

**RAPPORT DE LA COMMISSION THÉMATIQUE DES INFRASTRUCTURES
LIÉES AUX TRANSPORTS ET À LA MOBILITÉ**

chargée d'examiner l'objet suivant :

**Motion Jacques-André Haury et consorts au nom groupe vert'libéral - Pour un itinéraire cyclable
entre Aigle et les Diablerets par la rive gauche**

1. PREAMBULE

La commission s'est réunie le jeudi 21 mars 2024, à la Salle Romane, Rue Cité-Devant 13, à Lausanne. Elle était composée de Mmes Aude Billard, Yolanda Müller Chabloz, de MM Jean-François Cachin, Oscar Cherbuin, Philippe Germain, Xavier de Haller, Vincent Jaques, José Durussel (qui remplace Stéphane Jordan), Pierre Kaelin, Bernard Nicod, Romain Pilloud, Yannick Maury (qui remplace David Raedler), Fabrice Tanner, Pierre Zwahlen (qui remplace Nathalie Vez), et de M. Pierre-Alain Favrod, président. Mme Nathalie Vez, MM Stéphane Jordan, David Raedler étaient excusés.

Mme Nuria Gorrite, Cheffe du DCIRH, était accompagnée de M. Pierre-Yves Gruaz, directeur général de la DGMR, et Mme Zoé Dardel, responsable de l'unité vélo (DGMR).

M. Cédric Aeschlimann, secrétaire de la commission, a établi les notes de séance. Il était accompagné de M. Fabio Fernandez, apprenti au Secrétariat général du Grand Conseil, dans le cadre de sa formation.

2. POSITION DU MOTIONNAIRE

Le Motionnaire est domicilié à Leysin depuis près de deux ans, connaît la région depuis plus de 50 ans. Il observe depuis longtemps que pour ceux qui sont usagers du vélo, le parcours qu'il mentionne dans sa motion entre Aigle et les Diablerets est parfaitement adapté sous réserve de deux tronçons.

Concernant l'itinéraire, la première partie de Aigle à Exergillod est constituée d'une route forestière qui est utilisée pour l'exploitation forestière, mais aussi pour les habitants des quelques maisons qui se trouvent le long de ce trajet. Il s'agit d'un cheminement historique entre Aigle et Les Ormonts. L'autre extrémité de l'itinéraire, depuis Les Echenards, est constituée de la route du Revers, une petite route accessible aux voitures, et donc à fortiori aux vélos.

Le premier tronçon problématique se situe à proximité d'un éboulement au niveau des Fontanelles, qui a probablement eu lieu au début du 20^{ème} siècle, et qui a interrompu le cheminement qui conduisait au pont de la Tine. Cet endroit est bien connu par les chemins de fer de l'ASD, qui combattent encore de petits éboulements pour maintenir le tracé du train. Il devrait à son avis être assez facile de profiter des travaux de l'ASD pour rétablir un itinéraire de circulation pour les vélos. Il s'agit avant tout d'une question de volonté plus que d'une difficulté technique. Si les pouvoirs publics devaient exproprier quelques mètres carrés pour établir un chemin adapté aux cyclistes, il ne pense pas que ce terrain ait une très grande valeur, notamment agricole.

Le second tronçon est situé entre Les Planches et les Echenards. Le début du parcours est une prairie, facile d'accès, puis un passage, relativement escarpé. Mais si l'on a pu résoudre ce problème pour faire passer des trains, il doit aussi être possible de le faire pour que des vélos puissent passer. La suite est aussi constituée d'un terrain plus facile, jusqu'à la route du Revers, qui ne nécessite aucun aménagement.

Il invite à résoudre les deux obstacles, qui empêchent ce trajet d'être cyclable sur toute sa continuité. A une époque où l'on tient beaucoup à favoriser l'usage du vélo, il a souhaité revenir avec ce projet, qui offrirait un joli parcours, à moindres frais. En effet, qu'on le souhaite ou non, cet usage se développe, et contraint les vélos qui souhaitent aller au Sepey, aux Diablerets, voire au Col de la Croix, à utiliser la route de la rive droite, qui monte d'Aigle aux Diablerets, qui est étroite, dangereuse et accidentogène.

Il justifie le choix d'une motion afin que le Conseil d'Etat présente soit un crédit d'étude si les montants le justifient, soit directement un crédit d'ouvrage. C'est une demande contraignante, qui exige un décret, et non uniquement que les services veuillent bien réfléchir au sujet. Il est d'avis que le financement pourrait être réparti entre l'Etat et les communes. Et in fine, il rappelle la proximité du Centre mondial du cyclisme, qui aurait un intérêt à offrir un long parcours à ses usagers.

3. POSITION DU CONSEIL D'ETAT

La Cheffe du DCIRH nous communique un point de situation concernant la mise en place de la stratégie vélo, adoptée par le Grand Conseil il y a une année. En effet, il lui importe que les membres de la commission puissent bénéficier d'une vision générale, pour voir comment la stratégie se déploie sur l'ensemble du canton, avec les projets qui d'une part s'élaborent, et d'autre part sont remaniés et réévalués.

Elle rappelle que refaire un projet de route à neuf, car finalement une piste cyclable est aussi une route, implique les mêmes procédures, avec des temporalités qui peuvent être longues, nécessitant des expropriations, des indemnisations, des mises à l'enquête, des oppositions qui peuvent entraîner des recours, etc. Le droit des tiers doit être respecté, la concertation avec les communes doit avoir lieu.

L'Unité vélo, mise en place grâce à la stratégie, est dirigée par Mme Zoé Dardel, spécialiste de ces questions, qui va incarner les politiques publiques liées aux deux roues au niveau cantonal. Elle a déjà appuyé la DGMR pendant l'élaboration de la stratégie vélo.

Principes de la stratégie vélo

En premier lieu, la stratégie vélo repose sur des principes généraux. Elle postule du fait qu'il y a bien du retard sur la réalisation des pistes cyclables séparées du trafic, et qu'il faut commencer par un plan. Elle implique d'emblée d'intervenir de manière proactive, en proposant des itinéraires cyclables sur les tronçons qui présentent le plus grand potentiel de report modal. Ce report modal est l'objectif principal. Il s'agit du premier critère qui fait qu'on choisisse des réseaux structurants. Ces réseaux structurants, qui s'adressent au plus grand nombre, doivent prioritairement servir à la stratégie dite des cinq derniers kilomètres, pour des déplacements réguliers tous publics. En effet, jusqu'à présent, à défaut de pistes cyclables, c'est surtout un public entraîné et aguerri, habitué à être dans le trafic, qui pratique le vélo. La stratégie vise un public plus large, de personnes qui peuvent utiliser le vélo comme moyen de déplacement ordinaire, quotidien, mais qui ne le font pas aujourd'hui parce qu'elles ne se sentent pas suffisamment en sécurité sur les grands axes.

L'autre idée générale, c'est de dire qu'il faut qu'on trace un réseau structurant sur l'ensemble du canton. Toutes les régions du canton ont des zones qui recèlent un potentiel pour l'utilisation du vélo. Il n'y a pas que les centres-villes ou les agglomérations. En effet, les vélos à assistance électrique (VAE) permettent de parcourir de plus longues distances, et des tronçons avec un plus fort dénivelé.

Enfin, aux côtés de ce réseau structurant, dont ce sera la responsabilité cantonale de le réaliser, un réseau dit complémentaire a été admis dans la stratégie générale. Il va falloir le définir avec les communes. Et c'est tout le travail qui est en train d'être initié avec les communes et les associations de développement économique, pour voir comment construire un réseau qui a du sens, aussi sous l'angle d'une desserte locale, complémentaire, comme son nom l'indique, au réseau structurant cantonal. Des subventions sont aussi prévues pour cela, et c'est pour cette raison que la stratégie vélo se décline en deux parties : d'abord les principes généraux et ensuite les subventions aux communes. L'objectif premier est de réaliser 500 km de pistes cyclables sur environ 1000 km identifiés. Aux côtés de ce réseau complémentaire, une partie des études sera aussi consacrée aux réseaux cyclables de loisirs et de VTT.

Le contexte étant posé, elle est d'avis que la motion proposée par M. Haury s'écarte complètement de la stratégie vélo 2035 telle qu'adoptée, et ce pour plusieurs raisons.

D'une part, la proposition qui est faite est située en très grande partie sur du domaine public communal, ainsi que sur des parcelles privées. Il ne s'agit donc pas du réseau cantonal. La seule partie de l'itinéraire qui serait cantonal est située sur un tronçon hors localité qui arrive au Sepey.

D'autre part, ce chemin, tout juste carrossable, n'est pas praticable sur environ 4 km. Il se situe dans une région de montagne, à revers, et l'itinéraire comporte une forte pente, ce qui fait qu'il n'est pas tout public.

Il faut quand même noter que c'est une zone avec fort danger naturel, comme des avalanches, des chutes de pierres, des glissements de terrain, notamment au lieu dit Les Fontanelles, où le trafic ferroviaire est souvent perturbé.

Ainsi, l'itinéraire proposé n'est pas identifié dans le réseau structurant de la stratégie vélo cantonale. Il n'est pas non plus identifié comme appartenant aux itinéraires touristiques « La Suisse à vélo ». A noter qu'anciennement, « SuisseMobile » l'avait identifié, et que la commune d'Aigle avait demandé qu'il soit enlevé de l'itinéraire « SuisseMobile VTT », notamment en raison de sa dangerosité, parce qu'il y a des risques de chute de pierres. Il serait donc étonnant de le réhabiliter aujourd'hui alors que les conditions liées aux chutes de pierre et à la dangerosité du tracé n'ont pas changé.

En résumé, elle mentionne que contrairement à ce qui est affirmé, aménager cet itinéraire ne représente pas de petits travaux qui ne coutent pas cher. Les couts seraient importants, pour un ratio cout-utilité faible, très loin de ce que vise la stratégie vélo pour permettre l'utilisation pendulaire, quotidienne. Le potentiel de personnes de cet itinéraire est très faible aussi en raison de la faible densité d'habitants-emploi que dessert ce tracé. Et puis la longueur et le dénivelé de ce tronçon de 21 km s'éloignent aussi des principes généraux de la stratégie vélo.

Le Directeur général de la DGMR indique qu'il n'est pas possible de rentrer dans le détail des travaux qui seraient nécessaires à ce stade, car cette route n'est pas connue sous l'angle de la propriété de l'Etat de Vaud. Il ne peut donc annoncer des chiffres précis pour des couts. Une partie est constituée d'un chemin pédestre. Des ouvrages devraient donc être réalisés pour le rendre carrossable et pérenne dans le temps. Avec les éboulements, certaines zones sont délicates, et les éléments de retenue de chutes de pierre qui devraient être installés sont difficiles à évaluer sans investigations.

En zone forêt, une certaine sécurisation est aussi nécessaire, avec le nettoyage des renvois d'eau, des branches, des couts qui ne sont pas négligeables. Et sur une bonne période de l'année, la question de l'humidité du gel du déneigement se posera, des conditions délicates pour la pratique du vélo.

La Responsable de l'unité vélo complète et mentionne que les cyclistes qui empruntent la route cantonale sont des cyclotouristes sportifs. Pour ce type d'usagers, la route et son revêtement doivent être irréprochables. Les enjeux liés à l'entretien ne sont donc pas anecdotiques.

La Cheffe du DCIRH précise que le canton va développer de manière proactive des projets cantonaux sur son réseau de routes là où cela fait sens dans la perspective d'une mobilité alternative pour le plus grand nombre. A côté des réseaux structurants, financés à 100% par le canton, y compris pour l'entretien, le canton va également contribuer au financement des routes communales qui appartiennent à ce réseau structurant, s'affranchissant sur cette question de la frontière institutionnelle des routes hors et en localité. Ce qui compte en effet pour l'usager est que le trajet fasse sens.

4. DISCUSSION GENERALE

Quelques Députés remarquent que le tracé proposé par cette motion appartient aux communes et à des privés. Si la région souhaite remettre ce tracé en ordre, elle devrait le faire avec les communes. Le canton venant éventuellement en appui avec une aide financière.

Le Directeur général de la DGMR précise que les études qui vont être conduites avec les régions vont définir le réseau régional, le maillage fin qui a été évoqué. Ce réseau régional sera d'une densité que chaque région définira. Ainsi, la stratégie vélo se décline-t-elle en 3 axes, le réseau structurant, le réseau complémentaire et le réseau régional. C'est l'idée de cette planification à venir. Concernant ce tronçon, il estime qu'il ne fait partie d'aucun des axes qui pourraient être portés par le canton.

Un Député relève les arguments forts du Conseil d'Etat et apporte son soutien à la stratégie vélo telle qu'exposée. S'il comprend bien, cet itinéraire pourrait s'inscrire dans un réseau régional. Il serait dès lors souhaitable qu'il rencontre les intérêts des communes pour le réaliser. Cet itinéraire, plutôt sportif, ne serait pas tout public, mais sa proximité avec le Centre mondial du cyclisme que représente Aigle pourrait en faire un élément d'attractivité pour des cyclistes aguerris. Il soutient la proposition de M. Haury dans ce sens. Les dépenses de cette réalisation devraient être partagées avec les communes concernées.

Une Députée connaît quelques pendulaires aguerris qui vont de Leysin à Aigle pour aller prendre un train, mais elle entend bien que ce ne sont pas des foules. Dans ce sens, elle peut comprendre qu'un tel tronçon n'entre pas dans les priorités de la stratégie vélo. Ne connaissant pas le coin, elle a initialement soutenu cette motion pour obtenir des compléments d'information pour voir ce qui était possible ou non. Si ce projet n'est pas soutenu au niveau local, un appui cantonal lui semble compromis.

La Cheffe du DCIRH précise que le département présentera la stratégie lors d'une prochaine séance et que les questions générales peuvent d'ores et déjà lui être communiquées. Concernant les premiers projets, certains sont déjà à l'étude et la temporalité de leur avancement sera présentée. Certains sont confrontés à des difficultés procédurales, comme des expropriations, des oppositions. Il y a un calendrier pour une cinquantaine de projets, dont certains vont aller plus vite que d'autres. Quelques gains rapides pourraient aussi intervenir hors stratégie, au moyen d'un EMPD spécifique.

Un Député reste dans le flou à ce stade de la discussion. S'il trouve des aspects intéressants à cette proposition et à ce tronçon, il en constate aussi des limites, surtout en hiver.

Un Député est aussi partagé non par l'objet, mais par le sens de la discussion. Il devrait y avoir un autre étage institutionnel pour le traiter, comme les régions, les organisations touristiques, les communes, etc. Mais si ces acteurs ne sont pas prêts à entamer une démarche, faire remonter un tel projet au niveau cantonal est dès lors difficile, même si cela n'enlève rien à l'intérêt de se questionner sur ce type de projets. Il est d'avis de ne pas s'éparpiller en semant la confusion, de se concentrer pour l'instant sur la stratégie vélo.

La Cheffe du DCIRH résume, quand on dit que selon le canton, il n'y a pas d'intérêt cyclable, ça ne veut donc pas dire qu'on estime qu'il n'y en a pas du tout. C'est certainement qu'il y a un intérêt, mais qu'il n'est pas sous responsabilité cantonale. La manne cantonale est en effet perçue sur l'ensemble des habitants et habitantes de toutes les régions du canton. Et donc, la responsabilité qui incombe au canton est d'agir à cette échelle, et c'est son rôle de rappeler le cadre légal. Elle souhaite éviter un effet d'appel d'air qui consisterait à accepter des projets tels que proposés avec la motion Haury, qui s'écarte des grands principes, et qui donnerait un mauvais signal aux communes, en lien avec la stratégie vélo. Elle rappelle que celle-ci a par ailleurs été adoptée d'une courte majorité, un vote qui invite à ne pas s'éloigner des principes adoptés.

Concernant la motion, le fait que la commune d'Aigle ait demandé de renoncer à ce tracé devrait indiquer dans quelle mesure il n'est pas forcément le meilleur. Le travail qui va être fait avec cette région va vraisemblablement permettre de tracer une vision de développement cohérente, globale, qui fasse du sens pour les personnes qui sont utilisateurs de moyens cyclables, que ce soit pour des déplacements pendulaires ou pour des déplacements de loisirs. Le Chablais est évidemment une région très importante en ce qui concerne le VTT, en lien avec la transformation de l'utilisation des stations de moyenne montagne à terme.

Un Député retient que la stratégie 2035 vise à un report modal. Ce n'est absolument pas le sens de cet itinéraire, qui ressemble plutôt à une piste pour des sportifs aguerris en VTT. Ainsi, il n'y aurait pas de report et un risque de sous-utilisation, sans parler des charges d'entretien pour une utilisation toute l'année dans de bonnes conditions. Et les sportifs qui aiment franchir les cols continueront d'utiliser la route cantonale pour monter aux Pillon et aux Mosses. Fort de ces constats, il ne peut soutenir ni la motion, ni sa transformation en postulat.

Le Motionnaire évoque sa longue expérience parlementaire pour savoir que l'administration est rarement enthousiaste pour des projets qui ne viennent pas de son sein. Le transfert modal est un aspect, mais le problème le plus intéressant pour lui, c'est de développer le tourisme alternatif, puisqu'on parle de tourisme quatre saisons.

Le but de la motion est de demander un crédit d'étude, voire un crédit d'ouvrage si l'on estime que ça vaut la peine. Et dans sa réponse, le Conseil d'Etat peut tout à fait répondre en recommandant de ne pas accepter la proposition. Il souhaite une demande contraignante et n'est de ce fait pas favorable à la transformation en postulat. En conclusion, il est persuadé que de nombreuses routes, communales, devraient être

systematiquement utilisées comme itinéraires alternatifs par les cyclistes, et cela sans que cela devienne une responsabilité cantonale.

5. VOTE DE LA COMMISSION

Prise en considération de la motion

La commission recommande au Grand Conseil de ne pas prendre en considération cette motion par 2 voix pour, 8 contre et 5 abstentions.

Noville, le 27 mai 2024.

*Le rapporteur :
(Signé) Pierre-Alain Favrod*