GRAND CONSEIL

AVRIL 2026 **RC-24_MOT_46**

RAPPORT DE LA COMMISSION THEMATIQUE DES INFRASTRUCTURES LIEES AUX TRANSPORTS ET À LA MOBILITE
chargée d'examiner l'objet suivant :

Motion Aurélien Demaurex et consorts au nom du groupe Vert'libéral - Motion pour la réalisation d'un parking d'échange lors du prolongement du tramway de Renens à Villars-Ste-Croix

1. PREAMBULE

La Commission thématique des infrastructures liées aux transports et à la mobilité (CTITM) s'est réunie le mardi 1er avril 2025 à la Salle Romane, Rue Cité-Devant 13, à Lausanne.

Sous la présidence de Monsieur le Député Pierre-Alain Favrod, la Commission était composée de Mesdames les Députées Amélie Cherbuin (qui remplaçait Aude Billard) et Nathalie Vez ; ainsi que de Messieurs les Députés Jean-Luc Bezençon (remplace Bernard Nicod), Jean-François Cachin, Jérôme De Benedictis, Xavier de Haller, Oleg Gafner, Philippe Germain, Vincent Jaques, Stéphane Jordan, Pierre Kaelin, Didier Lohri (remplace David Raedler) Yves Paccaud (remplace Romain Pilloud) et Fabrice Tanner. Madame la Députée Aude Billard et Messieurs les Députés Bernard Nicod, David Raedler et Romain Pilloud étaient excusés.

Ont également participé à cette séance Madame la Conseillère d'Etat Nuria Gorrite, Cheffe du Département de la culture, des infrastructures, et des ressources humaines (DCIRH) ; Monsieur Pierre-Yves Gruaz, Chef de la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) ; Monsieur Federico Molina, Chef de la division planification à la DGMR.

Monsieur Florian Ducommun-dit-Boudry, Secrétaire suppléant de la Commission, a rédigé les notes de séance et en est vivement remercié.

2. POSITION DU MOTIONNAIRE

Le motionnaire rappelle que le Conseil d'Etat a annoncé le 18 novembre 2024 un crédit de 198 millions de francs pour prolonger le tramway T1 de Renens à Villars Sainte-Croix. A cet égard, il salue ce projet d'extension qui est essentiel pour l'ouest lausannois ainsi que pour le Canton. La présente motion sollicite la réalisation d'un parking destiné aux véhicules motorisés en bout de ligne, car l'intermodalité ne saurait se limiter aux vélos. Les parkings d'échange sont effectivement très importants pour promouvoir l'usage des transports publics étant donné que la complémentarité des modes de transports, et non leur opposition, doit être mise en avant.

L'objectif consiste à ce que les automobilistes provenant de l'ouest et du nord de ce terminus puissent y stationner leur véhicule pour emprunter le tramway, notamment, en direction de Renens ou de Lausanne. Le motionnaire précise que la construction de cette infrastructure peut être menée indépendamment de la temporalité des travaux du tramway et que celle-ci pourrait également favoriser l'accueil et la recharge des véhicules électriques.

En réponse à une interpellation déposée par M. le Député Dugan en octobre 2022[1], le Conseil d'Etat a rappelé que les P+R et B+R sont des infrastructures de compétence soit des communes, soit des entreprises de transport publics propriétaires des terrains où elles prennent place. La parcelle visée, située à moins de 100 mètres du futur terminus, est propriété de la commune de Crissier qui a un projet de développement avec des partenaires privés et qui pourrait tout à fait intégrer un P+R dans sa base.

Enfin, le motionnaire cite le passage d'un article paru le 8 janvier 2025 dans le quotidien 24 Heures[2] :

« *Alors, on s'active pour préserver les automobilistes rebutés par l'image d'une ville difficile d'accès. "Ce qui nous manque, ce sont des mesures d'accompagnement à des changements qui ne doivent pas être punitifs pour une partie des usagers, insiste Anne-Lise Noz. On parle souvent de Pontevedra, en Espagne, dont le centre piéton fait des merveilles, mais cela ne s'est pas fait sans prévoir des parkings gratuits à proximité et le maintien d'un accès aux voitures pour la dépose."*

Plusieurs mesures sont ainsi envisagées à Lausanne, comme l'installation, aux entrées de la ville, de panneaux indiquant les parkings disponibles. Une autre consisterait à permettre une solution mêlant parkings relais et transports publics vers le centre-ville pour un tarif avantageux. Ces idées sont en réalité dans l'air depuis des années. Mais les discussions s'enlisent. »

3. POSITION DU CONSEIL D'ETAT

Rappelant que le Conseil d'Etat a récemment présenté devant la Commission la deuxième génération de l'EMPD visant à étudier et soutenir la création des interfaces de transports de voyageurs, la Cheffe du DCIRH mentionne que le Canton a ainsi développé toute une stratégie liée au P+R et B+R.

En outre, la Cheffe de département souligne un changement de paradigme concernant ces infrastructures puisque celles-ci étaient auparavant implantées à proximité des centres urbains pour favoriser un report modal sur le dernier segment du trajet – tel que le P+R de Vennes à Lausanne qui est connecté au métro. Désormais, la stratégie vise à capter les usagers et usagères au plus près de leur lieu de résidence, soit en amont du cordon d'agglomération. En effet, les engorgements de véhicules motorisés ne se produisent pas uniquement dans les centres-villes, mais également dans les arrivées et les sorties d'agglomérations – particulièrement aux heures de pointes. De plus, le développement du Réseau express régional vaudois (RER Vaud) a ainsi permis d'établir une desserte en capillarité sur l'ensemble du territoire cantonal.

La stratégie cantonale en matière de P+R consiste dès lors à identifier et à subventionner les projets structurants pour la mobilité générale, étant donné que leur réalisation incombe aux communes ou aux compagnies de transport qui sont les propriétaires habituels des parcelles concernées. Les communes sont également soutenues dans la réalisation d'études préalables pour des projets de P+R jugés pertinents et ce, compte tenu de leur éventuelle complexité et du manque d'outillage de certaines administrations communales.

S'agissant de la situation spécifique de la parcelle ici concernée, celle-ci n'entre pas dans la stratégie globale du Canton car elle se situe justement en agglomération et il n'est donc pas souhaitable d'amener précisément des voitures à cet endroit-là. Il s'agit d'une des raisons pour lesquelles l'Etat a investi des millions de francs pour prolonger la ligne du tramway t1 entre Renens et Villars-Sainte-Croix. A ce titre, les communes concernées se sont engagées à densifier les parcelles le long du tracé pour amener des clients dans le tramway car, dans le cas contraire, les déficits d'exploitation devront être assumés par le Canton et les communes. La commune de Crissier s'est d'ailleurs engagée à densifier cette parcelle et a, entre autres, également pour mission de réaliser une caserne de pompiers à cet endroit-là. La commune a bien évidemment la liberté de procéder à d'éventuelles constructions additionnelles, à condition toutefois que ces aménagements soient réalisés en souterrain afin de garantir la densification de la parcelle.

En conclusion, la Conseillère d'Etat émet un avis défavorable à la présente motion, tout en réaffirmant que la stratégie cantonale en matière de P+R constitue le bon outil. Soutenir une telle demande créerait un précédent – car d'autres communes souhaiteraient certainement en faire de même – et risquerait de déstructurer la cohérence de la politique globale soutenue par le Grand Conseil depuis plusieurs années.

---

[1] Interpellation Kilian Duggan et consorts - P+R, passons la deuxième !, site web de l'Etat de Vaud

[2] La voiture n'a pas encore dit son dernier mot en ville, quotidien 24 Heures, 8 janvier 2025

4. DISCUSSION GENERALE

Un commissaire souhaite ici souligner la saturation de la région. Selon lui, il serait nécessaire de mettre à disposition une multitude de P+R car il a l'impression que l'effort n'est pas suffisamment orienté vers la création d'infrastructures qui se trouveraient à proximité immédiate de certains terminus et gares.

La Conseillère d'Etat observe que l'engagement financier étatique de CHF 46 millions n'était pas obligatoire et que celui-ci permet de soutenir les communes dans leurs efforts. Par ailleurs, l'offre en transports publics à l'échelle du Canton a doublé en l'espace de 10 ans, tout comme les indemnités d'exploitations qui en découlent. Le développement de la région ouest-lausannoise impose effectivement une organisation structurante du territoire – y compris par des contraintes – en passant par la mise en place de transports publics, comme c'est ici le cas par le biais de la réalisation du projet de tramway qui devrait compter environ 15 millions d'utilisateurs à la première année de mise en service. Il est ainsi nécessaire d'assurer la cohérence globale du système, indispensable à son bon fonctionnement, en offrant des alternatives crédibles et complémentaires. En outre, la Cheffe du DCIRH tient à préciser que l'objectif de la stratégie cantonale de promotion du vélo – Horizon 2035 – consiste à porter la part modale du vélo à 10%, et non à généraliser son usage à l'ensemble de la population. Elle souligne, à cet égard, l'écart conséquent qu'il reste à combler pour atteindre cette cible, étant donné que la part modale actuelle ne s'élève qu'à 2%.

Le Chef de la Division planification à la DGMR note que la stratégie cantonale des interfaces de transport de voyageurs est de privilégier la création de P+R stratégiquement localisés, formant une constellation d'ouvrages répartis le long des infrastructures de transport ferroviaire, afin de capter les usagers au plus près de leur point de départ. Cette approche succède à une conception antérieure qui visait à implanter les P+R aux abords des agglomérations. L'exemple du site de Vennes, intégralement financé par la commune de Lausanne, illustre les limites de ce modèle puisqu'il génère un afflux estimé à 1'500 véhicules supplémentaires sur des axes déjà saturés aux heures de pointe. Capter les usagers au plus proche de leur lieu d'origine permet de maximiser l'utilisation des transports publics tout en diminuant les indemnités d'exploitation, de limiter la saturation du réseau routier et de réduire les impacts du trafic qui traverse les localités. S'agissant du bassin versant qui serait directement concerné par un P+R envisagé à Villars-Sainte-Croix, il est rappelé que des P+R sont planifiés tout au long de la ligne ferroviaire CFF ainsi que sur la ligne Lausanne-Echallens-Bercher (LEB).

Le motionnaire précise que la présente motion ne vise pas la réalisation d'un parking de grande capacité mais plutôt d'un aménagement modéré qui s'insérerait dans un projet immobilier existant. Certes, la densification constitue un élément clé pour garantir la rentabilité des transports publics, mais il convient toutefois de ne pas comparer les contextes de Vennes et de Villars-Saint-Croix car ce dernier, bien que techniquement en bordure d'agglomération, se situe à 500 mètres de la pleine campagne. En outre, il se dit quelque peu dépassé par la présente discussion étant donné que l'objectif consiste à maximiser le nombre d'usagers dans les transports publics, et c'est précisément ce que permet la réalisation de ce type d'infrastructure en bordure d'agglomération. C'est en ce sens que le motionnaire souhaite que les services étatiques revoient leur stratégie car il estime qu'une opportunité est en train d'être manquée. Il déplore ainsi que cette proposition soit écartée au seul motif qu'elle ne figurait pas dans les plans initiaux.

S'interrogeant sur la nature du projet immobilier mentionné par le motionnaire, la Conseillère d'Etat nous donne l'information que la nouvelle caserne des pompiers – dont le site actuel sera impacté par le tracé du tramway – constitue une des composantes du projet prévu sur la parcelle concernée.

La Cheffe de Département rappelle que la Commission doit ici se prononcer sur une motion et non sur un postulat. En cas de renvoi de cet objet parlementaire au Conseil d'Etat, ce dernier devra présenter un décret permettant le financement d'un P+R. L'Etat de Vaud n'a, en effet, pas vocation à subventionner des promoteurs immobiliers dans la réalisation de leurs parkings souterrains, mais plutôt de soutenir les communes dans la réalisation de parkings publics avec une vocation de transfert d'intermodalité. Si cet objet parlementaire avait été déposé sous forme de postulat, cela aurait permis d'approcher la commune afin d'évaluer le modèle économique et le potentiel de report modal en réalisant une étude spécifique.

Revenant sur la situation géographique de cet éventuel parking, un commissaire considère également qu'un tel P+R pourrait capter un nombre significatif d'usagers de la région pour les rediriger vers le tramway. Ne pas financer ce projet constituerait une opportunité manquée en vue d'optimiser le report modal, c'est pourquoi il soutiendra la présente motion.

En réponse à une interrogation du Chef de la DGMR relative aux volumes projetés, le motionnaire ne peut se prononcer sur les ordres de grandeur exacts mais fait état d'une discussion préalable avec le syndic de la commune, lequel a souligné que ce parking s'inscrirait parfaitement dans le cadre du projet immobilier.

Un commissaire fait part de son opposition à la présente motion car il refuse que le Canton subventionne une telle infrastructure. En effet, aller dans le sens de cette demande risquerait de créer un précédent qu'il considère comme désastreux pour le développement de la stratégie cantonale de mobilité. Il reste ainsi persuadé que la solution optimale réside dans la captation des usagers au plus proche de leur domicile, afin d'éviter un trafic de transit inutile dans les franges d'agglomération qui sont d'ores et déjà saturées.

Signalant avoir cosigné la présente motion en vue de son dépôt, une commissaire observe que cette démarche s'inscrit dans une approche de complémentarité des modes de transport. Il ne s'agit pas de reproduire un P+R de 1'500 places tel que celui de Vennes, mais de dimensionner l'infrastructure selon les spécificités et les besoins locaux. Néanmoins, elle reconnaît que cet objet parlementaire est quelque peu difficile à mettre en œuvre, c'est pourquoi elle invite l'auteur de la motion à transformer celle-ci en postulat, afin de demander au Conseil d'Etat d'étudier l'opportunité d'intégrer ce P+R dans la stratégie cantonale.

Un commissaire rejoint en partie ses deux préopinants sur le fait que cette motion manque de précision concernant le dimensionnement de cet éventuel P+R, ce qui nécessiterait dès lors une étude approfondie. Toutefois, il exprime son désaccord avec la qualification du site comme étant situé en agglomération, estimant au contraire qu'il s'agit d'une zone située en périphérie. Se fondant sur leur connaissance du territoire et leur expérience d'usagers du terrain plutôt que sur une expertise technique professionnelle, les signataires de la motion estiment qu'un bassin versant pertinent existe pour ce projet de P+R et que son accessibilité depuis les communes concernées est effective. Ils proposent dès lors de soumettre cette analyse au Conseil d'Etat en vue d'obtenir des informations précises quant à l'étendue du bassin de population qui serait desservi, aux conditions d'accès ainsi qu'au dimensionnement de l'ouvrage.

Un commissaire considère que la construction d'un P+R à l'emplacement indiqué dans la présente motion s'inscrirait pleinement dans la stratégie cantonale d'intermodalité et de développement des pôles de transports publics. Au-delà de la seule localité de Villars-Sainte-Croix, le tramway desservira les gares de Renens et de Prilly-Malley, dont le site est appelé à encore se développer grâce à la Vaudoise Aréna. A son sens, créer cet ouvrage présenterait un double intérêt : faciliter l'accès au centre-ville et offrir une solution de stationnement lors de manifestations majeures. De plus, il observe que la commune désire développer sur le site concerné un projet intégrant un P+R, lequel s'alignerait sur la stratégie cantonale puisque celle-ci ne vise pas à construire directement ces infrastructures, mais plutôt à subventionner les maîtres d'ouvrage. Au vu de ces éléments, il soutiendra la prise en considération de la motion.

Prenant l'exemple du village de Daillens qui est situé à deux kilomètres du P+R de Cossonay-Penthalaz, un commissaire rappelle que ce dernier a été identifié comme un nœud multimodal de transfert pour accueillir les usagers, et ce en vue de faciliter leur report vers le réseau CFF. Selon lui, un P+R trop attractif à Villars-Sainte-Croix – éloigné de seulement six kilomètres de Daillens – pourrait drainer les flux du site de Cossonay-Penthalaz. Au moment où le bassin de population de la région réalisera qu'il peut accéder directement en voiture jusqu'à Villars-Sainte-Croix pour emprunter le tramway, il délaissera l'option du P+R de Cossonay-Penthalaz, sachant que les deux itinéraires convergent *in fine* vers Lausanne. Dès lors, il rejette l'idée selon laquelle Villars-Sainte-Croix constituerait un emplacement adéquat pour un P+R.

Un commissaire note la difficulté de trouver une place de stationnement sur le site de Cossonay-Penthalaz lorsqu'il doit emprunter le réseau CFF, l'obligeant à chercher un autre parking d'échange. Un P+R à Villars-Sainte-Croix pourrait par conséquent constituer une solution intéressante. De plus, il insiste sur la nécessité de dimensionner adéquatement les parkings d'échange pour répondre à la demande.

Dans le prolongement de l'intervention de son préopinant, le Chef de la DGMR (**M. Gruaz**) note que la stratégie cantonale vise précisément à développer des infrastructures qui garantissent la disponibilité de places de stationnement.

Le Chef de la Division planification à la DGMR complète qu'il est prévu de développer environ 300 places à la gare de Cossonay-Penthalaz. Toutefois, l'absence de surfaces disponibles nécessitera la réalisation d'ouvrages spécifiques, engendrant des coûts que la commune de Penthalaz ne saurait supporter seule. L'intérêt de ce site dépasse le cadre strictement local, puisqu'il dessert aussi les usagers provenant du Gros-

de-Vaud et du district de Morges. Au regard de cette dimension régionale avérée, celle-ci justifie pleinement l'octroi d'une subvention cantonale.

La Conseillère d'Etat n'est pas opposée à examiner la demande du motionnaire, tout en rappelant cependant que cette proposition demeure, à ce stade, une simple idée. Il est n'est pas possible de construire des parkings tant que les dimensions, les coûts ou encore le nom du bénéficiaire de l'éventuelle subvention cantonale ne sont pas connus. Aussi, elle rappelle que la législation empêche le financement par des fonds publics de projets portés, par exemple, par un promoteur immobilier, l'institution devant rester à but non lucratif – tel que les communes ou les entreprises de transport. La transformation de cette motion en postulat permettrait ainsi d'étudier le projet et de déterminer si celui-ci présente un intérêt cantonal.

Le Chef de la DGMR estime que ce projet de P+R à Villars-Sainte-Croix, bien que répondant à un besoin local, ne relève pas de l'intérêt cantonal car il s'oppose à la stratégie cantonale. Celui-ci devrait donc être financé par la commune, sans subventionnement étatique.

Le motionnaire conteste cette analyse en affirmant qu'un tel P+R présenterait un intérêt cantonal. Aussi, il est ici question d'un projet situé sur une parcelle communale, et non d'une opération soutenue par un promoteur immobilier qui souhaite rentabiliser son investissement. Qualifiant le site de stratégique, le motionnaire déplore dès lors le fait que l'Etat prenne le risque de laisser passer cette opportunité.

5. VOTE DE LA COMMISSION

Transformation de la motion en postulat par la Commission (sans l'accord du motionnaire)

Pour faire suite à la proposition de transformation, par la Commission, de la présente motion en postulat faite auparavant, il est tout d'abord procédé à ce vote :

Par 8 voix pour, 7 voix contre et aucune abstention, la Commission recommande au Grand Conseil de transformer cette motion en postulat.

Vote dans le cas où le Grand Conseil accepte la transformation de la motion en postulat

Par 7 voix contre 5 voix et 3 abstentions, la Commission recommande au Grand Conseil de prendre en considération ce postulat, et de le renvoyer au Conseil d'Etat.

Vote dans le cas où le Grand Conseil refuse la transformation de la motion en postulat

Par 7 voix contre 5 voix et 3 abstentions, la Commission recommande au Grand Conseil de ne pas prendre en considération cette motion.

Noville, le 20 avril 2026.

Le rapporteur :
(Signé) Pierre Alain Favrod