

Réponse au postulat du Conseiller Patrick Sutter

Séance du Conseil communal du 5.12.2020

AMÉLIORATION DES ÉCHANGES ENTRE LES DIFFÉRENTS MOYENS DE TRANSPORT

Postulat

Au cours de la séance du Conseil communal du 6 mai 2019, le Conseiller communal Patrick Sutter a déposé un postulat ayant la teneur suivante :

« Monsieur le Président,

Monsieur le Syndic,

Madame, Monsieur les Municipaux, Chers collègues,

Nous avons récemment eu deux séances d'information sur le BHNS et la route de Lavaux au cours desquelles a été prônée la nécessité de réaliser ce projet permettant d'atteindre depuis Lutry le Centre de Lausanne de manière rapide en transports publics.

La desserte en transports publics entre le nord et le sud de la commune a été quelque peu améliorée ces derniers temps par les nouveaux tracés et horaires des lignes 68 et 69. La ligne qui passe par l'ouest de la commune n'est cependant pas en service le week-end.

Lutry est marquée par sa topographie spéciale, la commune est étendue et va du lac jusqu'à Savigny. Le dénivelé est par conséquent important. De ce fait, la population de Lutry, peut-être plus celle des hauts de la commune, moins bien desservie en transports publics, reste très attachée à l'automobile.

Le BHNS sur la route de Lavaux aura pour conséquence, qu'on le reconnaisse ou non, que le trafic automobile sera sans doute plus dense puisqu'il y aura moins de voies de circulation.

Pour rendre attractifs les transports publics et le BHNS, il faut donc donner la possibilité aux personnes qui accepteraient de renoncer à leur véhicule, de pouvoir le stationner dans des endroits adéquats et proches des transports publics, le train ou le BHNS futur.

Sans cela, le citoyen lutrien ne se détournera peut-être pas de l'usage de son véhicule et les embouteillages dans Lutry, sur la route de Lavaux et sur la route de la Conversion, et ailleurs bien sûr, seront de plus en plus importants.

Le 11 février dernier, le Conseil d'État a lancé une stratégie pour faciliter les échanges entre les différents moyens de transport. Ce communiqué de presse disait ceci :

« Au cœur de la mobilité combinée, le développement des gares vaudoises ne doit pas s'arrêter à leur aspect ferroviaire. Prévoir des arrêts de bus, des parkings relais (P+R), des stationnements pour les vélos et des cheminements facilités et agréables pour les échanges efficaces entre ces différents modes de déplacement est un enjeu essentiel. Pour dynamiser les études et la réalisation de ces interphases de transports, le Conseil d'État soumet une stratégie ambitieuse au Grand Conseil et lui demande de débloquer un crédit-cadre de 20,5 millions de francs pour soutenir financièrement et techniquement de nombreux projets dans tout le canton ».

Dans ce communiqué, il était indiqué que le canton va ainsi apporter un soutien financier aux porteurs de ces projets (communes, entreprises de transport et région). Cet appui prendra la forme d'un subventionnement à hauteur de 50% du coût de réalisation des interfaces de portée régionale ou cantonale et de 45% pour les stationnements vélos (Bike + R) pour une enveloppe de 17 millions de francs.

Cet important appui financier cantonal devrait permettre de soutenir ces prochaines années la réalisation de quelques 65 arrêts de bus, de lignes régionales et de leurs accès, d'environ 1100 places de parking relais (P+R) et environ 1300 places de Bike + R dans tout le canton.

Cette stratégie du Conseil d'État fixe le principe d'un rabattement en priorité par les modes doux et les transports publics, enfin par le transport individuel motorisé lorsque cela s'avère nécessaire. L'organisation et le développement des parkings d'échange répondent également à des critères précis, d'une part pour qu'ils soient utilisés en priorité par les usagés mal desservis en transports publics sur leur lieu de domicile, et en complément de ces deniers pour rejoindre leur lieu de destination ; d'autre part pour garantir la pertinence des investissements publics dans ces infrastructures ainsi qu'une gestion et une exploitation efficiente du stationnement aux abords des gares.

Voilà la politique et la stratégie du Conseil d'État.

Ainsi, fondé sur cette stratégie, je me demande si la commune de Lutry ne devrait pas examiner s'il est possible de créer des parkings d'échanges dans différents endroits de la commune, tels qu'en proximité de la gare de Lutry et du futur BHNS ou, encore à proximité de la gare de la Conversion ou dans les hauts au départ de la ligne 47, de même que des parkings de covoiturage à certains endroits proches des entrées ou des sorties d'autoroute, en tentant de bénéficier des aides et subventionnements du canton pour les coûts de réalisation de ces projets.

Ainsi, me fondant sur l'art. 87 al. 2 du règlement du Conseil communal, je dépose une motion fondée sur cet article qui a pour but de charger la municipalité de présenter une étude sur l'objet que je viens de développer, à savoir la possibilité de créer des parkings d'échange pour voitures et pour vélos aux abords du BHNS ou des gares ainsi que des parkings de covoiturage notamment, dans le sens de la stratégie du Canton ».

Réponse de la Municipalité

En préambule, la Municipalité souhaite rappeler qu'au sein du Plan directeur cantonal (PDCn) et du Plan d'agglomération Lausanne-Morge (PALM), il est notifié que les parkings d'échange pour voiture (P+R) ont pour objectif de réduire le trafic individuel motorisé, en particulier le long des axes structurants de transports publics. Les P+R représentent une alternative efficace à l'usage de l'automobile sur l'entier d'un déplacement et contribuent à réduire les distances effectuées en voiture.

Les parkings d'échange pour voiture doivent être aménagés, en priorité, pour les pendulaires mal desservis par les transports publics (TP) à leurs lieux de domicile et habitant trop loin d'un arrêt pour s'y rendre à pied. Ils doivent ainsi être implantés au plus proche du domicile des usagers et offrir un accès à des transports publics, dont la cadence sera au minimum à la demi-heure. En outre, l'aménagement d'un P+R ne doit pas entraîner de concurrence avec des lignes régionales de transports publics et ne doit pas se faire au détriment du financement de ces derniers.

Par conséquent, le PDCn et le PALM préfèrent donner la priorité aux déplacements en modes doux, en transports publics ou à une combinaison vélos - transports publics.

Les P+R sont une solution de dernier recours lorsque ces modes de déplacement ne peuvent être utilisés ou développés.

Concernant les stations vélos (B+R), la stratégie cantonale de promotion du vélo prévoit à l'horizon 2020 la mise en place d'un réseau de stations B+R, en priorité, aux abords des gares. Ce réseau de stations sera coordonné avec les parcours vélos identifiés au sein des documents cantonaux de planification et devra coïncider avec la stratégie du PALM qui vise à promouvoir les infrastructures cyclables en direction des centres régionaux.

Au vu de ce qui précède, la Municipalité a décidé de favoriser le développement des transports publics sur son territoire, au détriment des parkings d'échange pour voiture. Elle est toutefois consciente que l'offre actuelle en transports publics au sein de la commune peut encore être améliorée. Dès lors, elle a décidé de prendre part, sous l'égide du SDEL, à la réalisation d'une image directrice des transports publics, à échéance de réalisation 2030.

Au sein de ce document, il est d'ores et déjà prévu de renforcer les liaisons Nord-Sud en transports publics et de faciliter le rabattement des Lutriens sur les principaux arrêts de TP et sur les gares. En outre, la ligne 47 des transports publics lausannois sera également prolongée afin de desservir l'ensemble des hauts de la commune.

Les pendulaires venant de l'extérieur de l'agglomération seront encouragés, comme le stipulent les planifications cantonales, à se stationner au plus proche de leur domicile et à utiliser le RER Vaud, dont les fréquences seront prochainement renforcées.

Dans l'attente de la mise en place de cette image directrice, la Municipalité invite la population à utiliser le service Taxibus, en dehors des heures d'exploitation des transports publics.

À terme, la Municipalité n'exclut pas d'aménager un P+R, mais uniquement d'envergure locale. Un P+R local est un parking de faible capacité, situé en aval d'un bassin versant de taille limitée. Ce type de parking permet généralement de compléter l'offre existante de parking d'échange et de pallier à un déficit local en transports publics.

À ce titre, la Municipalité tient d'ailleurs à rappeler que le projet de parking des Jardins du Château avait été intégré dans le du PALM comme P+R local. Au préalable, pour réaliser ce dernier, le Canton avait demandé de faire aboutir les études d'avant-projet liées aux BHNS et de supprimer dans le bourg de Lutry plusieurs stationnements.

Récemment, la Municipalité a également décidé de prendre part, sous réserve de l'acceptation du budget 2021, à une étude menée conjointement par la Commission intercommunale de Lavaux (CIL) et par la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR). À l'échelle du district Lavaux-Oron, cette étude permettra d'identifier les sites stratégiques pour l'aménagement de parkings d'échange, de quantifier les besoins en places P+R et B+R, de définir les principes de gestion des futurs parkings P+R et B+R et de traiter du stationnement touristique.

Les conclusions de cette étude permettront à la Municipalité de juger s'il est opportun de relancer un projet de P+R local sur son territoire ou encore d'aménager des B+R aux abords des arrêts des transports publics.

Au vu de ce qui précède, la Municipalité considère avoir répondu au postulat du Conseiller Patrick Sutter.

AU NOM DE LA MUNICIPALITE

 Le syndic Charles Monod		 Le secrétaire Denys Galley
---	---	---

Adopté en séance de Municipalité le 9 novembre 2020.

Municipal délégué : Kilian Duggan