

**RAPPORT DE LA COMMISSION  
chargée d'examiner l'objet suivant :**

**Postulat Manuel Donzé - Les deux-roues sur les voies de bus !**

**1. PRÉAMBULE**

Présidée par M. Daniel Ruch également rapporteur, la commission s'est réunie à Lausanne le lundi 25 avril 2016 à la salle de conférences P001, Rue des Deux-Marchés, à Lausanne. Elle était composée de Mmes les députées Isabelle Freymond et Valérie Schwaar ainsi que de MM. les députés Alberto Cherubini, Jean-Luc Chollet, Hans-Rudolf Kappeler, Claude Matter, Serge Melly, Gérard Mojon, Bastien Schobinger et Felix Stürner. MM. Les députés Manuel Donzé et Rémy Jaquier étaient excusés.

Ont participé à la séance, Mme la Conseillère d'Etat Nuria Gorrite (cheffe du DIRH) et M. Pierre-Yves Gruaz, chef de la direction générale de la mobilité et des routes. M. Kareem Khan s'est chargé de la prise des notes de la séance.

**2. POSITION DU POSTULANT**

En l'absence du postulant, son remplaçant explique l'enjeu de cet objet vise à autoriser la circulation des deux-roues sur les voies de bus dans les villes vaudoises. Le postulant estime que cette possibilité contribuerait à une meilleure fluidité du trafic en allégeant les voies de circulation et permettrait d'éviter les conflits avec les voitures. S'appuyant sur des exemples nationaux et internationaux, le postulant ajoute qu'une telle mesure constitue également une réponse efficace aux problèmes de sécurité routière que rencontrent les deux-roues. Au regard des avantages que comporte cette solution, le postulant demande au Conseil d'État de procéder à une analyse objective des besoins et de prendre des mesures pragmatiques pour étudier la faisabilité d'un tel projet.

**3. POSITION DU CONSEIL D'ÉTAT**

La Conseillère d'État souligne que la pratique du canton de Vaud lui paraît plus appropriée, car il est préférable de déléguer cette compétence aux communes pour qu'elles aient la possibilité d'évaluer la situation au cas par cas. Au vu des différences d'ordre topologique, compte tenu de la densité du trafic et des pentes, la question ne devrait pas être tranchée de manière uniforme pour l'ensemble des villes vaudoises.

En ce qui concerne la base légale, la loi sur la circulation routière (LCR) prévoit cette possibilité de dérogation à condition qu'elle fasse l'objet d'une signalisation adéquate. Dans les cas où les communes sont partenaires et qu'une évaluation est faite, le Conseil d'État n'a pas d'opposition de principe contre cette pratique. Néanmoins, il garde à l'esprit que le nombre de personnes concernées par une telle mesure est relativement restreint. L'évaluation doit considérer les problèmes liés aux gabarits des véhicules, aux nuisances sonores, enfin, elle doit définir s'il s'agit de deux-roues motorisées ou pas.

Elle ajoute que dans le canton de Vaud, les entreprises de transport ne sont pas favorables à une telle mesure, notamment pour des raisons de sécurité en cas de partage de la voirie, mais également pour

des questions de respect de la vitesse commerciale. Dans les montées, le partage de la voie de bus n'est pas autorisé parce que cela ralentirait les transports publics. En conclusion, la loi fédérale prévoit cette possibilité, toutefois elle exige une signalisation lumineuse à laquelle il faudrait rendre les communes très attentives, car les coûts sont très élevés.

#### **4. DISCUSSION GÉNÉRALE**

Un membre de la commission explique qu'initialement, les voies de bus poursuivent deux buts principaux. À savoir, elles permettent au bus de rouler à une vitesse commerciale en évitant les bouchons et de s'avancer jusqu'au carrefour, où il aura la priorité sur les autres véhicules et une signalisation qui lui est propre. Revoir la signalisation pour toutes les voies de bus et tous les carrefours engendre des coûts très importants pour un avantage comparatif très réduit et marginal. La possibilité existe et les situations doivent être traitées au cas par cas. Par conséquent, il préfère que l'on s'en tienne à la situation actuelle, dans le sens où la règle interdit d'emprunter la voie de bus, mais qu'une souplesse est envisageable selon la situation particulière.

Il est rejoint dans cette idée par plusieurs membres de la commission qui ajoutent qu'au niveau de la sécurité routière, le canton ne dispose pas de la voirie nécessaire pour permettre ce type de pratique sur l'ensemble de son territoire. Un commissaire ajoute que derrière les bus la situation deviendrait dangereuse puisque les utilisateurs de deux-roues devront guetter les freinages lors des arrêts de bus, tout en prêtant attention à la voie de gauche dans la mesure où ils souhaitent effectuer un dépassement. Enfin, souligne qu'au niveau des carrefours, le problème s'accroît surtout si le cycliste sur la voie de bus veut tourner à gauche et qu'il doit dans ce cas traverser des voies pour regagner sa présélection.

Un commissaire ajoute que selon lui, la solution pour une bonne circulation entre les différents types de véhicules réside davantage dans la séparation et la distinction claire entre les voies plutôt que le partage de la voirie. À ce titre, il estime que le postulat ne résout pas le problème puisqu'il déplace le conflit existant entre les voitures et les deux-roues, vers un différend entre les véhicules à deux roues lents et les plus rapides qui de surcroît partageraient la voie du bus.

Une députée explique qu'en tant que secrétaire générale de l'ATE (Association transports et environnement), son association s'est penchée sur cette possibilité, notamment à travers des groupes de travail auxquels ont participé les TL (Transports publics lausannois). Elle rappelle que depuis 2005, il existe des recommandations de la part des TL concernant l'aménagement des voies de bus propice à la circulation des vélos. Elle trouve étrange que ce postulat mélange les vélos et les deux-roues motorisés, tous deux correspondant à des réalités totalement différentes. Elle est opposée au projet en ce qui concerne les motos et scooters, car elle estime que celui-ci met en péril l'efficacité même de la voie de bus. De surcroît, cela provoquerait encore plus de nuisances sonores et de la pollution dans l'agglomération. S'agissant des vélos, elle n'y est pas opposée, mais elle estime que la solution existe déjà à travers les recommandations des TL.

En tant que membre du syndicat du personnel des transports publics, un député insiste sur le fait que les conducteurs de bus sont farouchement opposés à l'utilisation de la voie de bus par les deux-roues pour les raisons de vitesse commerciale et de sécurité mentionnées précédemment.

La Conseillère d'État ajoute qu'un tel projet peut mener à des situations très incohérentes. Par exemple, il y aurait la possibilité pour un motard de circuler sur la voie de bus et pour un autre de rouler sur la voie normale et au carrefour ils pourraient ne pas démarrer en même temps puisque le deux-roues sur la voie de bus est sur voie prioritaire. Elle souligne également que les problèmes liés aux nuisances sonores pour les riverains tendent à prendre beaucoup d'ampleur ces dernières années. L'expérience menée par le canton de Genève consiste à ouvrir six voies de bus à la circulation, dont quatre pour les deux-roues motorisés uniquement et deux voies sont ouvertes aux vélos, ainsi qu'au deux-roues motorisés. Elle conclut qu'il faudra attendre quelques années afin d'établir un bilan de cette expérience.

Fort des explications fournies par les différents intervenants, plusieurs députés manifestent leur volonté de prendre position sur le postulat.

Dès lors, le président de la commission propose de passer au vote et demande à la commission de se prononcer sur la prise en considération du postulat.

## **5. VOTE DE LA COMMISSION**

*En conséquence, la commission recommande au Grand Conseil de ne pas prendre en considération ce postulat par 10 voix contre et 1 voix pour, et de ne pas l'envoyer au Conseil d'État.*

Lieu, le jour mois année.

Lausanne, le 2 juin 2016

*Le rapporteur :  
(Signé) Nom Prénom  
Daniel Ruch*