

RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation Felix Stürner et consorts – La SUVA pédale-t-elle à contre-courant ?

Rappel de l'interpellation

Cette année, nous fêtons le bicentenaire de la naissance de la draisienne, noble ancêtre de nos bicyclettes. Par ailleurs, depuis quelques années le vélo est inscrit dans les programmes stratégiques du canton dans le développement la mobilité douce (EMPD 60, adopté le 27 août 2013). Alors que l'utilisation encouragée des deux roues non motorisées contribue aussi bien à une mobilité durable, qu'à l'amélioration de la santé publique, la SUVA et certains corps de police diffusent largement une vidéo^[1] qui, sous couvert de prévention, ouvre inutilement une nouvelle guerre entre automobilistes et cyclistes. En effet, cette vidéo laisse croire de manière caricaturale que le comportement des cyclistes est la cause de la moitié des accidents graves, voire mortels, les impliquant.

Sans entrer en matière sur l'analyse du contenu de la vidéo elle-même^[2], les soussigné-e-s ont l'honneur de poser les questions suivantes au Conseil d'Etat :

- Dans quelle mesure le Conseil d'Etat cautionne-t-il une telle représentation financée notamment par les deniers publics ?*
- Le gouvernement peut-il nous garantir que la vision très partielle du clip ne traduit pas l'opinion générale des forces de l'ordre vaudoises cantonales et communales ?*
- Où en est la stratégie globale du développement de la mobilité douce dans le canton telle que prônée dès 2010^[3] ?*
- Où en sont les dépenses du crédit-cadre voté par le Grand Conseil en 2013 ?*
- Quel bilan le Conseil d'Etat retire-t-il de son plan d'action ? Compte-t-il en informer le parlement ?*
- A l'avenir, le Conseil d'Etat pense-t-il poursuivre la stratégie dans le domaine de la mobilité douce, en général, de la promotion du vélo, en particulier ?*

Les soussigné-e-s remercient par avance le Conseil d'Etat de ses réponses aux questions susmentionnées dans les délais usuels.

Souhaite développer.

(Signé) Felix Stürner et 13 cosignataires

^[1]www.suva.ch/fr-ch/prevention/loisirs/velo

^[2]www.pro-velo.ch/fr/pro-velo/actualites/actualites/campagne-de-securite-de-la-suva-et-des-polices-cantoniales-prevention-mediocre/

^[3]Stratégie cantonale de promotion du vélo à l'horizon 2020, Lausanne, octobre 2010

Réponse du Conseil d'Etat

Préambule

La Police cantonale vaudoise, aux côtés d'autres polices cantonales, s'est associée à la Caisse nationale suisse d'assurance en cas d'accidents (SUVA) afin de sensibiliser les cyclistes pendulaires aux dangers de la circulation en milieu urbain. La SUVA est non seulement un organisme d'assurance contre les accidents et les maladies professionnelles, mais propose également de nombreuses campagnes de prévention dans le domaine de la sécurité au travail et durant les loisirs. Selon les statistiques d'intervention des polices cantonales, près de la moitié des accidents impliquant un cycliste seraient causés par le cycliste lui-même (1'878 cas sur 3'860 accidents en 2016, au niveau national). Il a paru ainsi opportun de viser ce type d'usagers dans cette campagne de sensibilisation.

Réponses aux questions

Dans quelle mesure le Conseil d'Etat cautionne-t-il une telle représentation financée notamment par les deniers publics ?

Le Conseil d'Etat constate que la vidéo a été perçue comme stigmatisante par une partie du public. Il regrette cet état de fait qui n'était clairement pas le but de cette opération de communication. Ce spot de prévention routière se voulait avant tout provocateur. Il avait pour objectif de créer une émotion pour faire passer un message fort à ceux, parmi les cyclistes, qui ne respectent pas les règles de circulation, en particulier en ville, et qui par leur comportement mettent leur vie en danger tout en créant un risque pour les autres usagers de la route. Selon son analyse, la police cantonale vaudoise estime que le débat a eu lieu et que cela est salubre.

La production de cette vidéo a été financée par la SUVA. Le partenariat entre la SUVA et les polices cantonales de Bâle-Ville, Fribourg, Vaud et des cantons de Suisse centrale s'est fait sur la base d'un projet finalisé et prêt à être diffusé. Dans ce cadre, la Police cantonale vaudoise a donc uniquement joué un rôle de partenaire pour la diffusion sur ses réseaux sociaux.

Le gouvernement peut-il nous garantir que la vision très partielle du clip ne traduit pas l'opinion générale des forces de l'ordre vaudoises cantonales et communales ?

Cette action s'inscrit dans une série de campagnes de prévention des polices romandes et vaudoises visant différents publics cibles par voie d'affichages, d'actions dans le terrain, de cours d'éducation routière dans les écoles ou encore de spots diffusés sur les réseaux sociaux. À titre d'illustration, en 2016, les polices vaudoises, en collaboration avec le Touring club suisse (TCS) et le Service des automobiles et de la navigation (SAN) ont réalisé une simulation d'accident entre un vélo électrique et une voiture. Lors de cette mise en scène, c'est bien l'automobiliste, inattentif, qui était responsable de l'accident. Il n'y a donc aucune volonté de la Police cantonale, et plus généralement du Conseil d'Etat, de stigmatiser les cyclistes plutôt que les conducteurs automobiles et vice-versa.

Où en est la stratégie globale du développement de la mobilité douce dans le canton telle que prônée dès 2010 ?

La promotion de la mobilité douce compte parmi les mesures stratégiques définies dans le Plan directeur cantonal. Plus en détail, la fiche A23 "Mobilité douce", engage fortement le Canton dans l'encouragement aux déplacements à pied et à vélo. Ainsi, lors d'interventions sur le territoire, il traite la mobilité douce avec une importance comparable à celle donnée aux autres moyens de transports. Cette volonté transparaît également au travers des priorités des projets d'agglomération dont les mesures de 1^{ère} et 2^{ème} génération sont déjà réalisées ou en cours de réalisation. Dans la même lignée, depuis son adoption en 2010, la *Stratégie cantonale de promotion du vélo* - mise en œuvre par le Département des infrastructures et des ressources humaines (DIRH), et plus particulièrement par la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) - a pour objectifs d'améliorer les

infrastructures tout comme les conditions d'utilisation et l'image sociale du vélo. En effet, le vélo n'est pas qu'un loisir ou un sport, mais aussi et surtout un mode de transport à part entière. Un report modal d'une partie des déplacements – en particulier pendulaires - sur le vélo est avantageux non seulement pour l'environnement, mais contribue également à réduire la congestion routière ainsi que la surcharge dans les transports publics en heures de pointe.

Dans le cadre de sa réponse à la simple question Martine Meldem – *où en est la stratégie cantonale de promotion du vélo à l'horizon 2020 ?*, le Conseil d'Etat a communiqué au Grand Conseil un point de situation en octobre 2016. Les éléments ci-après permettent d'actualiser l'état de la mise en œuvre à mi-2017, en fonction des 4 axes d'actions de la stratégie :

1. Développer le vélo par le biais des projets d'agglomération
2. Développer l'intermodalité entre le vélo et les transports publics
3. Sensibiliser la population
4. Sensibiliser et conseiller les responsables des espaces publics

1. Développer le vélo par le biais des projets d'agglomération

Les projets d'agglomération couvrent 70% de la population et 78% des emplois. La densité y est élevée et une part importante des déplacements sont courts (moins de 5 km). Les agglomérations représentent donc un potentiel de développement intéressant pour le vélo. Basé sur le constat que la mise à disposition d'infrastructures de qualité crée un appel d'air pour les cyclistes, la Confédération, par le biais de son Fonds d'infrastructures lié aux Programmes d'agglomération, cofinance les infrastructures jugées pertinentes pour l'intensification de la pratique du vélo au quotidien. Elles comprennent des itinéraires cyclables, des franchissements d'infrastructures (voies ferrées et autoroutes), du stationnement vélo ou encore des requalifications routières. Le Canton participe également à cet effort en proposant également aux communes concernées un financement de ces infrastructures allant de 15 à 20% du montant, conformément aux dispositions de la loi sur la mobilité et les transports public (LMTP, art. 29a).

2. Développer l'intermodalité entre le vélo et les transports publics

Lorsque les trajets sont plus importants, le vélo peut être combiné avec l'utilisation d'un transport public, soit en début ou en fin de chaîne. Pour encourager cette pratique, le Canton s'est engagé dans, d'une part l'amélioration des conditions de stationnement aux arrêts des transports publics et, d'autre part, la sécurité de l'accès à ces arrêts :

- Conditions de stationnement pour les vélos aux arrêts de transport : le Canton subventionne les mesures de stationnement vélo dans les projets d'agglomérations aux abords des gares et arrêts de transports publics. Ainsi, entre 2014 et l'été 2017, un montant cumulé de CHF 1.5 million a été attribué au cofinancement de diverses infrastructures de stationnement.
- Sécurité de l'accès aux gares et arrêts de bus : le réseau cyclable de rabattement sur les gares est en cours de constitution dans les agglomérations ainsi qu'autour des gares des centres régionaux. Depuis 2010, des aménagements cyclables planifiés par la stratégie cantonale ont été réalisés sur 24 km de route cantonale, dont 3 km sont actuellement en travaux. A cela s'ajoutent les réalisations à venir : 10 km en procédure (enquêtes en cours ou récentes), 27 km en phase d'avant-projet, 50 km en phase d'étude préliminaire et seul 1 km a été abandonné suite à la mise à l'enquête publique.

Si le rythme de réalisation a été, les premières années, relativement faible, la stratégie cantonale de promotion du vélo déploie progressivement ses effets dans les pratiques cantonales et dans les projets d'agglomération. La mise en œuvre de ces divers aménagements devrait s'accélérer ces prochaines années.

3. Sensibiliser le public

Il ne suffit pas de mettre à disposition des infrastructures cyclables, il est également nécessaire de travailler sur l'image du vélo afin d'attirer un plus grand nombre d'utilisateurs, mais également de sensibiliser à la sécurité autour de ce mode de déplacement. La révision de la loi sur la mobilité et les transports publics (LMTP) offre désormais au Canton des bases légales plus solides pour subventionner les mesures de promotion en faveur du vélo. Aux mesures de promotions soutenues de longue date (comme le réseau cyclotouristique "La Suisse à vélo", les plans de mobilité d'entreprise ou encore la Semaine de la mobilité) s'ajoutent de nouvelles mesures, tel le "Défi vélo", mises en œuvre par l'association cycliste PRO VELO. Cette action par exemple, est une mesure de sensibilisation ciblée sur la tranche d'âge des 15-20 ans, âge auquel les adolescents et jeunes adultes forgent leurs pratiques en termes de mobilité.

4. Sensibiliser et conseiller les responsables des espaces publics

Les acteurs publics, que ce soit des techniciens ou des élus en charge des espaces publics, ne sont pas toujours au fait des besoins spécifiques liés aux déplacements à vélo. Afin de pallier ce manque de connaissances, des démarches de concertation ont été intégrées dans l'organisation des études menées par le Canton ou dans lesquelles le Canton est associé. De plus, les relations avec les milieux associatifs représentant les usagers cyclistes (ATE, PRO VELO, TCS) se sont intensifiées et leur consultation est systématique pour les projets cantonaux et fortement encouragée pour les projets communaux.

Le savoir-faire acquis sur les projets ou dans les réalisations est capitalisé et mis à disposition lors des projets successifs. Un responsable du Guichet vélo cantonal a été nommé (0.3 ETP) et est à disposition des communes et de la DGMR pour tout conseil en matière de planification des réseaux cyclables et d'aménagements cyclables.

Où en sont les dépenses du crédit-cadre voté par le Grand Conseil en 2013 ?

En 2013, le Grand Conseil a adopté un exposé des motifs et projet de loi (EMPL) ainsi qu'un exposé des motifs et projet de décret (EMPD) permettant au Canton d'octroyer des subventions en faveur des aménagements cyclables. Plus précisément, ces subventions sont destinées aux communes comprises dans les Programmes d'agglomération dont les mesures en faveur des vélos bénéficient d'un cofinancement fédéral au titre du Fonds d'infrastructure. La nouvelle loi et le crédit-cadre, doté un montant de CHF 13.3 millions, sont entrés en vigueur le 1^{er} décembre 2013. Conformément aux dispositions de la loi sur les finances (LFin), le crédit-cadre prendra fin le 1^{er} décembre 2017.

À l'été 2017, ce crédit-cadre est engagé à hauteur de 51% de son montant total. Ainsi, par rapport aux intentions de développement des infrastructures globales contenues dans les projets d'agglomération, force est de constater que la mise en œuvre, principalement conduite par les communes, accuse un certain retard. En effet, entre le temps de l'inscription d'un projet dans les mesures des projets d'agglomération, de l'étude du projet, des procédures liées à la mise à l'enquête, puis de sa réalisation concrète, un temps inévitable s'écoule.

Outre ce crédit cadre, l'opportunité de réaliser ou d'améliorer les conditions cyclables est systématiquement évaluée lors de travaux touchant le réseau routier cantonal. Ainsi, depuis 2013, selon les opportunités, CHF 1 à 2 millions ont été dépensés sur les budgets de fonctionnement (entretien et investissement) de la DGMR, à la fois pour des aménagements cyclables sur les routes cantonales hors traversées de localité, de la signalisation et du marquage.

Quel bilan le Conseil d'Etat retire-t-il de son plan d'action ? Compte-t-il en informer le parlement ?

et

A l'avenir, le Conseil d'Etat pense-t-il poursuivre la stratégie dans le domaine de la mobilité douce, en général, de la promotion du vélo, en particulier ?

L'adoption de la stratégie cantonale et ses premières réalisations sont trop récentes pour que des modifications de parts modales significatives en faveur des vélos puissent être observées. Néanmoins, les Microrecensements mobilité et transports de l'Office fédéral de la statistique, montrent qu'entre 2010 et 2015, bien qu'il n'y ait pas eu proportionnellement d'évolution de la part modale vélo, le nombre absolu de cyclistes a augmenté. Plus en détail, c'est essentiellement pour le motif "travail" que ce chiffre a le plus évolué, avec une croissance de 50% entre 2015 et 2010.

Le Conseil d'Etat est convaincu que le déploiement de la stratégie cantonale doit être poursuivi. Ainsi, la mise en œuvre, dans le cadre des projets d'aménagements et opérations d'entretien du réseau des routes cantonales continuera dans le cadre des budgets de fonctionnement de la DGMR.

S'agissant des mesures cyclables des projets d'agglomération, le Conseil d'Etat présentera au Grand Conseil cette année un nouvel EMPD relatif à un deuxième crédit-cadre destiné à prendre le relais du crédit-cadre arrivant à échéance en décembre 2017. Tout comme le premier, celui-ci devrait permettre au Canton d'octroyer des subventions aux communes d'agglomérations qui souhaitent réaliser des mesures en faveur des vélos, sous réserve bien entendu, que ces mesures aient été reconnues par la Confédération conformément aux dispositions liées au Fonds d'infrastructures fédéral.

Finalement, dans le cadre de l'étude en cours d'une stratégie cantonale des interfaces de transport de voyageurs, en application de la mesure A24 du Plan directeur cantonal, le Conseil d'Etat entend également renforcer l'action cantonale en faveur de la promotion du vélo en dehors des agglomérations. Un EMPD y relatif, voire un projet de loi si cela s'avère nécessaire, sera présenté au Grand Conseil en 2018.

Conclusion

Le Conseil d'Etat est fortement engagé dans le développement de la pratique du vélo. Clairement, ce mode de transport représente une alternative optimale, en particulier pour les trajets pendulaires de courte distance ou en combinaison avec un transport public. Pour ce faire, le Conseil d'Etat soutient l'amélioration des aménagements en faveur des cyclistes, mais aussi l'instauration d'une véritable culture du vélo au sein de la population vaudoise. Dans ce contexte, il s'agit non seulement de promouvoir l'usage de ce moyen de déplacement, mais également de rendre les cyclistes attentifs aux aspects sécuritaires de cette pratique au sein du trafic automobile.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 19 septembre 2017.

La présidente :

N. Gorrite

Le chancelier :

V. Grandjean