

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

**Exposé des motifs et projet de loi modifiant la loi du 11 décembre 1990  
sur les transports publics**

**et**

**Projet de décret accordant au Conseil d'Etat un crédit cadre de CHF 13'300'000.- pour  
financer des subventions aux communes portant sur les mesures en faveur des deux-roues  
figurant en liste A des projets d'agglomération**

**et**

**Rapports du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le postulat Pierre Zwahlen (06\_POS\_216),  
sur le postulat Alexis Bally (07\_POS\_248), sur la motion Grégory Devaud (10\_MOT\_091), sur  
la motion Alexis Bally (10\_MOT\_096), sur le postulat Marc-Olivier Buffat (09\_POS\_159) et  
sur le postulat Frédéric Haenni (10\_POS\_216)**

**1. PRÉAMBULE**

La commission s'est réunie le jeudi 23 mai 2013 à la salle de conférences P001, Rue des Deux-Marchés, à Lausanne et était composée de Mmes Ginette Duvoisin et Annick Vuarnoz, ainsi que MM. Jean-François Cachin, Jean-Marc Chollet, François Debluë, Alexandre Rydlo, Patrick Vallat, Pierre Volet, Eric Züger, Stéphane Rezso, Michele Mossi, Jacques Perrin, Olivier Mayor, Jean-François Thuillard et Philippe Modoux, président et rapporteur. M. Alexis Bally, motionnaire, a été invité à la séance avec voix consultative. Etaient excusés MM. Gregory Devaud et Marc-Olivier Buffat, respectivement motionnaire et postulant.

Mme Nuria Gorrite, cheffe DIRH, était accompagnée de MM. Vincent Karyenbühl, chef du SM, et Fabian Schwab, responsable espaces publics et planification / guichet vélo au SM.

M. Jérôme Marcel, secrétaire de la commission, a établi les notes de séances.

**2. PRÉSENTATION DE L'EMPL ET DE L'EMPD**

Ce projet s'inscrit dans la « Stratégie cantonale de promotion du vélo à l'horizon 2020 » adoptée en 2010 par le CE. A l'heure actuelle, le canton n'a pas la base légale pour soutenir les communes pour la réalisation d'infrastructures de mobilité douce dans le cadre de cette stratégie et des projets d'agglomération. Le but principal de ces modifications de loi est dès lors de pouvoir débloquer les montants nécessaires à co-financer les mesures élaborées par les communes, portées par le canton dans le cadre des projets d'agglomération et reconnues par la Confédération. Le crédit cadre de 13,3 mios présenté en parallèle de ces modifications légales permettra ainsi de financer les mesures dites A dans les projets d'agglomération (PA) de première génération.

La modification de la loi sur les transports publics (LTPu) permettra deux types de soutien, principalement en direction des communes, pour la réalisation des infrastructures qui vont permettre la pratique du vélo de manière plus aisée : d'une part, les bandes et pistes cyclables, pour lesquelles un co-financement à hauteur de 15% est prévu par le projet de loi ; d'autre part, les mesures de franchissement sur ou sous voie, souvent des passerelles permettant de franchir les autoroutes ou les

voies de chemin de fer qui coupent le territoire en deux pour les piétons et les vélos, pour lesquelles un co-financement à hauteur de 20% est prévu par le projet de loi, des mesures plus onéreuses mais directement efficaces car elles diminuent la longueur des trajets. Le deuxième volet du projet concerne la promotion du vélo, souvent assurée par les communes. La base légale proposée permettra de soutenir les efforts de promotion et de sensibilisation, en permettant de soutenir des projets tels que Bike to Work (« au travail à vélo »), les communes au niveau des études préliminaires, les entreprises établissant des plans de mobilité, etc.

Ce projet concerne une large majorité des habitants puisque dans les agglomérations vivent 70% des habitants et se situent 80% des emplois. D'où un grand potentiel pour la mobilité douce. Pour obtenir un co-financement, ces projets doivent respecter un certain nombre de critères : s'inscrire dans la cohérence du réseau cantonal, être porté par une commune et être soutenu par la Confédération dans le cadre des mesures d'agglomération. En effet, la part modale du vélo dans le canton de Vaud se situe de 3% à 5% selon les études, chiffre largement inférieur à la moyenne suisse, qui est de 9%. Si l'ARE (Office fédéral du développement territorial) a financé nombre de mesures proposées dans le cadre des PA, c'est notamment parce qu'elles proposaient nombre de projets liés à la mobilité douce, dans un contexte où le canton de Vaud accuse un retard dans l'impulsion pour ce type de transports.

### **3. EMPL MODIFIANT LA LOI DU 11 DÉCEMBRE 1990 SUR LES TRANSPORTS PUBLICS**

#### **3.1 Lecture des chapitres 1 et 2 du tiré à part**

*Au point 1.1 est écrit qu' « en priorité, il s'agit d'encourager les déplacements à pied et en deux roues non motorisés, à l'intérieur des agglomérations, à proximité des centres, ainsi que dans le cadre des déplacements scolaires, touristiques et de loisirs, avec pour objectif d'optimiser les chaînes de mobilité ». Pourquoi ne les soutient-on pas en dehors des centres et des agglomérations.*

Le chef du SM explique que les déplacements à l'intérieur des localités ou à proximité des centres sont essentiellement des déplacements à des fins utilitaires. Dès lors que l'on aborde les déplacements à des fins touristiques ou de loisir, l'ensemble du territoire cantonal est concerné.

*Une députée demande si des développements sont prévus pour développer les offres de vélo en libre service ailleurs que dans les gares importantes et dans les agglomérations.*

Le chef du SM précise que donner une priorité aux agglomérations ne signifie pas que le reste du canton est exclu. En ce qui concerne les vélos en libre service, il y a eu une grande évolution de l'organisation depuis l'offre créée par Velopass, repris par la Poste Suisse sous l'étendard de PubliBike. La mise à disposition de place de vélos en libre service relève actuellement plutôt d'une relation entre PubliBike et les autorités locales. La base légale permettant un subventionnement de telles infrastructures est prévue, la question est ouverte.

*Trois conditions ont été posées pour les subventionnements : un minimum de Fr. 250'000.- par projet, la limitation aux agglomérations, le co-subventionnement de la Confédération.*

En effet, l'article 29a du projet stipule que « L'Etat peut accorder une subvention aux communes [...] sous réserve que le coût déterminant d'une mesure ou d'un groupe de mesures présentant une cohérence d'ensemble soit égal ou supérieur à 250'000 francs », ce qui amène à une subvention de l'ordre de Fr. 40'000.- Un seuil a été fixé parce que, s'agissant de dossiers de subventionnement passant par la Confédération et le Canton, sujets dès lors à un contrôle rigoureux, l'effort administratif pour déposer des projets s'avère être hors de proportion en dessous de certains montants. De plus cette approche génère des dossiers prenant en compte des itinéraires complets plutôt que des interventions ponctuelles, ayant la masse critique nécessaire.

Pour le financement des aménagements hors des agglomérations, comme cela appert dans la réponse à la motion Gregory Devaud, le CE propose une application plus extensive que par le

passée de la LRou : alors que la pratique – lors de la mise en place de pistes cyclables sur les routes cantonales hors traversée de localité (RoCHoT) – consistait à ce que le canton paie la moitié des coûts si il estime que cela est nécessaire, rien dans les autres cas ; dorénavant, comme expliqué dans la réponse à la motion et sans changement de loi, cela est financé dans le cadre routier dans la mesure où cela s'inscrit dans la planification d'ensemble du réseau cyclable. Avec un double système : pour les RoCHoT, cela est financé dans le cadre budget d'investissement LRou ; dans les autres cas l'Etat interviendra via le subventionnement prévu dans cet EMPL.

*Les PA de deuxième génération, dont le financement par la Confédération n'a pas encore été accordé, feront-ils aussi l'objet de mesures similaires ?*

La cheffe du DIRH rappelle que les projets dans le cadre de PA de deuxième génération ont été déposés et sont actuellement examinés par l'ARE, une phase délicate où les projets sont en concurrence entre eux dans un contexte où les moyens à disposition sont limités. Ceux-ci seront jugés au regard de leur pertinence, la Confédération ayant une grille de lecture des projets de mobilité douce qui intègre des critères tels que la cohérence du réseau ou la valeur ajoutée pour le transfert modal. Ceci dit, il y aura moins de moyens alloués par la Confédération pour la deuxième génération des PA, et probablement pour les PA futurs. Comme la Confédération a été victime de son succès, il y a une réflexion sur la manière de pérenniser ce type de mesure en lui trouvant son financement, dans un contexte où tant le rail que la route nécessitent de gros investissements. La cheffe du DIRH s'inquiète plus de la capacité des communes, principales bailleuses de fonds, à réaliser les mesures dans le cadre des PA.

*Les communes ne sont pas forcément responsables du retard pris par les projets, et des projets intégrés aux PA deuxième génération peuvent être plus aboutis ceux de la première. Y aura-t-il la souplesse de financer par compensation des projets retenus des PA de deuxième génération ?*

La Confédération a assoupli les règles pour réaliser les projets au risque de perdre le cofinancement fédéral, la limite pour recevoir les fonds ayant été supprimée. Les engagements financiers de la Confédération dans le cadre de conventions de prestations signées avec le canton n'ayant plus de limites temporelles, rien n'empêche que des mesures de deuxième génération, qui pourront être engagées dès janvier 2015, soient réalisées avant des projets de première génération. En revanche, rappelle la cheffe du DIRH, on ne peut pas réaffecter de l'argent prévu pour une mesure sur une autre. Le crédit-cadre de 13,3 mios est établis sur la base d'une liste de mesures prête à être réalisées, sans compter qu'une rocade d'un projet sur l'autre n'est pas admise par la Confédération, notamment sur des mesures clairement identifiées, et que la crédibilité de la planification nécessite de réaliser ce qui a été annoncé.

*Un député relève que les projets dépendant dès lors de la bonne volonté des communes. Or, toutes les communes ne sont pas engagées dans les projets d'agglomération, et des communes n'ont pas envie de développer la mobilité douce. Quelle est l'intention du CE ?*

La cheffe du DIRH comprend ces interrogations légitimes, mais relève que lorsqu'on met en place une nouvelle politique publique il s'agit de définir une stratégie, laquelle est de concentrer les moyens là où il y a une importante marge de progression. Il faut dès lors intervenir en priorité là où c'est utile et pertinent, partant là où il y a une population importante, des gares et un vrai problème de mobilité dû à la saturation, relevant que les petites communes hors agglomération étant moins confrontée à la saturation sont naturellement moins enclines à développer des infrastructures. Une vision cohérente du réseau veut que l'on commence là où il y a des projets aboutis, des besoins avérés et urgents, d'où ce premier crédit-cadre afin de soutenir ce qui est déjà prêt, précisant que de très nombreuses petites communes sont engagées dans les projets d'agglomération. Cette approche donne des réseaux ayant une cohérence d'ensemble. Il s'agit d'une première étape, basée une stratégie visant à augmenter la part modale pour désengorger les centres urbains.

*Le canton envisage-t-il un préfinancement des projets pour accélérer la mise en place de ces infrastructures et ne pas être soumis au rythme de l'administration fédérale ?*

La cheffe du DIRH prend note de cet enthousiasme, mais relève que les règles de financement au niveau fédéral tant que cantonal (avec ce projet de loi et de décret) sont établies, que tous les projets reconnus par la Confédération trouveront un co-financement du canton. Le problème vient des communes, dans ce sens qu'il faut mettre en place les projets, lever les oppositions des propriétaires ou voisins, ce qui prend du temps. Ce n'est pas un préfinancement des études qui permettrait de gagner du temps, à l'instar de ce qui s'est pratiqué dans le domaine ferroviaire. Le droit des tiers existe, il ne peut être remis en question.

*Quel type de subventions peuvent être apportées aux projets de mobilité des entreprises ?*

Le chef du SM explique que, concernant les plans de mobilité des entreprises, l'apport du canton prend en premier lieu la forme d'une aide à formuler et réaliser de tels projets en fournissant des recommandations, des instruments de base pour les réaliser. Avec ce projet de loi, la base légale permettra de soutenir dans certaines conditions la mise en place de plans de mobilité d'entreprise, précisant que ces plans relèvent de l'entreprise. L'apport est qualitatif et doit répondre aux préoccupations de l'entreprise, qui a souvent les moyens de réaliser les mesures.

### **3.2 Examen du projet de loi modifiant la loi du 11 décembre 1990 sur les transports publics**

#### **Article 1**

*Les moyens d'accès aux TP (ascenseurs, tapis roulant) sont-ils considérés dans cette loi ?*

Si ces infrastructures sont liées à une infrastructure de transports publics, cela entre dans le cadre du projet et est financé via la législation sur les transports publics, à l'instar de certains accès au M2.

*De quelle catégorie font partie les vélos électriques ? Sont-ils non motorisés ?*

Cela dépend de la puissance : ceux soumis aux plaques jaunes sont motorisés.

*Qu'est-ce qui est concerné par la catégorie des « transports à câbles » à l'alinéa 4 ?*

Pour les transports à câbles, il y a deux familles : ceux de concessions fédérales, et ceux de compétences cantonales (téléskis, petites installations). Les funiculaires relèvent de la législation sur les câbles et non des trains. De plus il y a les procédures de consultation fédérale concernant les transports à câbles et avec cette révision de loi le service et de département auront la délégation de compétence nécessaire pour y répondre.

<i>La commission adopte l'article 1 à l'unanimité des 15 membres présents.</i>
--

#### **Article 2**

A l'al. 1, un député préférerait le verbe *développer* au verbe *étudier*, pour se positionner de manière proactive. A l'al. 3, un député remplacerait *problèmes* par *besoins* pour signaler que la collaboration avec les cantons, la Confédération et les autorités étrangères est basée sur le besoin de résoudre des question communes plus que des problèmes. Un autre député relève qu'il serait judicieux de mener directement des études communes avec les cantons voisins, la Confédération et les autorités étrangères, plutôt que d'harmoniser en fin du processus les problèmes issus de planifications menées en parallèle.

Un député estime toutefois que cet article est logique. En matière de collaboration avec les cantons voisins, la Confédération et les autorités étrangères des régions limitrophes, il stipule en effet que :

- à l'al. 1, *les autorités cantonales étudient de concert* l'aménagement du réseau ;
- à l'al. 2, *les autorités cantonales proposent des mesures* qui tiennent compte des conceptions ;

- à l'al. 3, *les autorités cantonales harmonisent leurs actions*, posent sur la table les problèmes à résoudre.

La cheffe du DIRH confirme que le canton étudie, harmonise et conclut des actions directement ou non avec les voisins. Dans la Conférence suisse des transports, les cantons se rencontrent régulièrement avec les CFF et les offices fédéraux. Les autorités cantonales siègent avec les autorités françaises pour la CGN et les lignes transfrontalières. Cet article de loi qui n'a pas été modifié décrit la manière dont les choses se passent : à l'alinéa 1, le terme d'*instances concernées* permet d'associer les tl comme des cantons. Le chef du SM précise que l'alinéa 1 concerne plutôt l'intérieur du canton, en associant notamment les communes aux études, alors que l'alinéa 3 concerne plutôt l'intercantonalité et l'internationalité.

*La commission adopte l'article 2 par 14 oui et 1 abstention.*

### **Article 3**

*Pourquoi à l'alinéa 2, lettre a) ne figurent pas « les transports à câbles et l'aviation » ?*

Le chef du SM explique qu'on ne fixe pas la stratégie concernant ces transports à câbles et les remontées mécaniques via cette loi : cela relève plutôt du développement économique et touristique. La loi se réfère à la législation sur les transports à câbles surtout pour faire figurer des compétences données ultérieurement dans la loi au service et au département, notamment en matière de procédure d'approbation des plans. Pour l'aviation, le rôle du canton est extrêmement maigre, il n'y a pas de plan directeur cantonal concernant l'aviation.

*L'alinéa 2, lettre c) est abrogé « dans la mesure où la désignation des délégués de l'Etat dans les organes d'administration des entreprises est réglée par la LPECPM ». De quoi s'agit-il ?*

Il s'agit de la loi sur les participations de l'Etat et des communes à des personnes morales. Tout ce qui concerne la désignation des délégués de l'Etat dans ces personnes morales y est traité.

*La commission adopte l'article 3 à l'unanimité des 15 membres présents.*

### **Article 4**

*La commission adopte l'article 4 à l'unanimité des 15 membres présents.*

#### **Article 4a**

A l'article 4, parmi les *tâches du département*, figure à la lettre b) « *la planification du réseau des transports publics* ». A cet article 4a, parmi les *tâches du service* figure à la lettre e) « *les plans cantonaux des réseaux de mobilité douce* ». Un député demande ce qui motive cette différence d'attribution en matière de planification.

Le chef du SM explique que la planification en matière de TP est beaucoup plus lourde. Par ailleurs, les plans de mobilité douce concernent une autre planification conduite par le service : les chemins pour piétons, de randonnée pédestre, de deux roues, un plan remis à jours très régulièrement.

*Qu'entend-on par la « classification des lignes de transport public » (lettre b) ?*

L'article 7 traite de la classification des lignes de transport des voyageurs et émet une distinction entre lignes de trafic régional et lignes de trafic urbain. Cette classification a un impact, notamment en matière de participation des communes. Un droit de recours est prévu.

*Concernant la lettre c), le service est compétent pour accorder des subventions, la rubrique 663657 du budget de fonctionnement de l'Etat étant dotée d'un budget de Fr. 179'228'000.- Y a-t-il une modification par rapport à la situation actuelle ?*

Le chef du SM confirme que c'est déjà le cas, précisant que lors de l'établissement du budget la liste détaillant l'utilisation de cette ligne budgétaire est fournie, ce qui laisse une marge de manœuvre plutôt faible au service.

*La commission adopte l'article 4a à l'unanimité des 15 membres présents.*

#### **Article 4b**

*La commission adopte l'article 4b à l'unanimité des 15 membres présents.*

#### **Article 4c**

*La commission adopte l'article 4c à l'unanimité des 15 membres présents.*

#### **Article 4d**

*Le suivi de la gestion opérationnelle ne devrait-il pas faire l'objet d'un article dans la loi ?*

Le chef du SM précise que dans la pratique cet article vise les investissements, et permet d'aller sur place pour voir ce qui se passe. Pour le suivi usuel de la gestion, on n'a pas besoin d'aller sur place pour disposer d'éléments : les alinéa 1 et 2 garantissent l'accès à l'information.

*L'alinéa 4 stipule que « le service [est autorisé] à procéder à des inspections de ses installations ou de chantiers en cours ». Des inspections concernant la gestion et l'exploitation sont-elles menées ?*

Le chef du SM explique que tout ce qui relève de la sécurité d'exploitation relève de la Confédération, qui dispose d'un organe spécialisé qui vérifie s'il y a des mises en danger, et prend les mesures. Le canton intervient plutôt à travers les subventions versées. Ce qui concerne l'exploitation est connu, à l'instar des retards récurrents. Dans ces cas, le service se manifeste auprès de la direction de l'entreprise de transports. En collaboration avec l'Office fédéral des transports, un projet concernant les retards est en cours : un système sera doté des données de toutes les entreprises vaudoises, ce qui permettra de développer la connaissance en temps réel du respect des horaires, et d'informer les voyageurs.

*La commission adopte l'article 4d à l'unanimité des 15 membres présents.*

#### **Article 4e**

*La commission adopte l'article 4e à l'unanimité des 15 membres présents.*

#### **Article 6**

*Un député s'interroge sur l'opportunité d'ajouter au premier alinéa de cet article concernant les subventions une lettre c) concernant les transports à câbles. Il y a des transports à câbles qui offrent des liaisons, dès lors pourquoi ne pas les ajouter demande-t-il ?*

Le chef du SM précise que cet article ne définit pas le mode de transport. Dès que l'on transporte des voyageurs sur les lignes de transports régionales, c'est compris dans cet article. En revanche on ne subventionne pas par cette loi les transports à vocation exclusivement touristique tels que les remontes pentes, qui relèvent d'une autre législation, ou les autocaristes.

*Comment distingue-t-on le transport touristique du transport de voyageurs dans un cas comme les bateaux sur le Léman ?*

Le chef du SM renvoie à l'article 7, alinéa 3, qui stipule à ses lettres b) et c) que sont assimilés aux lignes de trafic régional les lignes ou tronçons de lignes touristiques de navigation sur le lac Léman et sur les lacs de Neuchâtel et de Morat, ainsi que les sections touristiques de lignes de chemins de fer de montagne en prolongement de sections de trafic régional, ce deuxième aspect étant une nouveauté dans ce projet de loi, afin de préciser la pratique. Les tronçons concernés par cette lettre

c), peu nombreux, on la particularité d'amener de la clientèle vers le bas ; cela concerne par exemple le train qui monte à Bretaye, celui qui va aux Rochers de Naye, le dernier tronçon des Pléiades. Par exemple, le Bey-Villars-Bretaye ne fonctionnerait probablement pas aussi bien sans le tronçon Villars-Bretaye.

*A quelle catégorie appartient la ligne du Blonay-Chamby.*

Le chef du SM explique que le Blonay-Chamby fait partie des lignes de trafic régional car elle assure une liaison indispensable entre le train qui fait Vevey-Les Pléiades et le MOB. Cette reconnaissance par la Confédération permettra d'y faire les investissements pour son maintien à long terme. Le train lui-même bénéficie de l'intérêt de cette ligne pour le réseau.

*La commission adopte l'article 6 par 14 oui et 1 non*

#### **Article 6a**

*La commission adopte l'article 6a à l'unanimité des 15 membres présents.*

#### **Article 7**

*L'expression « ligne ou tronçon » signifie-t-elle qu'une ligne comme le LEB peut être considérée comme une ligne de trafic régional sur une partie, une ligne de trafic urbain sur une autre partie ?*

Le chef du SM explique que le cas ne s'est pas produit pour des lignes de chemins de fer. La classification en ligne de trafic régional dépend de la Confédération, qui évalue la vocation générale de la ligne, et n'aborde pas les lignes par tronçons. Il y a eu des cas de lignes hybrides dans les lignes de bus, mais avec le temps ils sont moins courants.

*La commission adopte l'article 7 par 14 oui et 1 non.*

#### **Article 8**

*La commission adopte l'article 8 à l'unanimité des 15 membres présents.*

#### **Article 9**

*La commission adopte l'article 9 à l'unanimité des 15 membres présents.*

#### **Articles 10 à 21**

Les modifications sont essentiellement formelles, notamment le remplacement de « contribution financière » par « subvention ». A noter que les articles 12 et 13 sont entièrement abrogés, ce qui n'apparaît pas clairement dans le tableau comparatif.

*La commission adopte les articles 10 à 21 à l'unanimité des 15 membres présents.*

#### **Article 29a**

*Comment ce seuil de Fr. 250'000.- a-t-il été établi ?*

Le chef du SM explique qu'il a été fixé en fonction du montant des subventions : au vu de l'importance des dossiers et pour éviter l'atomisation des dossiers, il est raisonnable de fixer un seuil au dessous duquel il n'est pas donné de subventions. Une subvention largement inférieure à Fr. 50'000.- génère un travail et des contraintes disproportionnés.

*Un député relève qu'à l'alinéa 3, il n'est pas précisé que les projets liés aux PA de deuxième voire troisième génération ne sont pas concernés pas ce subventionnement.*

La cheffe du DIRH rappelle qu'il s'agit ici de la base légale, la destination des fonds dépendant du crédit-cadre de 13,3 mios présenté parallèlement à ce projet de loi.

*Le subventionnement des mesures de promotion est-il également soumis à l'obtention d'une subvention fédérale.*

Le chef du SM confirme que ces subventions ne sont pas concernées par cette obligation.

*La commission adopte l'article 29a par 13 oui et 2 abstentions.*

#### **Article 29b**

*La commission adopte l'article 29b à l'unanimité des 15 membres présents.*

#### **Article 29c**

*La commission adopte l'article 29c à l'unanimité des 15 membres présents.*

#### **Article 30**

*La commission adopte l'article 30 à l'unanimité des 15 membres présents.*

#### **Article 30a**

La pose de dispositifs de supports peut être imposé, par exemple pour amarrer les lignes tl.

*La commission adopte l'article 30a à l'unanimité des 15 membres présents.*

#### **Article 31**

*Un député demande si, en cas de remboursement, le montant est fixé pro rata temporis.*

Le chef du SM explique que l'alinéa 2 laisse une marge de manœuvre à l'autorité d'octroi. Reste que dans le domaine des transports publics il n'a jamais vu de cas de retour.

*La commission adopte l'article 31 à l'unanimité des 15 membres présents.*

#### **Article 32**

*Le délai de dix jours pour recourir n'est-il pas un peu court ?*

L'article est repris tel quel et concerne celui qui se verrait refuser une subvention. Par ailleurs, pour tout ce qui relève de l'alinéa 2, la loi sur la procédure administrative s'applique, laquelle prévoit un délai de recours de trente jours. Cette rédaction a été approuvée par le SJL.

*La commission adopte l'article 32 à l'unanimité des 15 membres présents.*

### **3.3 Vote de recommandation d'entrée en sur le projet de loi**

*La recommandation d'entrer en matière est adoptée à l'unanimité des 15 députés présents.*

## **4. PROJET DE DECRET ACCORDANT AU CONSEIL D'ETAT UN CRÉDIT CADRE DE CHF 13'300'000.- POUR FINANCER DES SUBVENTIONS AUX COMMUNES PORTANT SUR LES MESURES EN FAVEUR DES DEUX-ROUES FIGURANT EN LISTE A DES PROJETS D'AGGLOMÉRATION**

### **4.1 Lecture des chapitres 4 à 6 du tiré à part**

*Un député s'étonne que dans le tableau qui récapitule les coûts (cf. point 4.4 du tiré à part), un seul projet émane du grand Genève à hauteur de 2% des montants totaux, alors qu'il s'agit d'une région en pleine effervescence.*

Le chef du SM explique que le PA franco-valdo-genevois de 2007 était en effet très modeste en ce qui concerne les mesures de mobilité douce, contrairement aux autres PA. Pour les PA de deuxième génération, poursuit-il, la région a compris qu'il fallait faire un effort et que ces mesures sont soutenues.

*Les montants attribués aux communes sont-ils calculés sur le coût final ou le coût annoncé ?*

Le chef du SM explique que c'est basé sur le coût déterminant : en cas de dépassement de crédit très important, la subvention ne suivra pas forcément les dépassements. Les montants figurant dans l'EMPD sont les derniers connus et datent de 2012.

#### **4.2 Projet de décret**

##### **Article 1**

*L'article 1 est adopté à l'unanimité des 15 députés présents.*

##### **Article 2**

*L'article 2 est adopté à l'unanimité des 15 députés présents.*

##### **Article 3**

*L'article 3 est adopté à l'unanimité des 15 députés présents.*

#### **4.3 Vote de recommandation d'entrée en matière sur le projet de décret**

*La recommandation d'entrer en matière est adoptée à l'unanimité des 15 députés présents.*

### **5. RAPPORTS DU CONSEIL D'ETAT AU GRAND CONSEIL**

#### **5.1 Sur le postulat Pierre Zwahlen : pour la promotion de l'usage du vélo dans le canton, nouveau tour de roue en faveur du développement durable**

*A l'unanimité des 15 membres présents, la commission recommande au Grand Conseil d'accepter le rapport du Conseil d'Etat*

#### **5.2 Sur le postulat Alexis Bally : des bâtiments accueillants pour les vélos**

##### **Position du postulant**

Il y a eu une modification du règlement sur les constructions, Provélo s'étant par la suite fortement engagée pour surveiller les mises à l'enquête et vérifier que ces nouvelles dispositions soient appliquées. La réponse satisfait le postulant.

*A l'unanimité des 15 membres présents, la commission recommande au Grand Conseil d'accepter le rapport du Conseil d'Etat*

#### **5.3 Sur la motion Grégory Devaud et consorts : pour des bandes ou des pistes cyclables lors de toute nouvelle construction, réfection et correction de routes cantonales**

##### **Position du motionnaire**

Le motionnaire a transmis ses réflexions par écrit. Il remercie le Conseil d'Etat et les services pour les réponses fournies et les prises de positions adoptées. Il constate que dans sa réponse, le CE mentionne le guichet vélo comme nouvel outil alors que celui-ci existait déjà au moment du dépôt de sa motion. Il prend toutefois note que le CE souhaite lui donner un rôle central et ainsi considérer au mieux les rapports établis par celui-ci lors des projets routiers futurs en priorisant l'aspect mobilité plutôt que l'aspect financier voire foncier. Il salue la mise en place du plan du réseau cyclable cantonal de même que l'ensemble de la stratégie cantonale évoqué au point 1.3. Il s'étonne toutefois et regrette, amèrement, la durée prévue des travaux sur vingt ans. Avec ces réserves, il se déclare satisfait des réponses telles que formulées.

*A l'unanimité des 15 membres présents, la commission recommande au Grand Conseil d'accepter le rapport du Conseil d'Etat*

#### **5.4 Sur la motion Alexis Bally : que faire pour que la mobilité douce se développe vraiment**

##### *Position du motionnaire*

Le motionnaire rappelle qu'il avait constaté que souvent le problème vient des communes, l'idée de la motion étant d'inciter les communes en permettant qu'il y ait des subventions de l'Etat. La réponse le satisfait, sauf qu'il avait évoqué les communes en général, les centre en particulier, le projet de loi se concentrant sur les agglomérations. Toutefois, il y a dans la LRou des marges d'action pour aménager les routes cantonales hors traversée de localité.

*A l'unanimité des 15 membres présents, la commission recommande au Grand Conseil d'accepter le rapport du Conseil d'Etat*

#### **5.5 Sur le postulat Marc-Olivier Buffat : pour une vision politique claire en matière de soutien et de subventionnement en faveur de la Compagnie générale de navigation sur le Léman**

##### *Position du postulant*

Le postulant a informé un membre de la commission qu'il n'est pas satisfait des réponses du CE pour les lettres d) « *Que le Conseil d'Etat intègre les lignes de transport de la CGN dans le plan régional des transports* » et e) « *Que le Conseil d'Etat, en collaboration avec les partenaires de la collectivité publique concernée définisse les lignes touristiques et les débarcadères qui devraient à terme être supprimés* » des demandes de son postulat.

*A l'unanimité des 15 membres présents, la commission recommande au Grand Conseil d'accepter le rapport du Conseil d'Etat*

#### **5.6 Sur le postulat Frédéric Haenni : pour une réforme globale et cohérente du financement des transports lacustres de nos différents lacs**

*A l'unanimité des 15 membres présents, la commission recommande au Grand Conseil d'accepter le rapport du Conseil d'Etat*

Oron-la-Ville, le 21 juin 2013

Le rapporteur :  
(Signé) Philippe Modoux