

# STRATÉGIE CANTONALE POUR LE DÉVELOPPEMENT DES INTERFACES DE TRANSPORT DE VOYAGEURS

Office fédéral du développement territorial ARE

Atelier Park-Ride & Interfaces de transport

## POINTS ABORDÉS

- ▶ La stratégie cantonale des interfaces de transport de voyageurs et ses décrets
- ▶ Les planifications régionales des P+R et B+R
- ▶ La gestion P+R (condition d'octroi des abonnement et tarification)
- ▶ La coordination avec les CFF (Accords cadre et développement de «P+R Abo»)
- ▶ Difficultés rencontrées par les porteurs de projet et les solutions proposées

# STRATÉGIE CANTONALE DES INTERFACES DE TRANSPORT DE VOYAGEURS

## **Objectif général de la stratégie : améliorer l'intermodalité**

- ▶ améliorer la complémentarité d'usage entre les différents modes de déplacements
- ▶ améliorer l'efficacité des interfaces cantonales de transport de voyageurs et la multimodalité

# STRATÉGIE CANTONALE DES INTERFACES DE TRANSPORT DE VOYAGEURS

## Les décrets

- ▶ EMPD 1 : porte sur un crédit cadre de CHF 20.5 millions engagé à 100% entre 2019 et 2023
- ▶ La DGMR est autorisée à subventionner à hauteur de 50% les études régionales de planification des parkings d'échange (P+R et B+R) et 50% des projets d'aménagement des interfaces de transport de voyageurs reconnues d'intérêt cantonal (études et travaux).
- ▶ EMPD 2 : propose un deuxième crédit cadre de 23.9 millions, adopté par le Conseil d'État et en cours d'adoption par le Grand Conseil. *(20 études et réalisations d'interfaces en attente de convention au 01.11.2025)*

# STRATÉGIE CANTONALE DES INTERFACES DE TRANSPORT DE VOYAGEURS

## Les 2 volets de la stratégie

- ▶ Volet 1 : la planification régionale des parkings d'échange (P+R et B+R)
- ▶ Volet 2 : l'aménagement des interfaces de transport de voyageurs (études et réalisation).

## VOLET 1 : PLANIFICATION RÉGIONALE DES PARKINGS D'ÉCHANGE



- ▶ Parkings d'échange : localisation, dimensionnement et mode de gestion des P+R et B+R
- ▶ P+R reconnus d'intérêt cantonal peuvent bénéficier d'une subvention pour leur réalisation
- ▶ Les 8 études sont terminées. Elles ont été conduites au sein des Associations Régionales (ETP associées)

## VOLET 1 : PLANIFICATION RÉGIONALE DES PARKINGS D'ÉCHANGE

### Principes directeurs

- ▶ rabattre vers le réseau principal de TP avec le mode le plus adapté (en mobilité douce et bus en priorité et finalement en voiture à défaut d'alternative)
- ▶ faciliter les transbordements et l'accès au réseau de TP le plus proche possible du domicile des usagers (maximiser l'utilisation des TP, optimiser le fonctionnement du réseau routier)
- ▶ «réserver» les places P+R pour les voyageurs qui ne sont pas, ou mal desservis en TP
- ▶ gérer et tarifier le stationnement P+R et le stationnement local avec cohérence,

## BILAN DU VOLET 1 : PLANIFICATIONS RÉGIONALES DES PARKINGS D'ÉCHANGES

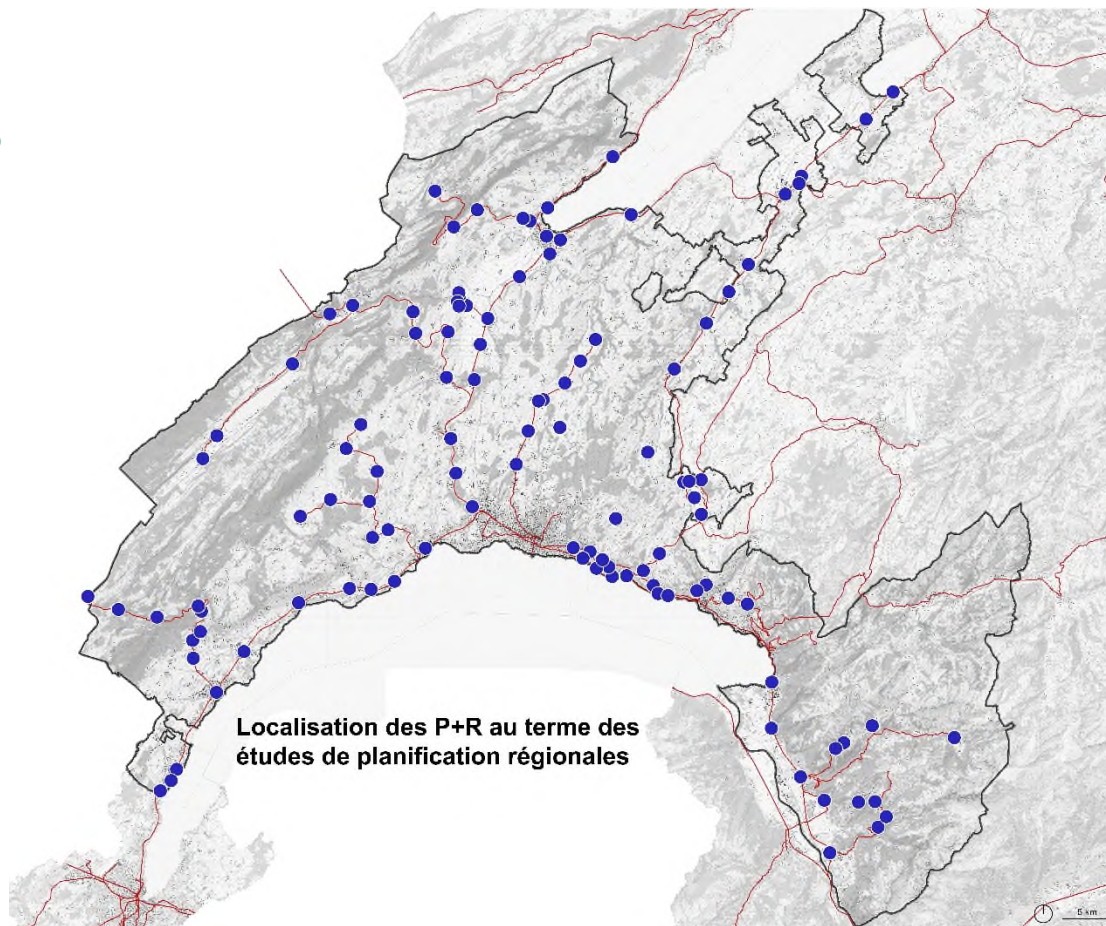
| Districts                                    | Places P+R planifiées*               | places B+R planifiées* |
|----------------------------------------------|--------------------------------------|------------------------|
| District Riviera-Pays-d'Enhaut (CORAT)       | 155 ( <i>dont 105 existantes</i> )   | étude compl. à venir   |
| District de Morges (ARCAM)                   | 1'005 ( <i>dont 417 existantes</i> ) | 1'800                  |
| District de Broye-Vully (COREB) (partie VD)  | 125 ( <i>dont 65 existantes</i> )    | 690                    |
| District de Nyon (Région de Nyon)            | 1'035 ( <i>dont 807 existantes</i> ) | 2'390                  |
| District de Lavaux-Oron (CIL)                | 750 ( <i>dont 543 existantes</i> )   | 745                    |
| District du Gros de Vaud (ARGVD/SDNL)        | 495 ( <i>dont 220 existantes</i> )   | 605                    |
| District d'Aigle (Aigle Région)              | 465 ( <i>dont 521 existantes</i> )   | 775                    |
| District du Jura-Nord Vaudois (ADAEV - ADNV) | 1'040 ( <i>dont 966 existantes</i> ) | 1'910                  |
| <b>Total des nouvelles places planifiées</b> | <b>+ 1'400</b>                       | <b>+ 9'000</b>         |

\* selon les prises de position DCIRH-DGMR

Places B+R : d'autres sites possibles sur les interfaces reconnues d'intérêt cantonal

Places P+R existantes : sur les interfaces P+R reconnues d'intérêt cantonal

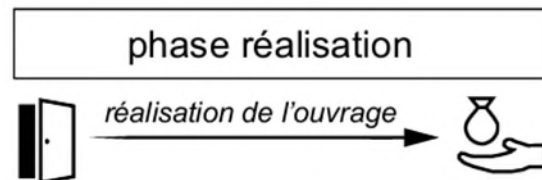
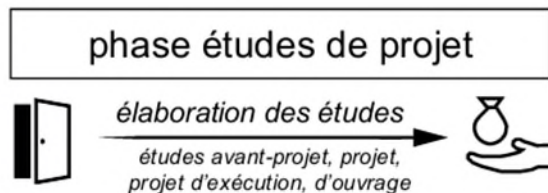
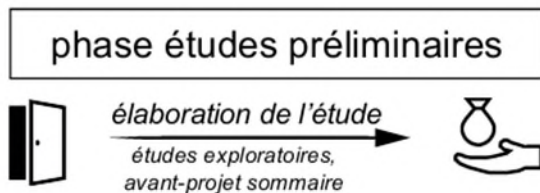
# BILAN DU VOLET 1 : PLANIFICATIONS RÉGIONALES DES PARKINGS D'ÉCHANGES



## BILAN DU VOLET 2 : AMÉNAGEMENTS DES INTERFACES VAUDOISES (ÉTUDES ET RÉALISATION)



- ▶ Les communes et les entreprises de transport sont les maîtres d'ouvrage et responsables de l'aménagement des interfaces
- ▶ Le Canton les soutient :
  - Techniquement (assistance aux maîtres d'ouvrage pour la conduite des études préliminaires)
  - Financièrement par la subvention des études et la réalisation



## **VOLET 2 : DOCUMENT DE CADRAGE POUR LES ÉTUDES ET LA RÉALISATION DES INTERFACES DE TRANSPORT DE VOYAGEURS**

### **Interfaces d'intérêt cantonal**

- ▶ gare/halte ferroviaire comprenant au moins un arrêt de bus régional,
- ▶ arrêts permettant le transbordement entre deux lignes régionales,
- ▶ gare/halte ferroviaire ou arrêt régional comprenant un P+R pour automobiles et deux-roues motorisés conforme à la stratégie cantonale et prévu par une étude de planification régionale des P+R,
- ▶ gare/halte ferroviaire ou arrêt régional comprenant un parking pour vélos (B+R).

## **VOLET 2 : DOCUMENT DE CADRAGE POUR LES ÉTUDES ET LA RÉALISATION DES INTERFACES DE TRANSPORT DE VOYAGEURS**

### **Les critères d'éligibilité d'une interface**

- ▶ l'interface est reconnu d'intérêt cantonal (selon l'EMPD et documents de cadrage)
- ▶ le projet d'aménagement participe à l'amélioration du fonctionnement de l'interface (meilleure efficacité des transbordements...)
- ▶ les lignes desservant l'interface permettent un rabattement efficace vers les destinations des pendulaires
- ▶ Si P+R, il doit avoir été préalablement identifié dans le cadre de l'étude régionale de planification des parkings d'échange

## **VOLET 2 : DOCUMENT DE CADRAGE POUR LES ÉTUDES ET LA RÉALISATION DES INTERFACES DE TRANSPORT DE VOYAGEURS**

### **Aménagements éligibles au sein des interfaces reconnues comme d'intérêt cantonal**

- ▶ Plateforme bus régionaux (50% du coût des études et de construction)
- ▶ Parkings d'échange P+R et 2RM (50% du coût des études et 50% des coût de construction et d'exploitation non couverts par les recettes)
- ▶ Parkings d'échange pour les vélos : B+R (45% du coût des études et de construction)
- ▶ Les aménagements permettant de d'accéder aux éléments de l'interface (50% du coût des études et de construction)

# BILAN DU VOLET 2 : AMÉNAGEMENTS DES INTERFACES VAUDOISES (ÉTUDES ET RÉALISATION)

**Bilan au 27 mars 2025**

○ Interfaces complètes (plateforme bus – P+R – B+R)

○ Interfaces simples (uniquement P+R par exemple)

## Dans le cadre du 1<sup>er</sup> décret

● 31 interfaces subventionnées (54 conventions de subventionnement, phases d'études préliminaires, d'études de projet, de réalisation)

● 3 interfaces ayant fait l'objet d'une autorisation de mise en chantier anticipée

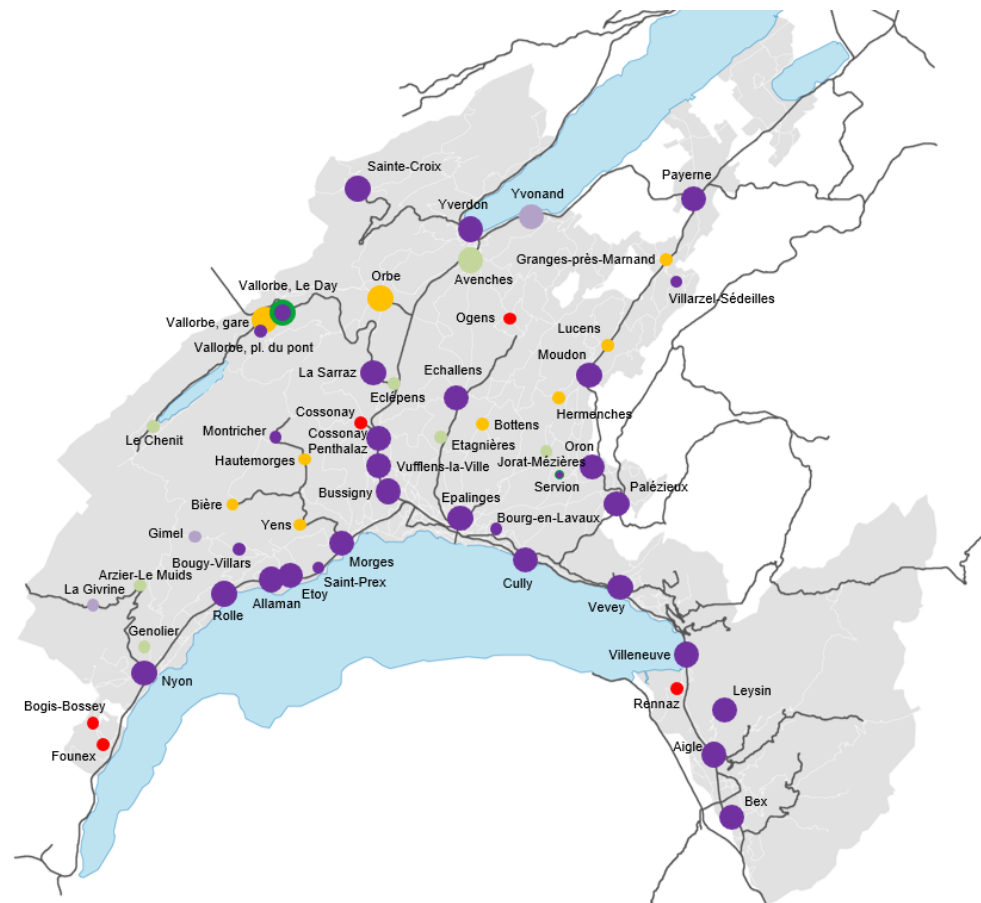
● 2 interfaces en service

● 5 interfaces non subventionnées  
(demandes ne répondant pas aux critères de la stratégie cantonale : création de parkings, interfaces non reconnues comme d'intérêt cantonal)

## En attente du 2<sup>e</sup> décret

● 9 interfaces dont l'éligibilité au subventionnement a été confirmé  
(réponse positive à la demande de subvention mais réflexions communales complémentaires en cours // ou constitution du dossier pour la convention)

● 7 interfaces ayant fait l'objet de lettres d'intention de subventionnement dans l'attente de l'entrée en vigueur du 2<sup>e</sup> crédit-cadre



# PRINCIPES GÉNÉRAUX DE SUBVENTIONNEMENT DE L'INTERFACE (HORS B+R)

Principe de base : pas de double subvention du Canton pour un même aménagement

Le projet bénéficie d'un cofinancement fédéral au titre du trafic d'agglomération



Le projet ne bénéficie pas d'un cofinancement fédéral au titre du trafic d'agglomération

CHF

%



Montant final assumé par le porteur de projet (une fois les subventions perçues)

%



Subvention versée par l'Etat de Vaud, au titre de la stratégie cantonale des interfaces (subvention calculée selon les aménagements éligibles et sur la base du solde à la charge du porteur de projet (cofinancement fédéral déduit)

%



Montant versé par la Confédération dans le cadre des Projets d'Agglomération selon le taux de cofinancement accordé

CHF

%



Montant final assumé par le porteur de projet (une fois les subventions perçues)

%



Subvention versée par l'Etat de Vaud, au titre de la stratégie cantonale des interfaces (subvention calculée selon les aménagements éligibles)

15

# GESTION DES P+R

## Priorisation lors de l'attribution des abonnements P+R

Qualité du rabattement TP sur l'interface depuis le domicile (rayon de desserte de l'arrêt : 300 m.)

|                                                                                                                                                              | 1 km | 5 km | 10 (au) |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|------|---------|
|  pas de rabattement TP possible                                              | 3    | 1    | 5       |
|  offre de rabattement TP > 30 minutes à l'HP (faible qualité de desserte TP) | 4    | 2    | 5       |
|  offre de rabattement TP ≤ 30 minutes à l'HP (bonne qualité de desserte TP)  | 5    | 3    | 5       |

**Objectif :** attribuer les abonnements P+R prioritairement aux usagers qui en ont le plus besoin selon les critères de la stratégie cantonale.

Un outil informatique prévu par l'EMPD en cours de développement, en associant les CFF et ETC

Un mécanisme d'attribution qui :

- permet d'aller progressivement vers les catégories prioritaires
- maximise l'usage du P+R

1 à 5 : catégories d'ayants droit



Les catégories d'ayants droit permettent de définir l'ordre de priorité d'attribution des abonnements P+R.

Les PMR sont classés en catégorie 1.

Conditions pour obtenir une place P+R :

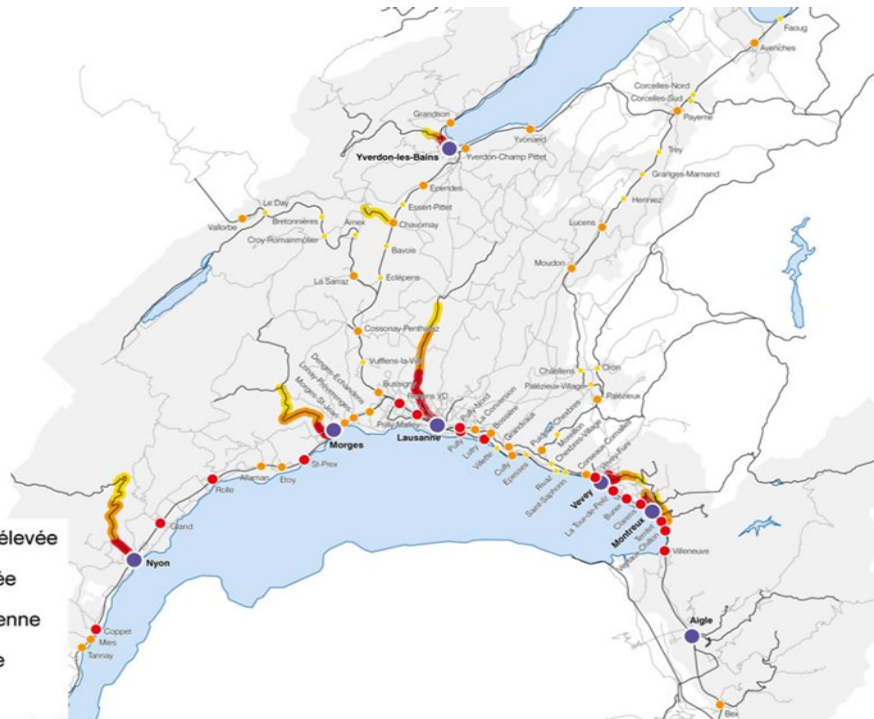
- avoir un abonnement TP
- le P+R pour lequel la demande est formulée doit être le P+R du réseau le plus proche du domicile (sinon cat. 5)

## GESTION DES P+R

### Nouvelle tarification des P+R vaudois convenue avec CFF et ETC

Principe de dégressivité  
tarifaire afin d'inciter l'utilisateur  
à se rabattre sur le P+R le  
plus proche de son domicile

|                                                                                   |                                     |                          |
|-----------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------|--------------------------|
|  | P+R d'agglomération                 | Tarification très élevée |
|  | P+R de ville interm. (proche aggro) | Tarification élevée      |
|  | P+R de localité                     | Tarification moyenne     |
|  | P+R de petite localité              | Tarification faible      |
|                                                                                   | P+R aux arrêts ferr. ou de bus rég. | Gratuit                  |



# COORDINATION DGMR-CFF / ACCORD CADRE



Direction générale de la mobilité  
et des routes DGMR  
Planification

Place de la Riponne 10  
1014 Lausanne

## Convention Cadre

Entre

### le Canton de Vaud

représenté par le Département des infrastructures et des ressources humaines de l'Etat de Vaud (DIRH)

Place de la Riponne 10  
1014 Lausanne

ci-après « le Canton »

et

### les Chemins de fer fédéraux suisses CFF

société anonyme de droit public ayant son siège à Berne

Division Voyageurs  
Trüsselstrasse 2  
3000 Bern 85

ci-après « les CFF »

ci-après « les parties »

au sujet de:

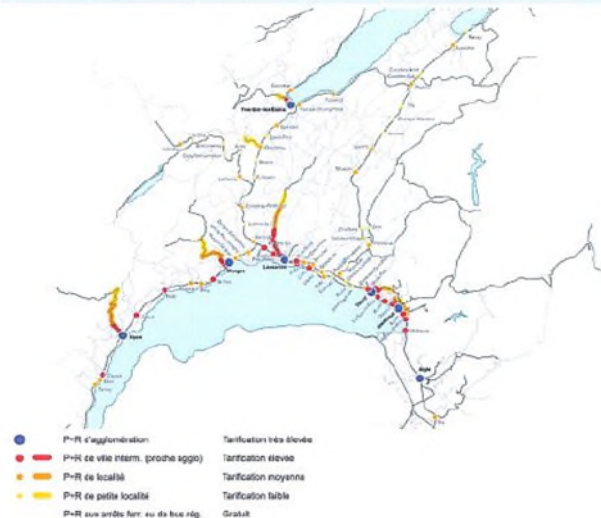
**Les subventions, la gestion et la tarification des P+Rail et B+Rail CFF vaudois**



## Principes de tarification des P+Rail

Principes de tarification dégressif selon l'éloignement aux grands centres urbains et selon la qualité de la desserte TP

|   | Type de P+R                                    | Exploitants       | tarification      | prix                                                                                         | Part des abonnés |
|---|------------------------------------------------|-------------------|-------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|
| 1 | P+R agglomération (Grandes lignes)             | CFF               | très élevée       | 150.-/mois et 20.-/j<br><i>(tarifs 100-2000 - 100.- à 150.- /mois)</i>                       | 0-25%            |
| 2 | P+R de ville intermédiaire (proche aggro) (RE) | CFF               | élevée            | 120.-/mois et 12.-/j<br><i>(tarifs 200-2200 - 100.- à 120.- /mois)</i>                       | 70-80%           |
| 3 | P+R de localité (RER)                          | CFF et autres ETC | moyenne           | 80.-/mois et 8.-/j<br><i>(tarifs 200-2200 - 100.- à 100.- /mois)</i>                         | 80-90%           |
| 4 | P+R de petite localité                         | CFF et autres ETC | faible ou gratuit | 30 à 50.-/mois et 5.-/j<br><i>(tarifs 200-2200 - 100.- à 50.- /mois en cas d'abonnement)</i> | 80-90%           |
| 5 | P+R aux arrêts de bus régionaux                | autres ETC        | gratuit           | -                                                                                            | 80-90%           |



# COORDINATION DGMR-CFF / ACCORD CADRE

- attribuer les abonnements P+Rail selon les diverses catégories d'ayant-droit et selon l'ordre de priorité présenté dans la figure ci-dessous, que ce soit pour tout nouvel abonnement ou tout renouvellement d'abonnement.

La conclusion ou le renouvellement d'abonnement pour des catégories d'ayant-droit non prioritaires est possible tant que des places restent disponibles et que toutes les demandes de nouvel abonnement par des catégories d'ayant-droit prioritaires sont satisfaites.

Catégories d'ayant droit pour l'attribution des abonnements P+Rail

|                                                                                                                                                               | 1 km | 3 km | Distance<br>distance interface |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|------|--------------------------------|
|  pas de rattachement TP possible                                             | 3    | 1    | 5                              |
|  offre de rattachement TP<br>+ 20 minutes à l'arrêt<br>(hors canton de Vaud) | 4    | 2    | 5                              |
|  offre de rattachement TP<br>+ 30 minutes à l'arrêt<br>(hors canton de Vaud) | 5    | 3    | 5                              |

Quantité de rattachement TP sur  
Territoire suisse de l'arrêté  
(rayon de desserte de l'arrêt: 300 m.)

1 à 3 : catégories d'ayants droit

1 Public cible selon la  
stratégie cantonale

Les catégories d'ayants droit  
permettent de définir l'ordre de priorité  
d'attribution des abonnements P+R

Les P+R sont classés en catégorie 1.

Conditions pour obtenir une place P+R :

- a. avoir un abonnement TP
- b. le P+R pour lequel la demande est  
formulée doit être le P+R du réseau le  
plus proche de domicile (sauf cat. 5)

(au-delà de 10 km : périmètre d'exclusion)

**Chapitre 3 – Engagements commun pour une gestion des P+Rail  
conforme à la stratégie cantonale des interfaces et pour l'intégration  
de l'outil P+R ABO à la plateforme NOVA**

Art.3 Distribution des abonnements P+Rail CFF

1. Les CFF gèrent leurs propres P+Rails, sur territoire vaudois (distribution des abonnements) conformément à la stratégie cantonale des interfaces de transport de voyageurs en vigueur à date de la signature de la présente convention.

Art. 11 Entrée en vigueur et validité

- 1 La présente convention entre en vigueur dès sa signature par toutes les parties. Les dispositions relatives au mode de gestion et à la tarification des P+Rail de la convention (chapitres 2 et 3) n'entrent en vigueur qu'à partir de la mise en service du premier ouvrage P+Rail subventionné par le canton.
- 2 La présente convention est de durée indéterminée.
- 3 La convention est établie en deux exemplaires, dûment datée et signée par les parties pour approbation. Chaque partie en reçoit un.

Ainsi fait et signé en deux exemplaires.

Pour le Canton :

  
Nuria Gorrite

Conseillère d'État, cheffe du Département des infrastructures et des ressources humaines

Lieu et date : Lausanne, le 7.11.2022

Pour l'entreprise de transport:

Chemin de fer fédéraux suisses

  
Alexander Muhm

Membre de la Direction du Groupe

Responsable Immobilier

  
Alain Barbey

Directeur régional CFF Ouest

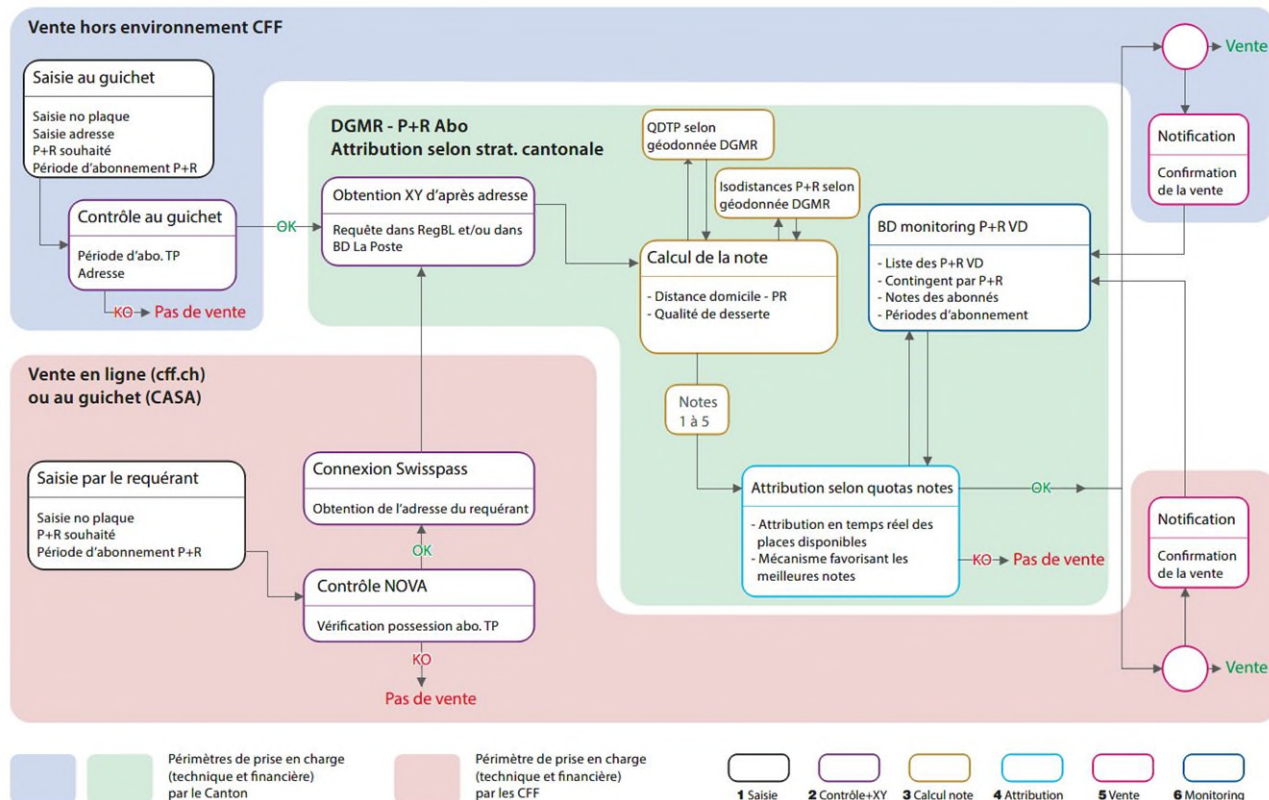
Lieu et date : Lausanne, le 11.11.2022

# DÉVELOPPEMENT DU PROGRAMME P+R ABO AVEC LES CFF

- Programme développé par VD et CFF

- Connecté à la plateforme numérique nationale NOVA

- Mise en service : mi-2026



## DIFFICULTÉS RENCONTRÉES PAR LES PORTEURS DE PROJET (COMMUNES ET ETC) ET LES SOLUTIONS PROPOSÉES

### ► Principales difficultés :

- La complexité des projets d'interface (site stratégique, multiplicité d'acteur, projets connexes...)
- La temporalité pour le développement des projets d'interface (5 à 15 ans sont souvent nécessaires)
- Le financement d'ouvrages coûteux et particulièrement pour les P+R dont les places sont destinées en bonne partie et en priorité aux communes environnantes plutôt qu'à ceux des communes territorialement concernées.

# DIFFICULTÉS RENCONTRÉES PAR LES PORTEURS DE PROJET (COMMUNES ET ETC) ET LES SOLUTIONS PROPOSÉES

## ► Solutions proposées :

- Un 2<sup>e</sup> crédit-cadre pour assurer une continuité du subventionnement des interfaces et concrétiser les projets engagés.
- Pour les interfaces rattachées aux agglomérations (les plus importantes et coûteuses), localisées à l'intérieur ou hors des périmètres d'agglomération VACo, une inscription dans les prochaines générations de Projets d'Agglomération.
- Appliquer la subvention cantonale (50%) sur l'entier du coût de l'interface plutôt que sur le solde à charge des maîtres d'ouvrage, déduction faite de la subvention fédérale.

# ECHANGES

# MERCI DE VOTRE ATTENTION

**DGMR** – Direction générale  
de la mobilité et des routes  
Place de la Riponne 10 – 1014 Lausanne  
T +41 21 316 71 10  
[www.vd.ch/dgmr](http://www.vd.ch/dgmr)  
[info.dgmr@vd.ch](mailto:info.dgmr@vd.ch)