

REPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation Laurence Creteigny et consort - Enquêtes de circulation, enquête française sur sol vaudois, en quête de bon sens ?

Rappel de l'interpellation

Les 7 et 12 juin dernier, plus d'un ont été surpris, désagréablement, de voir fleurir de la signalisation française, provoquer des bouchons sur la route de l'Etraz et dans la ville de Rolle, un feu rouge bloquant la circulation pendant environ 6 à 8 minutes et des véhicules aux plaques françaises et panneaux de circulation français squattant des propriétés privées sans en demander l'autorisation. De plus, une obligation formelle fut faite aux automobilistes de s'arrêter et de participer au sondage des enquêteurs français et tout cela sur sol vaudois.

Après un téléphone à la gendarmerie afin de s'informer — cette dernière ayant dû se renseigner également — il semble que c'est une pratique courante du canton d'engager des Français pour ce genre de tâche.

J'ai donc l'honneur de poser les questions suivantes au Conseil d'Etat :

- Est-ce vraiment une pratique courante d'engager des personnes françaises pour une enquête de circulation sur sol vaudois ?*
- Le canton n'a-t-il pas les effectifs nécessaires ?*
- Est-ce que notre gendarmerie se déplace sur sol français pour procéder aussi à des enquêtes sur la circulation ?*
- Les communes sont-elles informées ?*
- Les questions posées aux automobilistes par les enquêteurs français sont-elles convenues avec nos autorités cantonales ?*
- Les réponses aux questions permettent-elles une plus-value à la circulation routière vaudoise ?*

Je remercie le Conseil d'Etat de ses prochaines réponses.

Souhaite développer.

(Signé) Laurence Creteigny et 1 cosignataire

Réponse du Conseil d'Etat

Préambule

Dans le cadre d'une étude transfrontalière, portant sur un périmètre élargi de l'agglomération du Grand Genève et intégrant le District de Nyon, des enquêtes ont été réalisées sur la période allant du 5 au 21 juin dernier, dans le but de collecter les données de base sur les trafics de transit et d'échange.

Parmi vingt postes enquêtés au cordon extérieur de cette agglomération, deux étaient situés sur territoire vaudois: sur la route de l'Etraz à Féchy et sur la RC1 à Rolle. Les dix-huit restants étaient situés en France voisine.

Les enquêtes en question, appelées "enquête cordon" présentaient deux modules :

- des comptages de trafic obtenus via des tubes pneumatiques installés au niveau des postes définis sur toute la période susmentionnée;
- des interviews visant à collecter, entre autres, l'origine et la destination d'un échantillon représentatif des déplacements transitant par les postes définis (soit environ 20% du trafic un jour représentatif donné).

Les enquêtes par interviews ont ainsi eu lieu le 7 juin à Féchy et le 12 juin à Rolle.

L'étude ainsi que l'"enquête cordon" ont été mandatées par le groupement local de coopération transfrontalière (GLCT) en charge des transports publics transfrontaliers et représentant un partenariat entre des autorités publiques suisses (Canton de Genève et Canton de Vaud) et françaises (Région Auvergne-Rhône-Alpes, Communauté de communes du Genevois, Communauté de communes du Pays de Gex).

Le mandat a fait l'objet d'une procédure ouverte d'appel d'offres pour les marchés publics diffusé au Journal officiel de l'Union européenne (JOUE). Seules deux offres ont été reçues, toutes deux émanant de bureaux français. Le marché a été adjugé à l'entreprise présentant l'offre économiquement la plus avantageuse. Elle a notamment fait valoir l'expérience la plus solide dans le domaine (près de vingt ans) et la meilleure maîtrise des enjeux techniques.

En parallèle, et dans le cadre de mandats séparés et indépendants également contractés par le GLCT, une analyse des mêmes indicateurs visés par l'enquête cordon "physique" est réalisée sur la base des nouvelles données numériques fournies par les opérateurs de téléphonie mobile. Ces données dites "massives" (Big data) représentent le suivi des traces des téléphones portables, et sont pour le cas d'espèce collectées auprès des opérateurs de téléphonie suisse et français, au niveau des mêmes postes et dans la même période. Cette enquête "numérique", faisant l'objet d'un contrat de "Recherche & développement", vise à tester les potentiels innovants offerts par les nouvelles technologies dans l'analyse de la demande en mobilité.

Il est ainsi important de souligner que les enquêtes physique et numérique sont complètement indépendantes. Elles sont réalisées en parallèle, au niveau des mêmes postes et au cours de la même période, dans la seule optique d'éprouver la fiabilité et la bonne représentativité des nouvelles enquêtes numériques, sur la base des résultats des traditionnelles enquêtes physiques. L'une comme l'autre sont réalisées en conformité avec la loi sur la protection des données suisse (LPD, RS 235.1) et le nouveau règlement général européen sur la protection des données personnelles (RGPD, numéro CELEX: 32016R0679). L'enquête numérique, tout comme l'enquête physique, fournit des macros statistiques sur l'importance des flux de déplacements, leur structure et leur répartition spatiale et temporelle.

Ces nouvelles enquêtes numériques, une fois éprouvées, devraient permettre à terme de minimiser significativement les nuisances induites par les enquêtes physiques traditionnelles (gênes à la circulation du trafic routier pour conduire les interviews, bruit induit par le passage des véhicules sur les tubes pneumatiques, etc.).

Détails supplémentaires sur l'enquête physique

Les enquêtes par interview font partie des outils incontournables utilisés pour collecter les données de base, nécessaires à toute étude de mobilité. Leur méthodologie, pour le trafic routier, intègre toutefois certaines contraintes:

- elles nécessitent d'arrêter les usagers des sections ciblées du réseau routier pour les soumettre à un questionnaire, généralement très court. Pour des questions de sécurité et afin de maîtriser le risque d'accident, un dispositif de chantier avec feu est indispensable;
- afin d'éviter d'induire des changements des comportements de déplacement et donc des distorsions des indicateurs de base analysés, aucune information au grand public ne peut être donnée au préalable.

Pour le cas d'espèce, le questionnaire administré a été conçu pour que la réponse prenne entre 30 secondes et 1 minute. La réponse est purement consensuelle, et est collectée au bon vouloir des enquêtés (pas d'obligation en cas de refus). Les informations collectées portent sur: l'origine et la destination du déplacement, le motif du déplacement (travail, loisirs, achat, etc.) ainsi que l'opérateur de téléphonie mobile.

Cette dernière question, quelque peu inédite, a dû être introduite pour vérifier la validité statistique de l'échantillon analysé par l'enquête numérique. L'objectif visé est l'estimation de la part de marché des opérateurs de téléphonie mobile dans les sections analysées du réseau routier, dans le but de corréliser les charges de trafic relatives fournies par l'enquête numérique aux charges mesurées par les comptages et obtenir ainsi des charges absolues. En effet, si les opérateurs de téléphonie mobile peuvent fournir une estimation de leur part de marché dans un territoire donné sur la base du lieu de résidence, on ne peut pas encore certifier que cette valeur est valable pour une portion donnée du réseau routier qui voit transiter des personnes provenant d'origines diverses et variées.

Pour finir, soulignons que, pour l'enquête physique comme pour l'enquête numérique, il n'est absolument pas possible, à partir des données collectées, de remonter à la personne. En effet, le questionnaire de l'enquête physique est réalisé à grande échelle, et aucune donnée sensible et relevant du registre des données personnelles n'est collectée. Par ailleurs, les opérateurs de téléphonie mobile sont, comme évoqué plus haut, soumis à la LPD suisse ainsi qu'au RGPD européen. Aucune donnée collectée via l'enquête physique n'est évidemment transmise à ces opérateurs.

Cela étant, le Conseil d'Etat répond comme suit aux questions de l'interpellation.

Réponses aux questions

1. Est-ce vraiment une pratique courante d'engager des personnes françaises pour une enquête de circulation sur sol vaudois ?

Le projet étant multipartenarial et transfrontalier, de surcroît financé par le programme "Interreg", le mandataire a été sélectionné à l'issue d'une procédure ouverte d'appel d'offres pour marchés publics. Seules deux offres ont été reçues, toutes deux émanant de bureaux français. Aucune entreprise suisse n'a soumissionné à ce marché, alors qu'il arrive que des entreprises suisses gagnent des mandats de même nature. Ce fut le cas par exemple d'une récente étude sur la desserte transfrontalière en transports publics lacustres, où le marché a été adjugé à un bureau d'ingénieurs-conseils suisse.

Pour les deux postes enquêtés sur Vaud, l'entreprise française a fait appel à des intérimaires via une agence de placement pour travail temporaire basée à Lausanne. Ces personnes devaient ensuite bénéficier d'une formation de trois heures minimum par l'entreprise mandataire avant l'intervention. Le jour de l'enquête, l'encadrement du personnel intérimaire et le suivi des opérations sur site est assuré par un chef de poste, issu pour sa part directement de l'entreprise mandataire et devant avoir bénéficié d'une formation spécifique liée aux besoins de chaque poste.

2. Le Canton n'a-t-il pas les effectifs nécessaires ?

En conséquence de la réponse à la question précédente, il ne s'agissait pas ici d'une opération strictement cantonale, mais d'un projet multipartenarial et transfrontalier, financé via un programme de coopération transfrontalière. La même entreprise mandataire est ainsi intervenue sur les 20 postes enquêtés en Suisse et en France voisine.

3. Est-ce que notre gendarmerie se déplace sur sol français pour procéder aussi à des enquêtes sur la circulation ?

Comme tous les partenaires concernés du GLCT, le Canton de Vaud a assuré le suivi du déroulement de l'enquête sur les deux postes enquêtés sur son propre territoire. C'est ainsi que le dispositif de chantier a été soumis à un inspecteur de signalisation cantonal, à un chargé de sécurité routière cantonal, à la police cantonale ainsi qu'au service de la sécurité publique de la commune.

A l'issue de ces consultations, des modifications ont été apportées au dispositif de signalisation proposé initialement par le mandataire. Celles-ci ont été transmises à ce dernier une semaine avant le début des enquêtes (courrier adressé au mandataire le 30 mai 2018 et accusé de réception reçu le jour même).

Les jours d'enquêtes venus, des passages sur site ont été assurés par l'inspecteur de signalisation et par les forces de l'ordre compétentes, notamment en vue de vérifier la conformité du dispositif mis en place avec les dispositions suisses en vigueur en matière de sécurité routière.

Le premier jour d'enquête (le 7 juin à Féchy), un premier contrôle de l'inspecteur cantonal a révélé l'usage de panneaux de signalisation non conformes. Des consignes ont alors été données au mandataire pour que des mesures correctives soient prises pour le deuxième jour d'enquête. En dehors de ce problème et le dispositif n'étant pas jugé dangereux outre mesure, l'enquête n'a pas été suspendue et des panneaux conformes "Attention danger" ont été fournis et introduits dans le dispositif en mesure palliative.

Le deuxième jour d'enquête (le 12 juin à Rolle), un deuxième contrôle de l'inspecteur cantonal a montré que les consignes données au mandataire n'avaient de nouveau pas été appliquées. Le dispositif n'étant encore une fois pas jugé dangereux et dans l'optique de ne pas mettre en péril l'ensemble de l'étude, les mêmes mesures palliatives ont été reconduites. En effet, les résultats ne sont valables que si les vingt postes prévus sont enquêtés de manière concomitante.

Au vu des manquements constatés dans la conduite de l'enquête, révélés par le passage des forces de l'ordre et de l'inspecteur de signalisation cantonal, le Canton de Vaud a demandé l'application de sanctions à l'entreprise mandataire. Ce point a été porté à la connaissance de l'assemblée du GLCT, et validé par l'ensemble des partenaires, lors de leur dernière séance en date du 22 juin dernier. Des discussions sont en cours pour la définition des modalités de ces sanctions.

S'agissant des impacts sur les conditions de circulation et sur la base d'une observation sur une période de 30 minutes par poste en période de pointe, les retours de la police cantonale, du service de la sécurité publique de la commune et de l'inspecteur cantonal n'ont pas révélé l'occurrence de dysfonctionnements particuliers à signaler. Le temps d'administration du questionnaire n'excédait pas 1 minute par véhicule.

4. Les communes sont-elles informées ?

Les communes ont été informées par courrier adressé à leurs Municipalités respectives le 31 mai 2018.

5. Les questions posées aux automobilistes, par les enquêteurs français, sont-elles convenues avec nos autorités cantonales ?

Le questionnaire a été validé par le représentant de la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) au comité technique de l'étude transfrontalière. Un papillon présentant les objectifs généraux de l'enquête a également été distribué aux conducteurs interviewés.

Soulignons que les enquêteurs devaient être en mesure de fournir, en cas de questions, des informations relativement aux questions posées, à leur sens et à l'information recherchée, tout en veillant à ne pas allonger la durée de l'interview et donc les conséquences sur le trafic. Le dispositif de formation des enquêteurs est ainsi également pointé parmi les défaillances relevées dans l'intervention du mandataire et où des sanctions ont été demandées par le Canton de Vaud.

6. Les réponses aux questions permettent-elles une plus-value à la circulation routière vaudoise ?

Les réponses aux questions apportent une plus-value indirecte à la circulation routière vaudoise. Les données collectées sont destinées à alimenter un outil de prévision du trafic portant sur un territoire élargi de l'agglomération du Grand Genève dont le District de Nyon fait partie. Du fait d'une meilleure connaissance des besoins en déplacements, cet outil permet d'évaluer le bien fondé des différents projets d'amélioration des infrastructures et offres de transport, que ce soit sur la route ou sur le réseau de transports publics.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 29 août 2018.

La présidente :

N. Gorrite

Le chancelier :

V. Grandjean