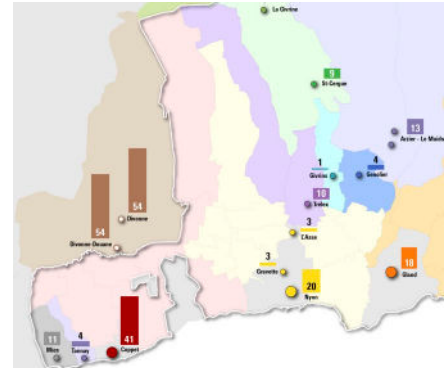


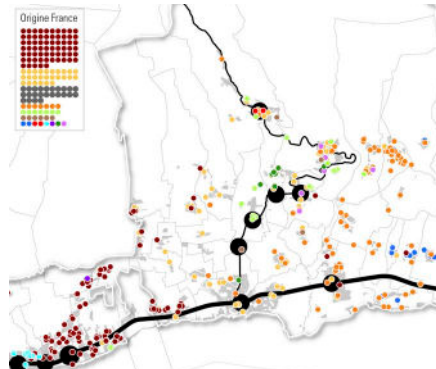
Des stratégies P+R/B+R "sur mesure" pour 5 régions du canton de Vaud



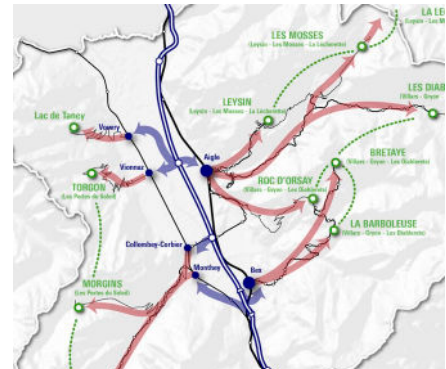
Périmètres de provenance et de destination



Demande par site et par bassin de rabattement



Domiciles des clients P+R existants



Valorisation touristique des P+R de plaine

Le Canton de Vaud développe une politique d'amélioration de l'intermodalité, dans le cadre de laquelle il subventionne les projets de P+R et B+R, ainsi que les coûts non couverts de l'exploitation des P+R. Afin qu'ils soient reconnus d'intérêt cantonal, les projets P+R doivent s'inscrire dans une stratégie régionale (districts) à établir selon une méthodologie prédéfinie, garante de l'équité des subventions accordées.

RR&A a été choisi pour l'établissement des stratégies de 5 des 10 districts du canton.

La première étude, menée sur le district de Morges, a permis de tester la méthodologie cantonale en fonction des données et outils mobilisables. Sur la base de nos propositions, des optimisations ont pu être apportées à la méthodologie.

Ceci étant et malgré une méthodologie identique, les investigations à mener restaient très différentes d'une région à l'autre, entre autres : degré de développement initial de l'offre P+R, caractéristiques du réseau de transport public structurant permettant le rabattement, structure et densité des bassins de vie, agglomérations de destination à considérer, modalités de prise en compte des flux pendulaires venant de cantons voisins ou du territoire français limitrophe, utilisation touristique complémentaire, etc.

De même, les stratégies proposées pouvaient dépendre d'opportunités (projets à l'étude, synergie avec d'autres parkings proches, usage mutualisé, etc.), de contraintes de mise en oeuvre (emprises agricoles, patrimoine, etc.), d'enjeux de coordination (cohérence avec d'autres stratégies P+R régionales ou d'agglomération, financement intercommunal par pot commun, possibilité de pilotage régional, etc.).

Les P+R restent en tous les cas une option de "dernier recours" dans les choix et pratiques de mobilité, le défi est donc d'en faire une solution suffisamment crédible pour encourager le report modal, tout en veillant à ce qu'elle ne se développe pas au détriment de l'utilisation des bus régionaux dès le domicile (quand cela est possible) ou qu'elle se répercute par des usages détournés du stationnement dans les localités.

Etude de stratégies régionales P+R/B+R pour les districts de Morges, Nyon Région, Chablais Région, Lavaux-Oron, Jura-Nord vaudois (VD)

Maître d'ouvrage

- ARCAM (Morges)
- Nyon Région
- Chablais Région
- CIL (Lavaux-Oron)
- ADNV (Jura-Nord vaudois)