

RAPPORT DE LA COMMISSION

chargée d'étudier les objets suivants:

**Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le postulat Jean-Jacques Ambresin et consorts
pour un plan de mobilité d'entreprise global pour l'Etat de Vaud - Extension du plan de mobilité
à l'ensemble de l'ACV**

et

**réponse du Conseil d'Etat à l'interpellation de Mme la députée Valérie Schwaar "L'Etat de
Vaud sera-t-il candidat à son propre prix Mobilité d'entreprise ?"**

1. Préambule

La commission, formée de Mmes et MM. Verena Berseth, Valérie Schwaar, Sylvie Villa, François Brélaz, Jean-François Cachin, François Cherix, Frédéric Haenni, André Marendaz, Rémy Pache, Pierre-André Pidoux et Vassilis Venizelos, s'est réunie le jeudi 14 janvier de 14 h à 15h30 dans les locaux du DINF. Le soussigné a été confirmé dans ses fonctions de président rapporteur.

Le Conseil d'Etat était représenté par M. le conseiller d'Etat François Marthaler, chef du Département des infrastructures, accompagné de M. Gilles de Montmollin, secrétaire général adjoint et de M. Vincent Krayenbühl, chef du Service de la mobilité. M. de Montmollin s'est chargé des notes de séance, avec les remerciements de la commission.

Avant d'ouvrir les débats, le président rappelle que la question d'un plan de mobilité global a été soulevée par le postulat Ambresin, puis, en quelque sorte, relancée par l'interpellation de Mme Schwaar. La discussion pourra donc porter sur ces deux interventions, même si, formellement, la commission n'est appelée à se prononcer que sur le rapport du Conseil d'Etat au postulat.

2. Discussion

Dans un climat constructif, une discussion animée a permis de recueillir différentes informations. Des questions souvent pointues ont mis en évidence les multiples facettes d'une problématique complexe, tandis que des réponses détaillées ont complété le rapport transmis par de nombreuses précisions. Au terme des échanges, les points centraux de la discussion peuvent se résumer comme suit.

2.1 Stratégies générales du Conseil d'Etat

Effectuant un tour d'horizon, M. le conseiller d'Etat François Marthaler note que la politique du Conseil d'Etat s'articule autour de deux principes.

D'une part, le Conseil d'Etat a choisi d'appliquer une "stratégie d'approche différenciée", site par site, au plan de mobilité destiné à l'administration cantonale. En effet, après étude, il est apparu qu'il n'était

pas possible de procéder à une simple extension du système mis en place à la Riponne, comme le préconisait le postulat Ambresin. Créé en 2003, le concept Riponne a donné des résultats très satisfaisants, mais les contextes sont si variables d'un site à l'autre qu'il s'est avéré impossible de l'appliquer tel quel à l'ensemble de l'administration.

D'autre part, une vision équitable et cohérente de la problématique doit s'appliquer à tous les départements. Il appartient donc au Conseil d'Etat de fixer des règles minimales, valables pour tous. Pour ce faire, le Conseil d'Etat s'est donné une "feuille de route", qui fait l'objet de sa décision du 11 novembre 2009.

De surcroît, en plus de fixer un cadre commun aux différentes composantes de l'administration, la feuille de route vise à inciter l'Etat à s'appliquer à lui-même les exigences qu'il impose aux entreprises. Ainsi, les normes sur le nombre de places de stationnement doivent être respectées tant par le secteur public que privé. C'est pourquoi l'objectif affiché est que tous les sites de l'Etat tendent à respecter les normes VSS en matière de parking d'ici à 2012. Ces normes tiennent compte d'un certain nombre de facteurs, notamment l'accessibilité du site en transports publics et la nature des prestations qui y sont accomplies.

Dans la mise en œuvre de ses décisions stratégiques, l'Etat entend prioriser son effort en se concentrant d'abord sur les sites les plus motivés, les plus centrés et les mieux desservis par les transports publics. Chaque situation est différente et pour chacune le contexte s'avère complexe et délicat. En particulier, il s'agit souvent d'harmoniser les plans de mobilité de l'Etat avec ceux d'autres collectivités publiques. Par exemple, les enseignants qui se garent sur le territoire de Lausanne se voient soumis à des restrictions de parking, comme les employés de la Ville, sans bénéficier pour autant des avantages dont ces derniers jouissent.

A l'évidence, la question de l'exemplarité de l'Etat est importante dans une matière où les prescriptions faites aux entreprises ne sont pas négligeables. Conscient de cette réalité, le Conseil d'Etat ne souhaite toutefois pas un plan de mobilité "parachuté" d'en haut, mais des solutions portées par les responsables des sites. Dans ce but, il met à disposition les compétences du Service de la mobilité, qui lui-même pourra recourir à des mandataires spécialisés. Au final, la combinaison d'une approche différenciée et de règles fixes permettra de déboucher sur des actions concrètes et d'enclencher un processus dynamique.

Enfin, concernant l'interpellation de Mme Schwaar, M. le conseiller d'Etat informe la commission que le prix de mobilité d'entreprises sera donné dès 2010 par l'ensemble des cantons de Suisse occidentale.

2.2 Cas particuliers

Illustrant les enjeux stratégiques, la discussion met en évidence un certain nombre de cas particuliers, dans les secteurs public ou privé.

Ainsi, un commissaire fait part du mécontentement d'une entreprise à laquelle le Service de la mobilité n'accorderait qu'une place de parc supplémentaire pour une extension qui abritera 300 collaborateurs. M. Marthaler connaît bien le dossier évoqué. Il note que, dans ce cas, le DINF ne fait qu'appliquer les normes VSS, élaborées par des professionnels de la route et des transports dans le but d'éviter la congestion du trafic automobile. M. le conseiller d'Etat rappelle en outre qu'il existe des solutions compatibles avec ces normes, en particulier le covoiturage. Il souligne que certaines entreprises ont fortement développé ce système, comme, par exemple, la firme Jaeger-LeCoultre, bien qu'elle soit localisée à la Vallée de Joux qui n'est pas exposée à la congestion du trafic.

Cette intervention permet de saluer le bon sens du rapport sur le postulat, qui privilégie un travail à la carte, en fonction des sites et des situations diverses. Dans le même esprit, le statut complexe des régions excentrées est évoqué. Loin des villes et de leurs infrastructures, les conditions de la mobilité requièrent une attention particulière.

Par contre, dans certaines zones, le contexte est favorable aux plans de mobilité. Ainsi, la démarche du CHUV, qui bénéficie de l'effet M2, produira certainement un effet d'entraînement.

Dans tous les cas, il est noté qu'aucune mesure de rétorsion n'est prévue contre les employés qui dérogeraient au plan de mobilité. En fait, la seule mesure active est de ne pas garantir à chacun une place de parc fournie par l'Etat. Par ailleurs, la philosophie générale des plans de mobilité est de promouvoir des solutions rationnelles et raisonnables.

M. Krayenbühl relève encore que certains besoins peuvent être un critère d'attribution d'une place, qui doit naturellement tomber dès que la nécessité disparaît, afin de laisser la place à une autre personne. Il observe que l'élaboration d'un plan de mobilité est un travail passionnant, qui passe toujours par l'observation fine des comportements et le recours à un vaste éventail de solutions individualisées.

Rassemblant le propos, M. Martahler rappelle que l'Etat est entré dans une ère de "gestion" et non de "bridage" de la mobilité.

2.3 Perspectives

Dans un dernier temps, la commission se tourne vers l'avenir, examinant différentes perspectives. Une série de questions précises permet d'engranger des réponses précieuses. Concrètement, les échanges suivants sont à retenir.

1) Quelles solutions cohérentes envisage-t-on pour les enseignants soumis à des contraintes différentes selon les communes où ils enseignent ?

M. le conseiller d'Etat répond qu'il sera effectivement difficile de parvenir à une harmonisation totale, même si elle serait souhaitable. A ce jour, plusieurs communes, en particulier Nyon, Lausanne, Yverdon-les-Bains, Vevey, sont engagées dans la démarche, avec des degrés d'avancement divers. La meilleure cohérence possible est recherchée.

2) Qu'en est-il des mesures incitatives, comme les rabais sur les transports publics ? Des mesures globales pour tous les employés de l'Etat sont-elles envisagées ? Ne serait-il pas délicat d'instaurer des différences en fonction des départements ?

Les rabais sur les transports publics ne constituent pas la seule mesure incitative, rappelle M. Marthaler. Le recours à Mobility CarSharing en fait également partie. Le Groupe de coordination de projet a pour mission de veiller à l'harmonisation de l'ensemble, cas échéant avec des nuances liées au site. Sur ce plan aussi, l'harmonisation constitue un objectif vers lequel les responsables veulent tendre.

3) D'autres sites que la Riponne et le CHUV ont-ils démarré leur plan de mobilité ?

La réponse est oui, d'autres sites sont entrés dans la démarche, mais il n'est pas opportun de les citer avant que les personnels concernés soient intégrés dans le processus.

4) L'exemplarité de l'Etat ne devrait-elle pas impliquer que l'Etat aille au-delà du simple respect des normes qu'il impose aux autres ?

M. le Conseiller d'Etat répond pas l'affirmative. Oui, l'Etat ira plus loin que ce qu'il demande aux autres, puisque les normes VSS ne s'appliquent qu'aux nouvelles constructions et transformations lourdes, alors qu'elles concerneront l'ensemble des bâtiments de l'administration cantonale vaudoise.

5) Est-il prévu des accords avec des entreprises de transport public, avec des rabais spéciaux ?

A nouveau, la réponse est oui. De tels accords sont prévus, mais le processus n'est pas toujours simple, notamment pour les entreprises subventionnées par l'Etat : celui-ci pourrait être alors conduit à augmenter sa participation, afin de compenser le manque à gagner. M. Krayenbühl note qu'une telle opération se déroule dans le cadre de la gestion d'un "Grand compte", avec l'idée d'apporter également une valeur ajoutée au partenaire (comme par exemple la gestion des commandes d'abonnements) et donc, au final, une baisse des coûts de distribution et de vente pour les entreprises de transport public.

M. Marthaler complète en rappelant qu'un des objectifs des mesures d'un plan de mobilité est de parvenir à un résultat financier neutre. Le Groupe de coordination de projet devra d'ailleurs travailler dans ce sens, assurer un suivi et rapporter au Conseil d'Etat. A titre d'exemple, dans le cas de Jaeger-LeCoultre, l'avantage financier de l'entreprise résidait dans la possibilité de renoncer à la construction d'un parking.

6) Est-il prévu des zones "écomobiles", dans lesquelles le recours à la voiture, même à usage partagé, serait interdit ?

Dans l'immédiat, il n'est pas prévu d'aller aussi loin, pour des raisons de faisabilité.

7) Pourrait-on envisager des systèmes de bonus/malus, applicables aux employés de l'Etat ?

M. le conseiller d'Etat estime l'idée intéressante. De son point de vue, elle mérite d'être évaluée.

8) L'ensemble du projet s'est-il donné des objectifs concrets ?

M. Marthaler note que la "photo de départ" est particulièrement floue. Il est donc difficile de mesurer le chemin parcouru et celui à parcourir. En clair, l'objectif général est de réduire le trafic automobile induit par les employés de l'Etat.

3. Conclusions

Au terme de la discussion, plusieurs commissaires tiennent à préciser que le rapport du Conseil d'Etat les avait laissés sur leur faim et qu'ils s'apprêtaient à le refuser mais que les informations substantielles et volontaristes transmises durant la séance les ont finalement convaincus de modifier leur position.

Au vote, le rapport du Conseil d'Etat sur le postulat Ambresin est accepté par 10 oui et 1 abstention.

Lausanne, le 31 janvier 2010.

Le rapporteur :
(Signé) *François Cherix*