

**RAPPORT DE LA COMMISSION THEMATIQUE DES INFRASTRUCTURES
LIEES AUX TRANSPORTS ET A LA MOBILITE
chargée d'examiner l'objet suivant :**

Postulat Séverine Evéquo et consorts – Pour la poursuite et le renouvellement d'une stratégie cantonale du vélo !

1. PRÉAMBULE

La commission s'est réunie le jeudi 27 septembre 2018 à la Salle du Bulletin, dans le Parlement, à Lausanne. Elle était composée de Mmes Carole Schelker, Séverine Evéquo, ainsi que MM. Jean-Luc Bezençon, Jean-François Cachin, Stéphane Rezso, Pierre Dessemontet, Vincent Jaques, Jean Claude Glardon (qui remplace Alexandre Rydlo), José Durussel, Philippe Krieg (qui remplace Pierre-Alain Favrod), François Pointet, Pierre Volet, Christian van Singer, et de M. Jean-François Thuillard, président. Mmes Suzanne Jungclaus Delarze et Circé Fuchs, et MM Alexandre Rydlo et Pierre-Alain Favrod étaient excusés.

Accompagnaient Mme Nuria Gorrite, présidente du Conseil d'Etat et cheffe du DIRH : MM Pierre-Yves Gruaz, directeur général de la DGMR, Frederico Molina, chef de la division planification (DGMR), M. Fabien Schwab, responsable du guichet vélo (DGMR).

M. Cédric Aeschlimann, secrétaire de la commission, a établi les notes de séances.

2. POSITION DE LA POSTULANTE

Madame la Postulante précise que son postulat est cosigné par des représentants de l'ensemble des groupes du Grand Conseil. Ce dernier a pour objectif de renouveler la stratégie cantonale pour le vélo qui date de 2010. Bien qu'elle soit utilisable, elle trouve utile de l'affiner. Cette intervention parlementaire concerne quatre niveaux, à savoir l'amélioration de l'infrastructure au niveau des vélos, de l'intermodalité, de la sensibilisation et de l'espace public. Les propositions de mesures établies dans le postulat ne sont pas exhaustives et sont adaptées à la situation. Il est rappelé que dans sa réponse à l'interpellation Felix Stürner et consorts - La SUVA pédale-t-elle à contre-courant ? (17_INT_701), le Conseil d'Etat a annoncé un certain nombre de projets en faveur du vélo, et notamment un nouveau crédit cadre pour la mise en œuvre d'infrastructures en faveur du vélo. Un EMPD ou un EMPL est à venir concernant l'application de la mesure A24 du PDCn. Le CE entend également renforcer l'action du canton en faveur de la promotion du vélo en dehors des agglomérations. Il semble donc y avoir des projets et le but de la démarche est de soutenir l'action du canton dans ce domaine. Le vote du 23 septembre 2018 au niveau fédéral vient encore renforcer cette attente.

3. POSITION DU CONSEIL D'ETAT

Madame la Cheffe de Département n'est pas opposée à ce postulat qui s'inscrit dans la stratégie du Conseil d'Etat. Il tombe comme un fruit mur puisque la CTITM va être saisie de deux EMPD à ce sujet avant la fin de l'année. Le premier concerne le renforcement du guichet vélo, notamment en termes de ressources humaines. En effet, pour être plus performant il faut aussi des forces, pour pouvoir analyser systématiquement le réseau et tous les projets. Il doit être possible d'accompagner les communes dans leurs tâches pour réaliser des infrastructures cyclables performantes en réseau. La coordination échoit à l'Etat qui ne peut jouer ce rôle de conseil, d'appui et d'accompagnement des communes à l'heure actuelle.

Le second EMPD concerne Interface, une politique de stratégie globale, de vision et de soutien financier aux communes pour réaliser les interfaces de transport. L'intérêt d'avoir des interfaces est de permettre un usage combiné des modes de transports doux. Il doit être performant au niveau du lieu de changement de mode. Ces infrastructures doivent être bien placées sur le territoire et tenir compte de l'ensemble des modes de transports, y compris la mobilité douce. La coordination des acteurs est essentielle, de même que le soutien financier aux études.

Le postulat diffère sur deux points par rapport à la stratégie vélo du Conseil d'Etat. Le postulat demande notamment de réaliser systématiquement des réseaux cyclables sur l'ensemble de l'infrastructure. Le Conseil d'Etat a une approche qui consiste à réaliser des pistes et des réseaux là où ils sont pertinents. Et ce n'est pas toujours sur le réseau cantonal. Elle cite l'exemple de la RC 177, qui a pour vocation d'être une route à usage des poids lourds, et n'est pas l'emplacement pour un réseau cyclable. Des trajets alternatifs sont recherchés, pour que les réseaux cyclables soient performants et sécurisés.

Le second point concerne l'esprit proactif souhaité, soit réaliser des pistes indépendamment des interventions sur les routes. Elle est d'avis qu'il faut saisir les opportunités au moment de la remise à neuf. Lorsque l'on intervient globalement, l'on se pose toutes les questions, sur le revêtement, la sécurité, le tracé, la mobilité douce. Les interventions sur ces tronçons permettent de réaliser les bandes ou pistes qui sont nécessaires au gré des opportunités. Hormis ces deux éléments, l'approche proposée par ce postulat est validée.

Il est encore précisé que le crédit cadre qui sera renouvelé va permettre des subventions cantonales dans les périmètres d'agglomération, une condition actuelle de la Loi sur la mobilité et les transports publics. L'interface va permettre une action en dehors des agglomérations.

4. DISCUSSION GÉNÉRALE

Madame la Postulante précise ce qu'elle entend par systématique. L'exemple de l'EMPD 58 concernant un crédit cadre pour financer des travaux d'élimination de 6 secteurs dangereux du réseau routier cantonal vaudois hors traversée de localité est cité. Un paragraphe expliquait pourquoi il n'y avait pas de pistes cyclables dans ces secteurs, parce que ce n'était pas le bon endroit. Elle peut entendre et comprendre cette argumentation mais souhaite néanmoins plus de détail au moment de présenter le crédit. Elle trouverait ainsi opportun dans ce genre de cas d'avoir une mention des alternatives pour les vélos à ces endroits, avec les possibilités de connexions. Ainsi, elle souhaite que les considérations soient mentionnées et ne demande pas forcément un aménagement systématique des bandes ou pistes cyclables. Concernant la proactivité, elle souhaite une planification. Une telle planification est-elle disponible sur les guichets géomatiques, si l'on peut voir les nœuds, ou si ces données techniques sont réservées à l'administration?

Cette approche et la définition donnée de systématique est partagée par le Département. Ce n'est pas mentionné dans les EMPD et ce point devra être repris. Lors des discussions sur les points noirs, il a été mentionné que le tracé alternatif à St Tryphon, par exemple, avait été évalué mais n'avait pas été évoqué dans l'EMPD. Il était traité dans le projet d'agglomération.

L'impression que l'on enfonce une porte ouverte est évoquée, mais l'on peut renvoyer ce postulat. A chaque fois que des questions se posent sur les vélos, des réponses satisfaisantes ont été apportées et l'on peut faire confiance au Département. Il faut avoir le sens des proportions, entre urbanisation, coûts, aménagement du territoire. Comme utilisateur des pistes cyclables en tant que sportif-commissaire, le nettoyage des pistes cyclables est souhaité.

La postulante a oublié un chapitre au sujet des règles de circulations routières selon un commissaire. La demande de renforcer les mesures de police pour le respect des règles de la circulation routière et pour réprimer les personnes en infraction est souhaitée. De nombreux cyclistes passent au feu rouge et un effort important doit être fait au niveau du respect des règles.

Le fait que des pistes cyclables se terminent en cul de sac est déploré, car dangereux. La sécurité des cyclistes dépend aussi d'eux-mêmes. Tout dépend ensuite de la surface utilisée pour une piste cyclable, si elle est bidirectionnelle, partagée avec des piétons. Pour les sportifs, ces pistes peuvent aussi être dangereuses en raison du trafic, avec des remorques par exemple. Les milieux écologistes sont souvent réticents à élargir les routes, ce qui serait plus agréable, pour des pistes plus utilisées. Et souvent les forêts et les surfaces agricoles sont des freins.

L'intérêt de ce postulat est soulevé, même si cette problématique a déjà été traitée plusieurs fois. Concernant les questions d'encouragement, les communes ont beaucoup de travail à faire. Les pratiques liées à la sécurité, des tronçons peints en rouge apparaissent, mais pas de manière systématiques. Les règles sont-elles connues en la matière et quelles sont les recommandations et les bonnes pratiques ?

Le développement du vélo est à la mode, de même que le partage de l'utilisation de la route. Ce postulat est important car le trafic des vélos est en augmentation, avec les vélos électriques notamment, comme moyen de déplacement dans les villes. L'information doit être améliorée concernant les contournements et trajets alternatifs. Concernant le respect des règles, des amendes sont aussi possibles à vélo, mais le constat est que les automobilistes ne respectent pas non plus toujours les cyclistes. L'importance de bénéficier d'infrastructures qui permettent de partager le réseau et de vivre la route avec le moins de tensions possibles est relevée.

Un ancien Syndic-commissaire s'est aussi intéressé à encourager et faciliter le déplacement en vélo entre sa commune et Echallens. Il n'était pas possible d'élargir la route par manque de place, et un marquage n'était pas possible. Néanmoins, sur un tel tronçon, il est d'avis que marquer une piste permet aux automobilistes de prendre conscience qu'une partie de la route est dévolue aux cyclistes. Cela permettrait aussi aux cyclistes de respecter le couloir donné par le marquage.

Les coûts de la mise en place d'une telle politique sont soulevés, avec un crédit de CHF 13.4 mio voté en 2013. Dans une commune plate comme Yverdon, qui se prête au vélo, l'objectif est d'avoir un réseau intégré de pistes cyclables. Or les coûts restent inférieurs, dans une proportion importante, à la mise en place d'une nouvelle rue. Ensuite, dire qu'il faut faire une pause et que l'on en a assez fait est un signal fort. Le postulat, précis, établit une liste assez exhaustive d'objectifs et tout est question d'ampleur et de rythme.

Un commissaire se dit lassé par les lobbies pro vélo. Il y a chaque fois des demandes supplémentaires et on n'en fait jamais assez. Même si le vélo est à la mode, des problèmes de comportement sur les routes sont évoqués. Il est rappelé aussi que les cyclistes ne paient rien, ni parking, ni route, ni plaque. Ce postulat est sympathique et il n'est pas opposé au vélo. 15 mesures supplémentaires en faveur du vélo font beaucoup.

Un désaccord avec cette dernière intervention est annoncé. La situation de la RC 177 pour laquelle un effort doit être fait est soulevée. Il faut faire un effort pour encourager ce moyen de transport qui se développe.

La nécessité impérieuse de séparer les modes de transport et de réserver des voies dédiées est relevée par le Département ; c'est le cœur de la problématique d'un espace qui n'est pas extensible à l'envi. La mobilité douce implique le règne du partage et du respect, notamment sur les pistes mixtes. En matière de cohabitation des modes, il y a de grandes difficultés, notamment en milieu urbain.

Une des clés du problème est la sensibilisation et le travail renforcé avec les associations. L'impression que Pro Vélo soit le lobby le plus agressif est relevée. On ne peut pas dire non plus que les vélos ont le même impact sur l'environnement que les poids lourds par exemple. La sensibilisation doit être améliorée, car les usagers doivent adapter leur comportement aux circonstances et à la voirie.

La collaboration renforcée avec Pro Vélo concerne notamment le marquage des itinéraires cyclables, qui connaît un certain retard dans le canton de Vaud. Les communes ont décidé de déléguer cette compétence au canton. L'enjeu de la coordination des acteurs dans ce domaine est soulevé, soit les communes, le canton, les associations faitières des usagers, avec un réseau qui traverse des communes, avec des routes communales, des routes cantonales en traversée de localité, etc.

Les routes ne sont pas systématiquement marquées en raison de leur gabarit. Lorsque l'espace est insuffisant pour séparer les flux de trafic, il n'est pas possible de le faire. Cela implique une adaptation des différents modes de transports qui partagent cet espace, de la même manière que l'on s'adapte à la neige, au brouillard, à la pluie.

De nombreuses mesures sont prises, mais que ce serait un mauvais signal de dire que cela se fait déjà et de classer ce postulat pour cette raison. Accepter ce postulat va dans le bon sens pour développer l'usage du vélo. Cap sur l'Ouest, en septembre 2018, qui a été un succès car il n'y avait pas voitures est évoqué. Il y a encore beaucoup à faire pour assurer des parcours à vélo sans risques.

Les synergies du postulat avec la politique prévue du canton sont soutenues. Concernant la vision globale de chacun des tronçons, des doutes quant à la politique d'opportunité évoquée précédemment sont émis. En effet, sur certains tronçons, on ne prévoit rien car cela aboutit nulle part ou sur un carrefour dangereux. Une

vision de planification est nécessaire sur des tronçons et des grands axes qui seront dédiés à la mobilité douce à l'avenir.

Cette planification, en termes de réseau, se fait dans cet esprit. Le réseau comporte différentes couches, avec le rabattement sur les gares, les zones d'agglomération et le vélo touristique. Ces réseaux sont identifiés sur la cartographie géo-référencée. Par contre, les travaux se font au gré de l'opportunité. La problématique de la continuité demeure. Ainsi la vision en termes de réseau est effective, mais pas en termes de planification et de chantier.

La vision de réseau existe. Elle se réalise là où c'est nécessaire du point de vue de l'aménagement, au gré des opportunités. Mais ce n'est pas nécessaire partout. Si une partie du réseau utilise des rues à très faible trafic, avec des régimes de vitesse qui se prêtent à une mixité des usagers, il n'y a pas de nécessité de procéder à des aménagements particuliers. Ainsi, en premier lieu, la stratégie cyclable identifie les différentes composantes de ce réseau. Ensuite, il est nécessaire d'identifier les aménagements nécessaires à effectuer sur le réseau. Enfin la mise en œuvre se fait au fur et à mesure des opportunités. Cela explique certaines discontinuités dans le territoire, qui est le résultat de dizaines d'années d'aménagements. Certains aménagements sont réalisés avec le conseil du jour, comme le marquage en rouge, et d'autres datent de l'époque de leur aménagement. Il y a donc une certaine hétérogénéité dans ce que le citoyen voit lorsqu'il est utilisateur de la route.

La délégation de compétence pour la signalisation des itinéraires cyclables dans le PALM, qui constitue un bon premier pas (il s'agit de la signalisation verticale, soit le jalonnement, et non du marquage au sol) est bien accueillie par la Postulante. Le fait que les petites communes n'ont souvent pas le temps et les compétences et qu'une aide du canton existe est bienvenue. Les acteurs privés sont aussi importants, comme les fondations et les propriétaires terriens, qui peuvent agir en synergie, notamment pour le parage. Ce postulat a pour but de maintenir la pression car il reste encore beaucoup à faire sur le terrain. Ce postulat est aussi un signal que le parlement se préoccupe du développement durable et du réchauffement climatique, avec une mesure très concrète de l'objectif No 2 du programme de législature. Les émissions de CO² dédiées aux loisirs en Suisse s'élèvent à 32% en termes de transport et travailler pour le vélo permet d'agir concrètement. Les fiches A23 et A24 du PDCn mentionnent également que le temps de déplacement en vélo ou à pied doit augmenter. La question de la sécurité n'est pas oubliée dans son postulat car elle propose des cours pour les cyclistes, notamment pour sensibiliser les jeunes. Elle n'est pas opposée à des mesures restrictives, qui peuvent être une solution. Une action policière qui a lieu à Genève deux fois par année, où tous les vélos sont amendés est relevée. Un reportage sur les tronçons à vélo dans les villes, publié par 24 Heures également. Les vidéos permettent de rendre compte de la difficulté de se déplacer à vélo chaque jour en termes de sécurité.

Quel est l'impact du vote fédéral sur cette politique ? Le canton va-t-il pouvoir demander des subventions pour certains tronçons et cela va-t-il compliquer les dossiers ?

La réponse du Département est qu'actuellement, les mesures de mobilités douces des agglomérations qui peuvent prétendre à un cofinancement fédéral font déjà l'objet de demandes documentées de subventions au titre du fond FORTA. Cet article constitutionnel est un principe général, qui est déjà matérialisé dans la loi et dans le fond FORTA. Il introduit la possibilité pour les cantons de prévoir des mesures de promotion pour le vélo. Or la Loi vaudoise sur les transports publics et la mobilité douce prévoit déjà ce dispositif. Dans le canton de Vaud, ce plébiscite permet de traduire l'attachement et l'attente d'une amélioration, notamment en termes de sécurité, mais n'implique pas de changement.

5. PRISE EN CONSIDÉRATION DU POSTULAT

La commission recommande au Grand Conseil de prendre en considération ce postulat par 7 voix pour, 1 contre et 5 abstentions.

Froideville, le 11 novembre 2018

Le rapporteur :
Jean-François Thuillard