

COREB	
Reçu le	08.11.2021
Dossier n°	10.4.1
Copie interne	PAA / FB
Copie à (mail)	Nicolas Kilchoer Olivier Piccard

Réf.: NG/pyg/fma/amt

210404

Lausanne, le 5 novembre 2021

Étude de planification régionale des parkings d'échange du district de la Broye-Vully Prise de position du Département des Infrastructures et des Ressources Humaines (DIRH)

Monsieur le Président,

L'étude de planification régionale des parkings relais voitures (P+R) et vélos (B+R) du district de la Broye-Vully a été validée par le COPIL lors de sa séance du 25 mai dernier. Par la suite, la version définitive du rapport a été envoyée le 30 juin 2021. La qualité des réflexions menées dans ce cadre doit beaucoup à l'implication de la COREB, ce dont je vous remercie.

De manière générale, l'étude conclut à une faible augmentation de l'offre en stationnement P+R sur le territoire vaudois (une quarantaine de places supplémentaires pour l'ensemble de la région). En effet, l'étude de l'occupation actuelle des parkings révèle une faible occupation des places existantes. La stratégie adoptée consiste par conséquent prioritairement à promouvoir l'utilisation des parkings existants et à offrir de meilleures conditions de stationnement pour les vélos (développement de l'offre B+R). L'étude conclut par ailleurs à une augmentation de l'offre P+R sur le territoire fribourgeois. Ce développement de l'offre est cohérent avec la stratégie cantonale vaudoise. Toutefois, il ne peut être subventionné par le canton de Vaud.

Le présent courrier fait état de la position de la Direction Générale de la Mobilité et des Routes (DGMR) et du DIRH sur les conclusions de l'étude. Celles-ci étant jugées globalement conformes à la stratégie cantonale des interfaces de transport de voyageurs, notre prise de position ouvre la voie aux subventions cantonales pour les P+R mentionnés dans le tableau ci-dessous. Des précisions additionnelles quant aux conditions générales à respecter figurent dans les annexes 1 à 5.

A noter que lors de l'extension d'un P+R, seules les places additionnelles sont subventionnées. Lorsque le développement d'une interface nécessite le déplacement ou le réaménagement d'un P+R, celui-ci est subventionné dans son intégralité (même sans extension).

Prise de position du DIRH au sujet des conclusions de l'étude de planification régionale des parkings d'échange du district de la Broye-Vully

Pour de plus amples informations sur les modalités de calcul des subventions, nous joignons au présent courrier la note de cadrage transmise le 28 mai 2019 à toutes les communes et entreprises de transport vaudoises (cf. annexe 5), décrivant les subventions de la stratégie cantonale des interfaces, les aménagements éligibles et les démarches à entreprendre auprès de la DGMR pour bénéficier de ces subventions.

P+R pouvant bénéficier d'une subvention (étude et réalisation)

Commune	Nombre de places P+R 2020	Nombre de places P+R 2030	Condition pour un subventionnement cantonal
Moudon	30	55 ¹	réglementation des parkings communaux situés à proximité ²
Henniez	5	15	-
Valbroye	17	35	réglementation des parkings communaux situés à proximité ³
Corcelles-près-Payerne (Nord)	3	5	-
Corcelles-près-Payerne (Sud)	5	10	-
Faoug	0	5	réglementation des parkings communaux situés à proximité ⁴

Par ailleurs, s'agissant des P+R ne figurant pas dans cette liste, il convient d'apporter les précisions suivantes :

- Pour Avenches, l'étude a démontré qu'il y a un besoin potentiel de 20 places P+R supplémentaires, soit au total, 47 places contre 27 actuellement ; il faut toutefois relever que le parking du centre sportif, situé à proximité immédiate de la gare et libre d'accès, dispose d'une capacité largement suffisante pour accueillir 20 usagers P+R supplémentaires. La Commune ayant confirmé que ce parking existant peut être utilisé à des fins de parking d'échange, l'agrandissement du P+R officiel existant s'avère inopportun. Si toutefois cette situation devait changer (restriction d'usage et réglementation cohérente avec la stratégie), un agrandissement du P+R existant pourrait être subventionné ;
- Pour Payerne, l'étude a démontré que la capacité du P+R existant dépasse le potentiel d'utilisateurs à long terme (potentiel de 80 places contre 86 existantes) ; ainsi, aucun subventionnement cantonal ne peut être envisagé, d'autant plus que le déplacement du P+R prévu dans le cadre du plan d'affectation « Général Guisan » s'effectue dans une perspective de valorisation foncière de la parcelle CFF ;
- Pour Lucens, l'étude a démontré que la capacité du P+R existant dépasse le potentiel d'utilisateurs à long terme (potentiel de 25 places contre 33 existantes) et qu'elle suffit

¹ Les études préliminaires du réaménagement de l'interface de la gare de Moudon prévoient 35 places P+R compte tenu des contraintes spatiales. Si une extension du P+R est envisagé, le nombre de places maximum pouvant bénéficier d'une subvention sera de 55 places P+R.

² Parking du Bicentenaire et du stand de Tir (DP n°140 et 142 et parcelle n°450.

³ Parking communal situé en face de l'EMS La Lembaz à Granges-près-Marnand (parcelle n°334).

⁴ Places de stationnement sur gravier situées à proximité de la gare (parcelle n°480)

Prise de position du DIRH au sujet des conclusions de l'étude de planification régionale des parkings d'échange du district de la Broye-Vully

donc à répondre à la demande future ; une subvention cantonale ne pourrait être envisagée que dans le cas où le réaménagement de l'interface nécessiterait la modification du parking existant.

Concernant les B+R, une subvention cantonale peut être sollicitée pour créer toute nouvelle offre. Dans le cadre de l'étude de planification, une estimation des besoins a été effectuée et figure dans l'annexe 4. La réalisation des places destinées aux vélos est obligatoire lors du réaménagement de P+R subventionnés. Par ailleurs, un subventionnement cantonal peut également être demandé lors de la création de places B+R à proximité d'arrêts de bus régionaux (nombre de places à estimer au cas par cas).

Concernant les parkings pour deux-roues motorisés (motos et scooters), l'étude de planification régionale conclut à de faibles besoins (quelques unités par gare). Par mesure de simplification, une subvention cantonale peut être demandée pour des aménagements comprenant un maximum de cinq places par gare.

Sur cette base, nous vous invitons à informer les communes du district de la Broye-Vully des résultats de l'étude, de notre prise de position et plus largement des subventions envisageables pour les études et la réalisation des interfaces de transport de voyageurs. La DGMR se tient à votre disposition pour d'éventuelles explications complémentaires et pour vous accompagner dans l'information aux communes et dans la suite de vos démarches.

Je vous remercie une fois encore de l'engagement de votre association dans ce dossier et vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de mes sentiments distingués.

La Cheffe du département



Nuria Gorrite
Présidente du Conseil d'Etat

Annexes :

- 1- P+R pouvant bénéficier d'une subvention : précisions et conditions à respecter
- 2- Catégories d'ayant droit pour l'attribution des macarons P+R
- 3- Principes de tarification des P+R
- 4- Estimation des besoins en places de stationnement B+R
- 5- Document de cadrage concernant la participation de l'Etat de Vaud à l'aménagement des interfaces de transport de voyageurs (transmis à toutes les communes et entreprises de transport vaudoises le 28 mai 2019)

Prise de position du DIRH au sujet des conclusions de l'étude de planification régionale des parkings d'échange du district de la Broye-Vully

Annexe 1 - P+R pouvant bénéficier d'une subvention : précisions et conditions à respecter

Les cinq conditions cumulatives de base sont à respecter pour garantir un développement cohérent du réseau cantonal des P+R et leurs subventionnements sont les suivantes :

- 1) réaliser des P+R en respectant le dimensionnement préalablement validé par l'étude régionale de planification des P+R et la prise de position DIRH-DGMR qui en découle (présent courrier);
- 2) réserver en priorité des places P+R au public-cible de la stratégie (annexe 2) ;
- 3) appliquer des tarifs dégressifs selon l'éloignement des grands centres urbains et la qualité de desserte en transports publics (TP) de l'interface (annexe 3) ;
- 4) appliquer un ratio d'usagers « abonnés-occasionnels » selon le type de P+R et sa localisation (annexe 3) ;
- 5) assurer un suivi annuel de l'exploitation des P+R et renseigner la DGMR sur l'usage des P+R.

Prise de position du DIRH au sujet des conclusions de l'étude de planification régionale des parkings d'échange du district de la Broye-Vully

Annexe 2 – Catégories d'ayant droit pour l'attribution des macarons P+R

	0 - 1 km	1 - 5 km	5 km +
 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

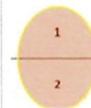
Qualité du rabattement TP sur l'interface depuis le domicile (rayon de desserte de l'arrêt : 300 m.)

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 du domicile (sinon cat. 5)

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

1 à 5 : catégories d'ayants droit



Public-cible selon la stratégie cantonale

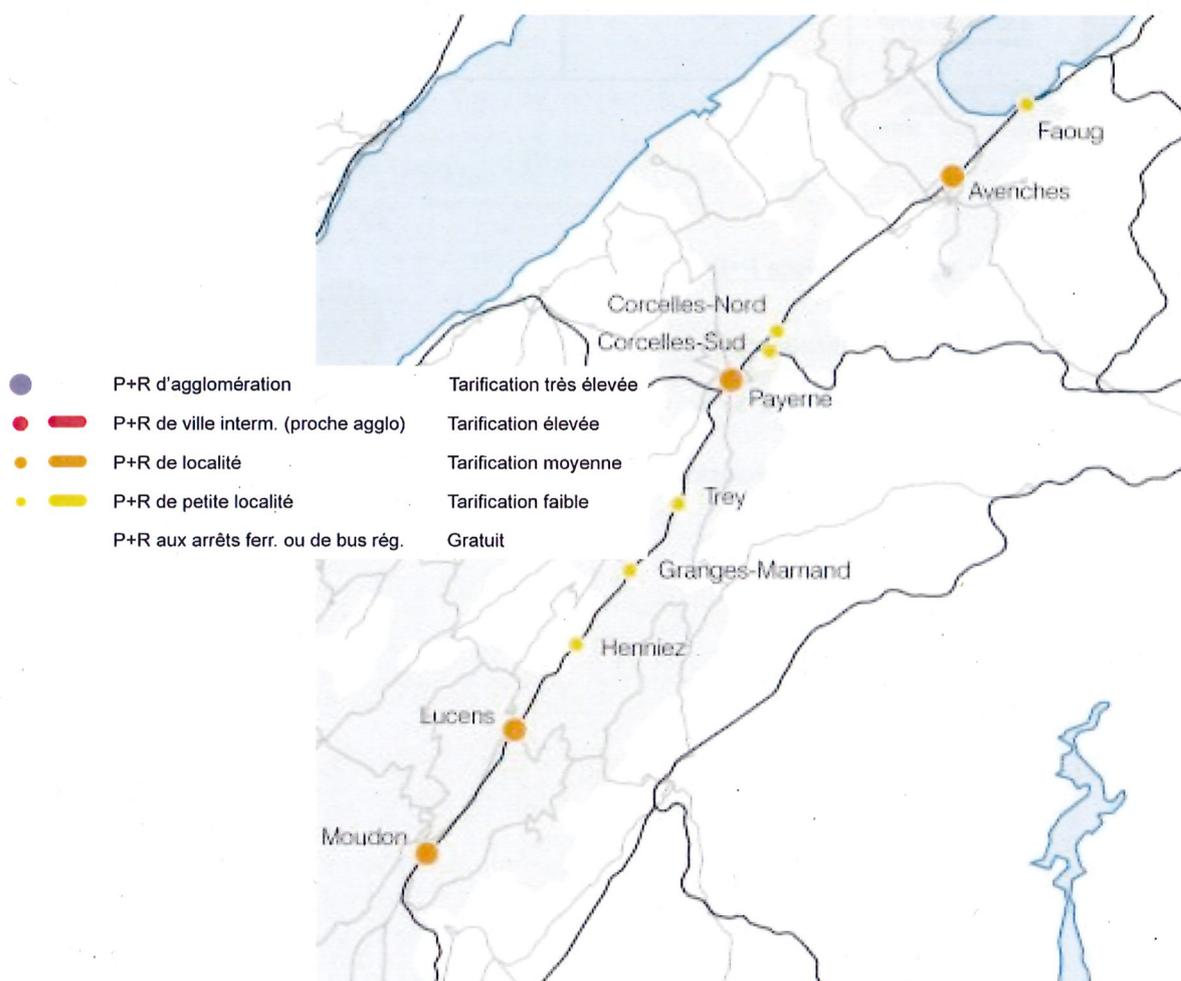
Les catégories d'ayants droit permettent de définir l'ordre de priorité d'attribution des abonnements P+R.

Les PMR sont classés en catégorie 1.

Prise de position du DIRH au sujet des conclusions de l'étude de planification régionale des parkings d'échange du district de la Broye-Vully

Annexe 3 – Principes de tarification des P+R

	Type de P+R	Exploitants	tarification	prix	Part des abonnés
1	P+R agglomération (Grandes lignes)	CFF	très élevée	150.-/mois et 20.-/j <i>Tarifs CFF 2020: [70.- à 150.- / mois]</i>	0-25%
2	P+R de ville intermédiaire (proche aggro) (RE)	CFF	élevée	120.-/mois et 12.-/j <i>Tarifs CFF 2020: [60.- à 70.- / mois]</i>	70-80%
3	P+R de localité (RER)	CFF et autres ETC	moyenne	80.-/mois et 8.-/j <i>Tarifs CFF 2020: [60.- à 70.- / mois]</i>	80-90%
4	P+R de petite localité	CFF et autres ETC	Faible ou gratuit	30 à 50.-/mois et 5.-/j <i>Tarifs CFF 2020: [40.- à 50.- / mois ou pas d'abonnement]</i>	80-90%
5	P+R aux arrêts de bus régionaux	autres ETC	gratuit	-	80-90%



Prise de position du DIRH au sujet des conclusions de l'étude de planification régionale des parkings d'échange du district de la Broye-Vully

Annexe 4 – Estimation des besoins en places de stationnement B+R

Gares	Nombre de places B+R 2020	Nombre de places B+R 2030
Moudon	28	110
Lucens	18	90
Henniez	15	15
Valbroye	20	60
Payerne	90	250
Corcelles-près-Payerne (Nord)	10	20
Corcelles-près-Payerne (Sud)	14	35
Avenches	20	70
Faug	20	40

Prise de position du DIRH au sujet des conclusions de l'étude de planification régionale des parkings d'échange du district de la Broye-Vully

Annexe 5 – Document de cadrage concernant la participation de l'Etat de Vaud à l'aménagement des interfaces de transport de voyageurs (transmis à toutes les communes et entreprises de transport vaudoises le 28 mai 2019)

28 mai 2019

Participation de l'État à l'aménagement des interfaces de transport de voyageurs : document de cadrage

Table des matières

1	Introduction.....	2
2	Objet du document de cadrage.....	2
3	Objectifs de la stratégie cantonale des interfaces de transport de voyageurs.....	2
4	Interfaces d'intérêt cantonal et aménagements éligibles à une subvention cantonale.....	3
4.1	Subventionnement cantonal : conditions et taux.....	3
4.2	Interfaces d'intérêt cantonal.....	3
4.3	Aménagements éligibles à une subvention cantonale.....	3
5	Développement d'un projet d'interface et processus de subventionnement cantonal.....	4
5.1	Études préliminaires et avant-projet sommaire.....	5
5.2	Études de projet.....	5
5.3	Réalisation de l'aménagement.....	5
6	Intégration au processus de subventionnement cantonal.....	6
6.1	Sollicitation de la subvention cantonale au stade des études de projet.....	6
6.2	Sollicitation de la subvention cantonale juste avant la réalisation.....	6
7	Cas spécifique de l'aménagement d'un parking d'échange pour vélos.....	6

1 Introduction

L'exposé des motifs et projet de décret relatif à la participation financière de l'État aux études et à la réalisation des interfaces de transport de voyageurs a été adopté par le Grand Conseil lors de sa séance du 30 avril 2019. Le décret porte sur un crédit d'investissement d'un montant de CHF 20,5 millions à engager dans les cinq années suivant son entrée en vigueur.

Le décret a été publié dans la FAO du 14 mai 2019, le délai référendaire courant jusqu'au 13 juillet. En l'absence de référendum, le Conseil d'État décidera de la date de son entrée en vigueur.

À partir de cette date, la Direction Générale de la Mobilité et des Routes (DGMR) sera autorisée à subventionner, jusqu'à hauteur de 50%, les études de planification stratégique des parkings d'échange (P+R) et les projets d'aménagement des interfaces de transport de voyageurs reconnues d'intérêt cantonal (étude et travaux). La présente note concerne plus spécifiquement les projets d'aménagement. Elle est destinée aux communes et aux entreprises de transports publics (TP) qui en ont la charge. La thématique des études de planification régionale des P+R est abordée dans un autre document.

2 Objet du document de cadrage

Ce document définit quelles sont les interfaces d'intérêt cantonal et quels sont les aménagements au sein de celles-ci qui sont éligibles à une subvention cantonale. Il décrit également les démarches à entreprendre auprès de la DGMR pour en bénéficier. Un soutien financier peut ainsi être obtenu durant toutes les étapes de développement de l'interface, de la planification à la réalisation.

En plus d'un soutien financier, la DGMR assure un accompagnement technique pour les études. Sur demande des partenaires, elle peut assurer le pilotage des études préliminaires.

3 Objectifs de la stratégie cantonale des interfaces de transport de voyageurs

La stratégie cantonale des interfaces de transport de voyageurs a pour objectif général d'améliorer la mobilité multimodale (complémentarité d'usage entre les différents modes de déplacements). Elle contribue à limiter les nuisances environnementales liées à la mobilité des personnes en réduisant les distances parcourues en voiture et en favorisant :

- l'utilisation des transports publics d'un bout à l'autre des chaînes de déplacements,
- le rabattement vers le réseau principal de transport public avec le mode le plus adapté, mobilité douce ou bus en priorité et voiture à défaut d'alternative.

Dans ce contexte, le projet d'aménagement d'une interface doit permettre d'améliorer son fonctionnement par rapport à la situation existante. L'étude d'un tel projet doit veiller à :

- prendre en compte les besoins de tous les acteurs et moyens de déplacement concernés (commune, entreprise de transport, usager piéton, cycliste, automobiliste, passager TP), à court, moyen et long termes,
- garantir la sécurité de l'ensemble des usagers à l'intérieur comme en accès à l'interface,
- assurer la conformité des aménagements aux lois et normes en vigueur,
- améliorer la fonctionnalité de l'interface et l'efficacité des transbordements (confort, sécurité, longueur, dénivelé, lisibilité des cheminements offerts).

4 Interfaces d'intérêt cantonal et aménagements éligibles à une subvention cantonale

4.1 Subventionnement cantonal : conditions et taux

Le subventionnement cantonal est soumis à deux conditions :

- 1) l'interface doit être reconnue d'intérêt cantonal,
- 2) l'interface doit comprendre des aménagements spécifiques permettant d'atteindre les objectifs de la stratégie cantonale.

De manière générale, le taux de la subvention est de 50% des coûts des études et de construction des éléments imputables, reconnus d'intérêt cantonal.

Un taux réduit de 45 % s'applique pour les parkings d'échange vélos (études et réalisation) ¹.

La subvention à la réalisation des parkings d'échange automobiles et deux-roues motorisés est une subvention unique de 50% des coûts non couverts de ces installations, tenant compte de la durée de vie de l'ouvrage, des charges d'exploitation et des recettes escomptées.

4.2 Interfaces d'intérêt cantonal

Les interfaces suivantes sont reconnues 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, ²
- gare/halte ferroviaire ou arrêt régional comprenant un parking pour vélos.

Le périmètre de l'interface englobe son environnement immédiat. Il est défini dans les phases d'études préliminaires sur la base d'une analyse fonctionnelle.

Pour obtenir une subvention cantonale, le développement d'un P+R au sein d'une interface de transport de voyageurs doit s'inscrire dans une vision stratégique élaborée à l'échelle du district, sous l'égide de l'association régionale concernée et en collaboration avec la DGMR. Une telle étude doit permettre de justifier l'opportunité de développer des P+R et en définir la localisation, le dimensionnement et les principes d'exploitation. Elle doit également prévoir la réalisation de places de stationnement pour vélos.

4.3 Aménagements éligibles à une subvention cantonale

Dans le périmètre d'une interface reconnue d'intérêt cantonal, les aménagements suivants permettent d'atteindre les objectifs de la stratégie cantonale des interfaces de transport de voyageurs et, à ce titre, peuvent bénéficier d'une subvention cantonale :

¹ Le taux de 45% correspond au taux de cofinancement minimal alloué pour des projets de même nature dans les agglomérations.

² Sous réserve de la vérification de la conformité avec la stratégie cantonale et de l'étude de planification régionale des P+R.

Aménagements éligibles	Taux de subvention
Aménagements pour les bus régionaux	
<ul style="list-style-type: none"> • Arrêt de bus et son équipement (quais, abris, trottoirs d'accès piétons aux arrêts bus) • Voirie destinée à l'accès et à l'arrêt des bus, y compris les aménagements routiers jugés nécessaires au bon fonctionnement de l'accès des bus (ex : intervention sur un carrefour, voie d'insertion des bus, etc.) • Accès à l'infrastructure ferroviaire qui n'est pas prise en charge dans le financement de cette infrastructure³ <ul style="list-style-type: none"> ✓ Cheminement piéton reliant les arrêts bus régionaux et la gare/halte ferroviaire ✓ Ouvrage spécifique en lien avec les flux piétons entre les lignes TP régionales (passage inférieur ou supérieur, escalier, rampe) • Équipement destiné à la sécurité et à l'orientation des voyageurs régionaux dans l'interface (signalétique, éclairage public, etc.). 	<ul style="list-style-type: none"> • 50% des coûts des études • 50% des coûts de construction
Parkings d'échange pour automobiles et deux-roues motorisés (P+R)	
<ul style="list-style-type: none"> • Parking proprement dit (places de stationnement et voies de circulation internes). Les places courte durée ne sont pas incluses dans cette catégorie • Cheminement piéton interne et jusqu'aux arrêts de TP auxquels il est connecté • Équipement nécessaire à l'exploitation du parking (distributeur de ticket, barrières, etc.), y compris le pré-aménagement pour d'éventuelles bornes de recharge de voitures électriques. 	<ul style="list-style-type: none"> • 50% des coûts des études • 50% des coûts de construction et d'exploitation non couverts par les recettes
Parkings d'échange pour vélos (B+R)	
<ul style="list-style-type: none"> • Places de stationnement pour vélos (aménagement simple ou vélostation) • Cheminement piéton jusqu'aux arrêts de TP auxquels le parking est connecté • Équipement nécessaire à l'exploitation du parking et à la sécurisation des places (arceaux, couvert, etc.), y compris le pré-aménagement pour d'éventuelles bornes de recharge de vélos électriques. 	<ul style="list-style-type: none"> • 45% des coûts des études • 45% des coûts de construction

5 Développement d'un projet d'interface et processus de subventionnement cantonal

Les communes et entreprises de transport qui souhaitent solliciter une subvention cantonale au titre des interfaces de transport de voyageurs sont soumises à la démarche présentée aux chapitres 5.1 à 5.3. Il est admis ici que, par principe, la division Planification de la DGMR (DGMR-P) suit le développement du projet d'interface de la phase d'étude préliminaire à sa réalisation. Le chapitre 6 présente les cas où l'intégration au processus de subventionnement cantonal s'effectue après la phase d'étude préliminaire. Il concerne les projets ayant débuté préalablement à l'entrée en vigueur de la stratégie cantonale des interfaces de transport de voyageurs.

La DGMR-P tient à disposition des maîtres d'ouvrage les informations détaillées nécessaires à l'établissement des décisions de subvention (pour les études préliminaires, pour les études de projet, pour la réalisation d'une interface, pour la réalisation d'un P+R, pour la réalisation d'un B+R).

³ Les infrastructures financées via le fond d'infrastructure ferroviaire (art. 49 de la loi fédérale sur les chemins de fer du 20 décembre 1957, RS : 742.101) sont exclues des objets éligibles.

5.1 Études préliminaires et avant-projet sommaire

- a) Le requérant adresse une demande formelle à la DGMR-P pour le subventionnement de l'étude préliminaire.
- b) La DGMR-P analyse le dossier, vérifie l'éligibilité de l'interface et statue sur la demande.
- c) En cas d'acceptation de la demande, la DGMR-P désigne un chef de projet en charge du suivi, le cas échéant du pilotage de l'étude.
- d) Le requérant et la DGMR-P établissent conjointement le cahier des charges de l'étude préliminaire d'aménagement de l'interface et fixent le budget d'étude ; ils s'accordent sur les modalités d'accompagnement de l'étude par la DGMR-P, en particulier sur son rôle dans le suivi de l'étude (pilotage technique ou simple suivi). La DGMR-P valide formellement le cahier des charges.
- e) Le requérant procède à l'appel d'offres selon les modalités convenues; il adjuge le marché et en informe la DGMR-P.
- f) La DGMR-P établit la décision de subvention pour l'étude préliminaire.
- g) Les partenaires valident les conclusions de l'étude préliminaire, notamment le plan d'avant-projet sommaire de l'interface. La DGMR-P verse la subvention prévue pour l'étude préliminaire sur présentation des factures et jusqu'à concurrence du montant total plafonné inscrit dans la décision de subvention. Les prestations additionnelles éventuelles sont à annoncer préalablement et feront le cas échéant, l'objet d'une nouvelle décision de subvention.

5.2 Études de projet (avant-projet, projet d'ouvrage et demande d'autorisation / phases SIA : 31 à 41)

- a) Les partenaires décident de s'engager dans les études de projet. La DGMR-P établit une décision de subvention pour les études de projet.
- b) Le requérant conduit les études de projet et renseigne la DGMR-P selon les modalités convenues dans la décision de subvention ; dans ce cadre, il :
 - procède aux appels d'offres des différentes phases de projet et adjuge les marchés correspondants,
 - transmet à la DGMR-P une copie du contrat établi lors de chaque phase d'étude,
 - pilote les études de projet y compris l'enquête publique.
- c) La DGMR-P assure un accompagnement technique des études. À la fin de chaque phase d'étude, elle valide les résultats et verse la subvention prévue sur présentation des factures du mandataire, et jusqu'à concurrence du montant total plafonné inscrit dans la décision de subvention. Les prestations additionnelles éventuelles sont à annoncer préalablement et feront le cas échéant, l'objet d'une nouvelle décision de subvention.

5.3 Réalisation de l'aménagement (phases SIA : 51 à 53)

- a) Le requérant lance l'appel d'offres en vue de la réalisation des travaux et adjuge le marché.
- b) La DGMR vérifie la conformité des coûts aux standards usuels de la construction pour les parties du projet éligibles à la subvention cantonale. Sur cette base, elle établit une décision de subvention pour la réalisation de l'aménagement.
- c) Le requérant réalise les travaux et met en service la nouvelle interface.
- d) La DGMR-P constate la conformité du nouvel aménagement et verse la subvention sur présentation des factures relatives aux aménagements éligibles, jusqu'à concurrence du montant total plafonné inscrit dans la décision de subvention.

6 Intégration au processus de subventionnement cantonal

Le chapitre 5 décrit l'entier de la démarche que devrait suivre le développement d'une interface de transport de voyageurs sollicitant une subvention cantonale, de la phase des études préliminaires à sa réalisation. Toutefois, le subventionnement d'une interface reconnue d'intérêt cantonal peut également être demandé en cours de développement du projet. On peut ainsi distinguer deux cas de figure :

- sollicitation de la subvention cantonale au stade des études de projet,
- sollicitation de la subvention cantonale juste avant la réalisation pour une interface disposant d'un projet prêt à être réalisé et dont le financement est assuré.

Dans le cas où la réalisation de l'aménagement est en cours ou est terminée, aucune subvention cantonale ne peut être obtenue.

6.1 Sollicitation de la subvention cantonale au stade des études de projet

Dans ce cas, le requérant dispose d'une étude préliminaire, d'un avant-projet ou d'un projet d'ouvrage. Il peut solliciter une subvention cantonale auprès de la DGMR-P en lui soumettant la dernière étude réalisée afin de vérifier l'éligibilité du projet au titre de la stratégie cantonale des interfaces de transport de voyageurs. Après analyse des éléments transmis, la DGMR-P produit une décision de subvention pour les études de projet en statuant sur :

- l'intérêt cantonal que présente l'interface,
- l'éligibilité des aménagements prévus,
- les améliorations apportées par le projet et sa conformité à la stratégie cantonale.

Le chapitre 5.2 décrit les démarches à entreprendre pour les phases suivantes de développement du projet.

6.2 Sollicitation de la subvention cantonale juste avant la réalisation

Dans ce cas, le requérant dispose de l'ensemble des études jusqu'au projet d'ouvrage. Il peut solliciter une subvention cantonale auprès de la DGMR-P en lui soumettant le projet d'ouvrage et le résultat de l'appel d'offres afin de vérifier l'éligibilité du projet au titre de la stratégie cantonale des interfaces de transport de voyageurs. Après analyse des éléments transmis, la DGMR-P produit une décision de subvention pour la réalisation de l'aménagement en statuant sur :

- l'intérêt cantonal que présente l'interface,
- l'éligibilité des aménagements prévus,
- les améliorations apportées par le projet et sa conformité à la stratégie cantonale,
- la conformité des coûts aux standards usuels de la construction pour les parties du projet éligibles à la subvention cantonale.

Le chapitre 5.3 décrit les démarches à entreprendre jusqu'à la mise en service de la nouvelle interface.

7 Cas spécifique de l'aménagement d'un parking d'échange pour vélos

Dans le cas de la seule réalisation d'un parking d'échange pour vélos au sein d'une interface, une démarche simplifiée est proposée pour l'obtention d'une subvention cantonale. La demande peut être adressée à la DGMR-P en tout temps, avant la réalisation de l'ouvrage.

La DGMR-P établit une décision de subvention pour la réalisation d'un parking d'échange pour vélos portant sur :

- la nature de l'ouvrage,
- le nombre et la localisation des places,
- le calendrier des travaux,
- le montant total des travaux,
- le taux et le montant total plafonné de la subvention,
- les clauses de résiliation de la décision de subvention.

Après réalisation des travaux et mise en service du parking, la DGMR-P constate la conformité du nouvel aménagement et verse la subvention sur présentation des factures, jusqu'à concurrence du montant total plafonné inscrit dans la décision de subvention.

Contact :

Alexandre Mousset, chef de projet, répondant pour la stratégie cantonale des interfaces de transports voyageurs – Division planification de la DGMR.

alexandre.mousset@vd.ch, 021 316 75 90