

RAPPORT DE LA COMMISSION THÉMATIQUE DES INFRASTRUCTURES LIÉES AUX TRANSPORTS ET À LA MOBILITÉ

chargée d'examiner l'objet suivant :

Postulat José Durussel et consorts - Covoiturage; où en sommes-nous dans notre canton?

1. PREAMBULE

La commission s'est réunie le jeudi 27 avril 2023, à la Salle Romane, Rue Cité-Devant 13, à Lausanne. Elle était composée de Mmes Aude Billard, Yolanda Müller Chabloz, Nathalie Vez, de MM Oscar Cherbuin, Loïc Bardet, Jean-François Cachin, Fabrice Tanner, Philippe Germain, Vincent Jaques, Stéphane Jordan, Pierre Kaelin, Romain Pilloud, David Raedler, et de M. Pierre-Alain Favrod, président. M. Xavier de Haller était excusé.

Mme Nuria Gorrite, Cheffe du DCIRH, était accompagnée de M. Pierre-Yves Gruaz, directeur général de la DGMR, M. Federico Molina, chef de la division planification (DGMR).

M. Cédric Aeschlimann, secrétaire de la commission, a établi les notes de séance.

2. POSITION DU POSTULANT

Le Postulant explique que son postulat traite d'une problématique partagée par tous. La surcharge de certains emplacements routiers est importante, comme l'entrée de l'autoroute à Vallorbe, mais aussi au Locle ou à Bardonnex. A l'heure où la volonté est d'améliorer la situation pour le climat, il est nécessaire d'essayer d'agir concernant ces surcharges du trafic routier. Les constructions vont continuer d'augmenter avec la population, qui continuera vraisemblablement à se déplacer en véhicules privés. Les transports publics disposent de nouveaux matériels efficaces et ont de bonnes cadences, mais ils restent toujours pleins à certains horaires. Le véhicule privé va ainsi rester d'actualité. D'ailleurs, l'achat de véhicules électriques est encouragé. Le postulant expose son expérience de covoiturage à Chavornay. Il a noté que, depuis, les places de parc ont sensiblement diminué. Il est parfois difficile de savoir qui est propriétaire de ces terrains. Le postulant évoque la réussite de la plateforme de covoiturage BlaBlaCar, utilisée par plus d'un million d'utilisateurs en France. Il souligne enfin que son postulat a été signé par des membres de tous les groupes politiques.

3. POSITION DU CONSEIL D'ETAT

Mme la Conseillère D'Etat explique que le Conseil d'Etat est favorable à ce postulat. Le covoiturage fait notamment partie du programme Interreg, programme européen consacré principalement aux frontaliers. Il existe aussi la plateforme www.covoiturage-leman.org. Le Conseil d'Etat a l'obligation de documenter la stratégie liée au covoiturage, celui-ci se retrouvant à la mesure 2.1 du Plan climat ainsi qu'au sein du programme de législation 22-27. Il fait partie du portefeuille des solutions envisagées. Le plan de mesure OPair oblige la mise en place de plans de mobilité pour les entreprises. Le covoiturage y est une des réponses possibles pour diminuer le nombre de voitures engorgeant les infrastructures routières.

Le premier point est de déterminer le rôle de l'Etat et la raison pour laquelle les utilisateurs auraient besoin de lui. La connaissance des flux existants peut être un premier besoin, pour évaluer les destinations principales et

étudier l'opportunité ou le lieu où implanter des aires de covoiturage cohérentes. Ceci est l'objectif de l'étude commencée il y a une année.

Le premier module de cette dernière est consacré au rôle et objectif de la promotion du covoiturage. Celui-ci est un des moyens de diminution de l'usage unique de la voiture. Mais il demeure une forme de déplacement très contraignante, dépendante d'un horaire et d'une personne. En cela, il n'est pas comparable à des transports publics disposant d'une cadence régulière. De plus, il perpétue l'idée de l'usage de la voiture. Or, même si le mode de propulsion va vers un usage alternatif, plus propre, la voiture électrique n'est pas sans incidence sur le climat. Enfin, le covoiturage est diversement appréciable en fonction des territoires, étant surtout utile dans les territoires isolés, plus dépendants de la voiture que les territoires urbains. Il est aussi plus intéressant, en matière de partage des coûts, pour une population vulnérable sur le plan économique.

Le second module est consacré au potentiel de développement et aux formes à privilégier. Des enquêtes qualitatives ont été menées auprès des communes et des utilisateurs vaudois et frontaliers. La problématique qui émerge est celle du stationnement sauvage. Des « voitures ventouses » sont laissées toute la journée dans des zones sauvages. Le but est d'officialiser la pratique, de cartographier les sites intéressants, de les sécuriser et de les dimensionner de manière appropriée. Ceci est notamment une demande des communes.

La seconde dimension est la mise en relation entre les conducteurs et les passagers. La plateforme Interreg s'inscrit dans cet objectif. Cette intervention se fait en amont de la mise à disposition de la place de stationnement.

Le covoiturage peut être un levier dans les plans de mobilité des entreprises. Dans le Nord vaudois, par exemple, les entreprises ont un intérêt à faciliter le covoiturage pour leurs employés, car les transports publics ne sont pas présents pour tous les horaires. Le covoiturage offre ainsi une solution à la carte, fixée avec les employeurs, pour diminuer la pression sur les goulets, notamment aux douanes comme à Vallorbe.

Certaines routes sont saturées. La visibilité des solutions de covoiturage est ensuite un autre enjeu. Selon les enquêtes, le covoiturage correspond à 4,5 % des déplacements entre le domicile et le travail, ce qui n'est pas considérable, mais n'est pas inexistant.

4. DISCUSSION GENERALE

Un Député explique que, certes, le postulat est centré sur la question du covoiturage, mais qu'il souhaite que la réflexion, dans la réponse, tienne compte du lien entre ces points de parcage et les transports publics. Ce point rajoute une difficulté, mais est important. Il expose le cas de son village qui est mal desservi par les transports publics, ce qui nécessite de prendre la voiture à un moment. Si des parkings-relais (P+R) existent bien dans certains endroits, notamment dans les gares, il serait bon d'envisager d'autres emplacements dans la réflexion.

Le Chef de la division planification explique qu'il existe plusieurs formes de covoiturage. La pratique majoritaire est le covoiturage spontané, de prise en charge d'une personne à son domicile ou à un lieu de rendez-vous. La pratique consistant à venir avec plusieurs voitures jusqu'à un point pour ensuite n'en prendre qu'une seule est très largement minoritaire. Un EMPD a été accepté sur l'Interface de transport voyageur, qui prévoyait des crédits d'étude sur les aires de stationnement nécessaires. Certains emplacements existent déjà, d'autres sont encore à développer. Le lien avec les transports publics est aussi à étudier. L'usage du covoiturage à plusieurs dans une voiture pour ensuite emprunter les transports publics pourrait être favorisé avec des P+R.

Une Députée, ajoute la question du rôle des régions dans ces plateformes consacrées au covoiturage. Dans la région de Nyon, l'association intercommunale a mis en place un guichet mobile. Le test a débuté avec 8 communes pilotes. Ce nombre est aujourd'hui de 23. La plateforme n'est pas consacrée uniquement au covoiturage, mais propose aussi des recommandations de transports combinés. La députée juge qu'il s'agit d'un bel outil, mais précise qu'il peine à démarrer. Cela rejoint la problématique du changement de comportement des gens. Elle estime qu'il serait bon de ne pas additionner les plateformes, ce qui risquerait de perdre les utilisateurs.

Un Député fait part de ses inquiétudes sur le covoiturage, qui est peu valorisé. Ceci est surtout un enjeu pour les agglomérations, dans l'idée de rabattre les gens vers les gares. Cette question est en lien avec la multimodalité.

Un Député souhaite savoir s'il existe une collaboration du département avec l'aménagement du territoire, pour éviter la suppression de places de parc aux entrées et sorties d'autoroutes. Leur nombre très élevé avait été parfois critiqué, mais cela permet aussi des regroupements utiles pour le covoiturage. Est-ce qu'un bilan du fonctionnement existant a été fait ?

Madame la Conseillère d'Etat précise que la création de parkings relève des communes et des entreprises de transport, pas du Canton. Ce dernier subventionne des études et parfois des réalisations.

Le constat actuel est que des places ont été créées ex nihilo. Les gens se sont approprié des espaces qui doivent être régularisés et dimensionnés. Concernant les surfaces d'assolements, la même règle s'applique pour toutes les infrastructures. Les alternatives permettant de ne pas empiéter sur ces surfaces sont privilégiées. Si le projet est jugé stratégique, il est possible de prendre sur la réserve ou que les communes compensent.

5. VOTE DE LA COMMISSION

Prise en considération du postulat

La commission recommande au Grand Conseil de prendre en considération ce postulat à l'unanimité des membres présents, et de le renvoyer au Conseil d'Etat.

Noville, le 23 août 2023.

*Le rapporteur :
(Signé) Pierre-Alain Favrod*