

## Revue de presse

Journal : La Broye

Date : 29.03.2023

# Plus de Park+Rail pour favoriser l'accès aux transports publics

**MOBILITÉ** Une étude, cofinancée par la Coreb et présentée aux communes broyardes en janvier 2022, table sur une augmentation de la fréquentation des P+R d'ici à 2030. Les cantons veulent aider les communes à adapter leur offre.

### BROYE

La mobilité spatiale constitue un enjeu de taille. D'abord pour les individus, qui travaillent toujours plus loin de leur lieu d'habitation, ce qui implique une dépendance élevée aux moyens de locomotion. Ensuite pour la société, puisque les véhicules motorisés émettent des gaz qui participent au changement climatique. C'est fortes de ces constats que les initiatives visant à faciliter et encourager l'usage des transports en commun font florès.

#### Les Park+Rail et Bike+Rail dans la Broye

Parmi elles, les Park+Rail (P+R) et Bike+Rail (B+R), qui permettent de parquer des véhicules privés (voiture, moto, vélo, ...) sur des places de parc à proximité des gares. Cela permet d'emprunter les transports ferroviaires sans être dépendant des bus, ce qui assure une plus grande flexibilité.

Ces places de parc, repérables grâce à une signalétique spécifique, sont payantes et coûtent entre 3 et 20 francs le stationnement journalier. Dans la vallée de la Broye, on en dénombrait environ 650 en 2020.



A Avenches, le P+R (au premier plan) est concurrencé par les places de parc gratuites du centre sportif (dans l'ombre au deuxième plan). Pour obtenir des subventions afin de développer le premier, il faudrait réglementer le second. PHOTO ES

#### Adapter l'offre P+R et B+R

L'étude qui avance ces chiffres a été présentée en janvier 2022 à plusieurs représentants des communes broyardes. Elle poursuivait en annonçant une croissance des besoins liés à de telles infrastructures: ses prévisions sont qu'en 2030, il faudrait 1484 places de parc de ce type, soit 834 de plus qu'en 2020.

Christel Losey Mosimann, directrice par intérim de la commu-

nauté régionale de la Broye (Coreb), annonce qu'il existe des subventions cantonales pour effectuer ces travaux d'adaptation. «Concrètement, le canton de Vaud prend en charge 50% des coûts d'étude, de construction et d'exploitation liés aux nouvelles infrastructures P+R, et 45% pour les B+R. Les communes ont en revanche jusqu'à juillet 2024 pour envoyer leurs demandes au canton», explique-t-elle.

Du côté de l'Etat de Fribourg, il a fallu attendre début 2023 pour qu'une base légale permettant la subventionnement de telles infrastructures voie le jour. «Comme pour le canton de Vaud, Fribourg couvrira 50% des coûts liés à la mise en place de P+R», annonce Christel Losey Mosimann.

Si ces subventions sont certes allouées aux travaux d'agrandissement de l'offre actuelle, elles

peuvent aussi être utilisées pour améliorer la qualité des infrastructures en place. Finalement, les communes qui n'ont pas de gare peuvent aussi recourir à ces aides pour améliorer l'accès aux transports en commun, en faisant construire des B+R ou P+R à proximité des arrêts de bus par exemple.

#### Grains de sable dans l'engrenage

Ce subventionnement ne va cependant pas sans conditions. L'une d'elles concerne la mise en place de réglementations communales de stationnement. «Le canton de Vaud considère qu'un parking gratuit à proximité de la gare fait concurrence aux P+R. Il n'octroie pas de subventions tant que les usagers des CFF peuvent se parquer ailleurs et sans frais», détaille la directrice ad interim de la Coreb.

Ainsi, le développement de ces places de parc relais bouscule les pratiques de parcage sauvage. «Un changement de paradigme s'opère, puisque dans la mobilité, le stationnement devient coûtant», confie Christel Losey Mosimann. Reste à savoir si les autorités communales suivront cette voie.

■ EMILE SPAHR