

## **Etude „Effizienz énergétique des P+R“**

### **Conclusions de l'OFEN sur quelques P+R, à l'adresse des services fédéraux, des cantons, des communes et des entreprises de transport**

#### **Bases: les principaux constats**

Les P+R (aussi appelés parkings relais) sont volontiers présentés comme la solution permettant de faire passer le trafic des pendulaires de l'automobile aux transports publics, avec des effets bénéfiques pour le climat et pour l'environnement. Dans cette perspective, des cantons et des communes soutiennent la mise en place de tels équipements, quelquefois en demandant une aide financière de la Confédération, par exemple au titre du programme pour les agglomérations. Il n'existe toutefois aucune enquête spécifique sur la relation entre les équipements P+R et l'évolution du rendement énergétique dans la mobilité.

Ainsi, l'Office fédéral de l'énergie a chargé la maison Transitec de Lausanne d'examiner, sous le titre „Effizienz énergétique des P+R“:

- si ces P+R contribuent à améliorer le bilan énergétique des transports, et dans quelle mesure;
- quel est le traitement réservé aux P+R au plan des coûts et du financement, et quel est leur taux de rentabilité.

On n'a examiné que les retombées énergétiques des équipements P+R, à l'exclusion des autres critères à prendre en compte dans leur conception.

La maison Transitec a étudié les résultats d'équipements P+R déjà réalisés et elle a recueilli et intégré des informations complémentaires au moyen de sondages ciblés. On a distingué trois types de P+R: ceux qui sont installés au centre-ville, près de la gare principale, ceux qui se trouvent à la périphérie urbaine et ceux qui attendent l'automobiliste sur le couloir d'approche semi-urbain/rural.

Les principaux résultats obtenus se résument ainsi:

- les cinq P+R examinés qui se trouvent à la périphérie de Lausanne ont tous des bilans énergétiques clairement négatifs: sans eux, près de 40% de leurs usagers emprunteraient les transports publics au lieu de l'automobile pour accomplir tout le trajet de leur domicile à la destination voulue. Quant aux autres, qui faisaient naguère tout le trajet en auto, ils ne remplacent leur véhicule privé par les transports publics que pour parcourir les derniers 10% de ce trajet.
- les trois P+R installés sur de couloir d'approche et de dégagement d'une ville révèlent une tendance plus intéressante. Certes il n'y a là encore que 20 à 38% d'usagers qui faisaient auparavant tout le trajet avec un véhicule privé. Le bilan énergétique peut néanmoins être positif si la distance parcourue en voiture est très courte et si elle se combine avec un trajet relativement long par les transports publics.

- Le P+R de la gare principale de Lausanne se révèle avantageux du point de vue énergétique. Là aussi le rapport entre la distance parcourue pour y arriver et le trajet confié aux transports publics est favorable, parce qu'on y vient afin de prendre le train pour d'assez grandes distances. Les tarifs ont été volontairement aménagés à cet effet.
- Dans plupart des P+R, le compte des résultats manque de transparence, l'investissement financier n'étant pas intégralement relevé (manque p. ex. le prix des biens-fonds). Une comptabilisation intégrale révélerait sans doute que ces équipements ne couvrent pas les dépenses consenties.

### **Recommandations aux concepteurs d'équipements P+R**

Dans l'optique de la politique de l'énergie et du climat, le constat qui vient d'être fait amène aux recommandations ci-après :

- En règle générale, il ne faut plus prévoir d'équipement P+R à la périphérie urbaine. Si on le fait malgré tout, il importe de prendre en même temps des mesures efficaces pour éviter que beaucoup d'utilisateurs des transports publics désertent ceux-ci au profit du P+R.
- Les équipements P+R à la gare principale entraînent de substantielles économies d'énergie chez leurs usagers. Leur utilité reste pourtant discutable parce qu'ils contribuent à la surcharge d'une zone congestionnée et qu'il existe le plus souvent une très bonne offre de transports publics.
- Quant aux équipements P+R des couloirs d'approche, il importe d'évaluer préalablement leur effet énergétique. Généralement parlant, l'effet aura d'autant plus de chances d'être positif que le P+R sera plus éloigné de la destination (ville) et plus proche de la source de trafic (par exemple trajet transports publics / parcours auto au moins 3:1.). Là aussi des mesures doivent être prises pour éviter les effets pervers.
- Même là où l'on peut s'attendre à un effet énergétique positif, les recettes ne couvrent généralement pas tous les coûts des équipements P+R. Or qui va compenser le déficit, les usagers des transports publics ou le contribuable (subventions du canton ou des communes)? Le manque de transparence de la plupart des comptes des résultats d'équipements P+R ne permet pas de réponse claire.
- La collectivité publique prête à cofinancer un équipement P+R devrait dorénavant exiger la présentation intégrale et transparente des aspects financiers (coûts d'investissement et d'entretien, recettes, financement). Alors on pourra mieux répondre à des questions comme celles de la vérité des prix, d'un éventuel subventionnement croisé et du rôle de l'aide financière.

L'OFEN ne l'ignore pas, outre la consommation d'énergie, il existe d'autres critères à prendre en considération lorsqu'on évalue ces équipements: moins de congestions de trafic, diminution du bruit et de la pollution dans le centre-ville, etc. Il est d'autant plus important d'éclairer les différents aspects de la question et de cerner les intérêts en présence.

Ittigen, le 30 juin 2004 seh/PM