

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 (7_POS_251)

et

REPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation Valérie Schwaar "L'Etat de Vaud sera-t-il candidat à son propre prix Mobilité d'entreprise"

(09_INT_235)

**1 RAPPORT DU CONSEIL D'ETAT AU GRAND CONSEIL SUR LE POSTULAT DE M. LE DEPUTE
JEAN-JACQUES AMBRESIN "POUR UN PLAN DE MOBILITE D'ENTREPRISE GLOBAL POUR L'ETAT DE
VAUD"**

Rappel du postulat

Ce postulat demande au Conseil d'Etat d'élargir, dans un premier temps, le plan de mobilité du site Riponne à l'ensemble de l'administration cantonale, puis de réfléchir à un plan de mobilité pour les autres employés de l'Etat, comme les enseignants et le personnel médical, par exemple.

Développement

Les employés de l'Etat de Vaud qui se rendent à leur travail génèrent quotidiennement de nombreux déplacements dont une grande partie de trafic individuel motorisé. Selon le recensement fédéral 2000, près de 55% des actifs vaudois se rendent au travail en voiture, alors qu'ils n'étaient que 25% en 1970.

Tous ces déplacements en voiture engendrent des problèmes aussi bien pour les employés et les employeurs que pour la collectivité tout entière. En effet, l'employeur doit notamment assumer des dépenses importantes pour assurer le stationnement (coût du terrain, coût de construction, d'entretien, manque de surface pour agrandir, etc.) ou encore financer des voitures de service et des indemnités pour usage des voitures privées. Pour les employés, il faut prendre en compte le coût élevé de posséder une voiture (env. 900 francs/mois selon le TCS), le gaspillage de temps dans les embouteillages ou à chercher une place de parc, ainsi que le stress de la conduite aux heures de pointe et le risque d'accident 25 fois plus élevé qu'en transport public. Enfin, pour la collectivité, mentionnons les dépenses publiques pour les réseaux routiers, la pollution de l'air, les nuisances sonores ou encore la perte de valeur immobilière des bâtiments proches des grands axes.

Forts de ces constats, les Cantons de Vaud et Genève ont publié un "Plan de mobilité d'entreprise" en juin 2004 et un guide pour "Tester la gestion de la mobilité d'entreprise" en septembre 2006. Le titre des ces documents est suffisamment explicite pour qu'il ne soit pas nécessaire d'en résumer ici le contenu. Un plan de mobilité est en place au DINF (Riponne) depuis novembre 2004 et se poursuit actuellement à la satisfaction des usagers.

Après la publication d'un guide adressé aux entreprises du Canton, la logique voudrait que l'Etat de Vaud donne l'exemple et prévoie pour ses propres employés un plan de mobilité, plan qu'il promeut dans les brochures citées.

Par ce postulat, nous demandons d'élargir le plan de mobilité, dans un premier temps à l'ensemble de l'Administration cantonale, puis de réfléchir également à un plan de mobilité pour les autres employés de l'Etat, comme les enseignants et le personnel médical, par exemple.

Ce plan de mobilité devrait évidemment être adapté aux particularités et aux besoins spécifiques de certains services, de même qu'il est important d'associer le personnel à cette démarche, cela va de soi.

Le sujet est suffisamment connu pour que le passage par une commission paraisse superflu, mais si quelqu'un souhaite le contraire, le postulant se ralliera.

*Renens, le 9 février 2007. (Ont signé) Jean-Jacques Ambresin
et 7 cosignataires*

1.1 Position du Conseil d'Etat à propos d'un plan de mobilité pour l'administration cantonale

Sur un plan général, le Conseil d'Etat a constaté l'augmentation constante de la part modale de la voiture durant les dernières décennies du siècle passé. Il est conscient du coût financier engendré par la mise à disposition de places de parc et par les défraiements kilométriques. Il est surtout inquiet de la charge environnementale, qui reste trop élevée, malgré les progrès réalisés dans les moteurs en matière de rejets. Il souhaite cependant relever que, selon les comptages récents, la part modale des transports individuels motorisés tend désormais à diminuer : globalement dans le canton de Vaud, on passe de 77 % en 2000 à 75 % en 2005, et à un peu moins de 73 % en 2008. L'objectif du programme de législation de 70 % en 2012 est donc crédible.

Sur le plan particulier de l'administration cantonale, un plan de mobilité a été mis en place sur le site Riponne, fin 2003. Il convient de rappeler les principales mesures de ce plan :

- attribution de places de parc réservée aux catégories suivantes : chefs de service, personnes qui effectuent plus de 3'000 km par an pour des raisons professionnelles, parents d'enfants en âge préscolaire, personnes à mobilité réduite ;
- mise à disposition de véhicules de l'entreprise Mobility pour les déplacements professionnels des autres collaborateurs, le recours aux transports publics étant cependant l'option recommandée, là où elle est efficiente ;
- rabais de 10 % sur les abonnements de transports publics pour les collaborateurs et leur famille ; à relever qu'une partie importante de ce rabais est accordée par les entreprises de transports publics, au titre de rabais "grand compte" ;
- suppression de l'indemnité annuelle de CHF 800.- accordée aux personnes auxquelles il est demandé de mettre une voiture à disposition de l'Etat, remplacée par une assurance casco de l'Etat, qui couvre les dégâts dus aux accidents durant un trajet professionnel.

Sur la base des résultats très satisfaisants de ce concept, un groupe de travail a été mis sur pied en vue de l'étendre à l'ensemble de l'administration cantonale. Suite à de nombreuses réflexions, ce groupe s'est rendu compte que l'extension du plan de mobilité de la Riponne à l'ensemble de l'administration cantonale n'était pas réaliste. En effet, à la différence de la plupart des grandes entreprises, l'administration cantonale présente des caractéristiques particulières :

- grand nombre de sites avec des caractéristiques très diverses : taille, accessibilité en transports publics, intérêt de Mobility à s'y installer, loyers des places de parc etc.,
- palette de professions extrêmement large, avec des besoins en déplacements très différents,
- grand nombre de collaborateurs répartis sur beaucoup de sites,
- répartition en sept départements et quarante-quatre services.

Il est donc impossible d'appliquer une solution unique et valable pour tout le personnel de l'administration cantonale et pour l'ensemble de ses sites. C'est pourquoi le Conseil d'Etat a adopté une stratégie impliquant l'élaboration de plans de mobilité spécifiques pour les différents sites de l'administration cantonale vaudoise.

Les principes généraux de cette stratégie sont les suivants :

- l'Etat encourage la mise en place d'une mobilité professionnelle basée sur les transports publics, le car-sharing et les mobilités douces ;
- l'Etat s'inspire des normes VSS de l'association suisse des professionnels de la route et des transports en matière de stationnement de voitures et de vélos, pour ses différents sites ;
- l'Etat entreprend toutes les démarches utiles pour que des véhicules soient à disposition des collaborateurs qui ne peuvent pas utiliser les transports publics dans leurs déplacements professionnels ;
- l'Etat n'encourage pas ses collaborateurs à venir en voiture au travail, sauf cas spécifiques, par exemple les personnes auxquelles il est demandé de mettre leur véhicule à disposition, ou ayant un horaire incompatible avec ceux des transports publics, ou encore les personnes à mobilité réduite ;
- la répartition des places de parc s'effectue selon des critères transparents, équitables, et harmonisés au niveau de l'administration cantonale.

Conscient de l'importance des enjeux liés à cette démarche, le Conseil d'Etat a décidé d'en confier la supervision à la Délégation du Conseil d'Etat au développement durable. Pour la conduite du projet, il a formé un groupe de coordination de projet interdépartemental rapportant à cette délégation ; ce groupe va notamment approfondir le choix des sites possibles, s'assurer de la cohérence de la démarche et appuyer les responsables de site. Enfin, le Conseil d'Etat charge chaque département de désigner pour chaque site de l'administration cantonale engagé dans la démarche, un chef de projet de site ;

si un site comprend des unités dépendant de plus d'un département, ceux-ci s'entendent pour désigner un département-pilote.

Cette structure de projet est chargée de concevoir un certain nombre de mesures. En application de la méthodologie mise au point par le Service de la mobilité, et comme le demande d'ailleurs le postulant, le projet s'appuiera sur une enquête auprès des collaborateurs de chaque site concerné. Sur cette base et afin de s'adapter aux conditions de chaque site et de chaque profession, les mesures prises ne seront pas nécessairement les mêmes que celles, citées plus haut, qui sont appliquées sur le site de la Riponne.

Ensuite, le Conseil d'Etat sera amené à valider les propositions découlant des travaux réalisés. Enfin, les chefs de projet devront mettre en place les mesures décidées.

1.2 Réponse aux questions

- *Par ce postulat, nous demandons d'élargir le plan de mobilité, dans un premier temps à l'ensemble de l'Administration cantonale*

Dans les lignes qui précèdent, le Conseil d'Etat montre qu'il partage les vues du postulant. Il a pris des mesures concrètes pour cela. Il faut cependant relever que, comme expliqué plus haut, il ne s'agira pas d'un "élargissement" du plan de mobilité de la Riponne, mais d'une conception qui tiendra compte des conditions locales et des différents métiers, et qui pourra compter sur la collaboration de sites volontaires. Ce besoin d'adaptation est d'ailleurs relevé par le postulant.

- *puis de réfléchir également à un plan de mobilité pour les autres employés de l'Etat, comme les enseignants et le personnel médical, par exemple.*

Concernant le personnel médical, il faut noter que les Hospices/CHUV conduisent eux-mêmes leur propre démarche en vue d'un plan de mobilité. Pour ce qui est des enseignants, au stade actuel des réflexions il est prévu d'inclure ceux qui travaillent au centre de Lausanne dans le même processus que celui qui s'applique aux employés administratifs, ceci en concordance avec ce que fait la Ville de Lausanne. Le concept se mettra en place site par site et les enseignants seront nécessairement concernés.

2 REPONSE DU CONSEIL D'ETAT A L'INTERPELLATION VALERIE SCHWAAR "L'ETAT DE VAUD SERA-T-IL CANDIDAT A SON PROPRE PRIX MOBILITE D'ENTREPRISE"

Rappel de l'interpellation

Le 23 avril dernier, l'Etat de Vaud communiquait sa décision de lancer la 3e édition du Prix Mobilité d'entreprise, organisé par le Département des infrastructures. Le but annoncé étant d'encourager les actions réalisées par les entreprises et administrations publiques en faveur d'une mobilité plus durable de leurs collaborateurs et clients.

En février 2007, le député Jean-Jacques Ambresin déposait au Grand Conseil un postulat demandant la mise en place d'un plan de mobilité pour l'administration cantonale vaudoise, puis dans un deuxième temps, de l'élargir à l'ensemble des employés de l'Etat, comme le personnel enseignant et hospitalier. Ce postulat avait été accepté par le Grand Conseil le 11 septembre 2007 par 73 oui, 19 non et 15 absentions.

Comme le témoigne l'organisation du prix de la mobilité, organisé et médiatisé depuis 3 ans, ainsi que la réédition de la brochure à destination des entreprises, qui remplace l'édition valdo-genevoise Plan de mobilité d'entreprise de 2004, l'Etat de Vaud est actif sur ce thème depuis plusieurs années déjà mais sans pour autant faire preuve d'exemplarité.

J'ai l'honneur dès lors de poser les questions suivantes au Conseil d'Etat :

- *L'Etat ne craint-il pas perdre en crédibilité auprès des entreprises qu'il démarque pour la mise en place d'un plan de mobilité alors que l'administration cantonale ne bénéficie pas elle-même d'un tel plan pour ses plus de 25'000 employés ?*
- *Dans le cas où l'option de l'élaboration de plans de mobilité par département a été choisie, quels sont les départements qui bénéficient aujourd'hui déjà de tels plans et qu'en est-il des autres départements ?*
- *Qu'en est-il de la réponse au postulat Ambresin sur le plan de mobilité de l'Etat de Vaud, accepté en 2007 par le Grand Conseil ?*
- *En conclusion, à quelle édition du Prix Mobilité d'entreprise l'Etat de Vaud sera-t-il en mesure de concourir ?*

Lausanne, le 27 avril 2009. (Signé) Valérie Schwaar et 30 cosignataires

2.1 Réponse aux questions

- *L'Etat ne craint-il pas perdre en crédibilité auprès des entreprises qu'il démarche pour la mise en place d'un plan de mobilité alors que l'administration cantonale ne bénéficie pas elle-même d'un tel plan pour ses plus de 25'000 employés ?*

Avec le plan de mobilité du site de la Riponne, l'Etat a entrepris une démarche crédible, sur un site exemplaire pour deux raisons :

- il est au centre de Lausanne, endroit déjà fortement soumis à des émissions polluantes, où il s'agit d'éviter l'invasion de pendulaires motorisés ;
- il concerne des ingénieurs et des architectes, professions amenées à de fréquents déplacements dans le cadre de leur travail.

Le Conseil d'Etat aurait souhaité étendre ce concept à l'ensemble de l'administration cantonale. Pour les raisons exposées sous chiffre 1 (diversité de sites et de professions), une telle extension n'est pas apparue opportune. C'est pourquoi le Conseil d'Etat privilégie maintenant une approche par site, qui ne reprendra par forcément les principes mis en oeuvre à la Riponne. En s'engageant dans cette direction, l'Etat conserve toute sa crédibilité.

- *Dans le cas où l'option de l'élaboration de plans de mobilité par département a été choisie, quels sont les départements qui bénéficient aujourd'hui déjà de tels plans et qu'en est-il des autres départements ?*

On l'a montré plus haut, une approche uniforme pour les 25'000 collaborateurs de l'Etat est peu réaliste. La question peut donc se poser s'il convient d'élaborer un plan de mobilité par département. La structure décisionnelle milite en faveur de cette idée. Elle a cependant été abandonnée. En effet, les différents services d'un département sont souvent localisés sur plusieurs sites, parfois très nombreux, aux contraintes très différentes en matière de mobilité. A noter que l'on trouve aussi parfois sur un seul site des services relevant de deux départements. C'est pourquoi le projet actuel prévoit une approche par site. L'implication des départements est cependant importante, parce que les chefs de projet de chaque site seront désignés par les départements.

A l'heure actuelle, seul le site de la Riponne bénéficie d'un véritable plan de mobilité. Ce site regroupe une grande partie de l'effectif du DINF (la Direction des systèmes d'information et, évidemment, les centres d'entretien du Service des routes sont localisés ailleurs) ; à cela s'ajoute le Service du développement territorial, relevant du Département de l'économie. Des services d'autres départements recourent, à des degrés divers, à des voitures de l'entreprise Mobility pour leurs déplacements professionnels mais ils n'appliquent pas l'ensemble du concept.

- *Qu'en est-il de la réponse au postulat Ambresin sur le plan de mobilité de l'Etat de Vaud, accepté en 2007 par le Grand Conseil ?*

La réponse au postulat Ambresin fait l'objet de chiffre 1 du présent document.

- *En conclusion, à quelle édition du Prix Mobilité d'entreprise l'Etat de Vaud sera-t-il en mesure de concourir ?*

Comme il en est l'organisateur, l'Etat de Vaud ne saurait bien sûr s'adjuger le Prix Mobilité d'entreprise à lui-même. Cependant, pour rester crédible, l'Etat devra mettre en place sur ses différents sites des plans de mobilité aussi performants que ceux des lauréats du Prix Mobilité d'entreprise.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 11 novembre 2009.

Le président :

P. Broulis

Le chancelier :

V. Grandjean