

**RAPPORT DE LA COMMISSION  
chargée d'examiner l'objet suivant :**

**Postulat Laurence Cretegny et consorts au nom groupe PLR - Une multimodalité accessible**

**1. PREAMBULE**

La commission s'est réunie le jeudi 18 février 2021, à la salle plénière, Rue Cité-Devant 13, à Lausanne. Elle était composée de Mmes Alice Genoud, Anne-Laure Métraux-Botteron, Cloé Pointet, de MM. Jean-Christophe Birchler, Jean-Luc Bezençon, Pierre Volet, Jean-François Cachin, José Durussel, Cédric Echenard, Philippe Cornamusaz (qui remplace Stéphane Rezso), Pierre-Alain Favrod, Alexandre Rydlo, Vincent Jaques, Daniel Ruch (qui remplace Carole Schelker), et de M. Jean-François Thuillard, président. Mme Carole Schelker et M. Stéphane Rezso étaient excusés. Mme Laurence Cretegny était invitée au titre d'auteure du postulat.

Mme Nuria Gorrite, présidente du Conseil d'Etat et cheffe du DIRH, était accompagnée de MM Pierre-Yves Gruaz, directeur général de la DGMR, Frederico Molina, chef de la division planification (DGMR), Jean-Charles Lagniaz, chef de la division management des transports (DGMR).

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

**2. POSITION DE LA POSTULANTE**

Madame la Postulante a déposé son postulat dans un contexte où la mobilité multimodale est sur toutes les lèvres. Elle demande un rapport sur la situation actuelle et sur les possibilités futures de pouvoir prendre son vélo dans les transports publics, sans coût additionnel pour l'utilisateur. L'argument de la sécurité, avec la possibilité d'utiliser les transports publics, plutôt que de dépasser des vélos, sur des tronçons dangereux est mis en avant, tout comme la question des transports scolaires, avec l'impossibilité pour les écoliers de charger leurs vélos gratuitement dans les trains ou bus, ce qui leur ferait gagner du temps. Afin d'en savoir plus, Madame la Postulante s'est approchée des CFF, des TL, de la CGN et d'autres, pour connaître quels étaient leurs chiffres en lien avec le transport de vélos. Aucun n'a pu fournir de réponse. Il est demandé d'étudier les perspectives dans ce domaine, comme la possibilité de rajouter des wagons spéciaux pour les vélos, ou des supports à l'extérieur des bus. Ces possibilités existent dans d'autres pays, et pourquoi pas en Suisse.

**3. POSITION DU CONSEIL D'ETAT**

Madame la Cheffe de Département remercie la postulante et indique que le Conseil d'Etat n'est pas opposé à établir un rapport pour documenter ces questions.

D'emblée, Il est indiqué que cette compétence n'est pas cantonale, et que les leviers d'actions cantonaux en la matière sont ténus. Il s'agit d'une part d'une décision des entreprises, qui font le choix de leur matériel roulant. Même si L'Etat est représenté au sein des conseils d'administration, avec une capacité d'influencer et d'imposer des critères lors du renouvellement des flottes, il n'est pas à la tête de ces entreprises.

Concernant les tarifs, les décisions tarifaires ne sont pas le fait des pouvoirs publics dans le canton de Vaud. La communauté tarifaire mobilis est aux mains exclusives des seuls transporteurs publics. La question de la

tarification des vélos, réglée par le tarif direct national, est une politique de la communauté tarifaire suisse. Certaines entreprises de transport font des choix de compagnie, comme les Travys ou les MBC, qui ont une politique plus favorable au transport de vélos, notamment pour des motifs de loisirs. Il s'agit avant tout de soutenir la vocation touristique de ces lignes.

A la demande de définir une harmonisation tarifaire, il est indiqué que le canton peut la suggérer et l'influencer, mais ne peut en décider. Certaines utilisations pour le transport de vélos sont plus favorables que d'autres, comme dans le BAM en comparaison du M2 aux heures de pointe. Ainsi, l'embarquement de vélos est facilité par les entreprises dont le trafic est moins dense, et leur politique se doit donc d'être différenciée en la matière.

Ensuite, pour les longs trajets, il y a aussi la stratégie du vélo en partage, dans des stations vélo, qui permettent de rejoindre les gares et d'y déposer les vélos avant de continuer son voyage. Ce postulat s'inscrit dans une politique générale qui est souhaitée par la DGMR, pour une utilisation facilitée du vélo pour les loisirs tant que pour les transports professionnels.

Concernant les CFF, les questions en lien avec l'uniformisation sont réglées au niveau suisse et il n'est pas possible de décider des règles de fonctionnement des CFF sur le seul territoire vaudois. Dans ce contexte, la question du chargement des VTT a été abordée avec les CFF et cette réflexion est en cours. Les prochaines commandes des trains qui desservent les destinations touristiques devraient en tenir compte. La mise en place d'un système de réservation est aussi à l'étude, à l'image de ce qui se fait en Allemagne. Concernant la densité des voyageurs, si certaines lignes régionales peuvent être facilement évaluées, les grandes lignes, entre St Gall et Genève, se remplissent et se vident de manière aléatoire. La problématique d'embarquement de vélos dans les wagons n'est donc pas anodine en traversée du pays, et notamment dans les zones urbaines, en heure de pointe.

En premier lieu, concernant les statistiques des titres de transport dédiés aux vélos, à l'heure actuelle, les titres de transport pour les vélos sont des billets normaux, demi-prix, etc. On ne peut pas savoir qu'il s'agit d'un vélo. Ensuite, concernant la gratuité, celle-ci est mise en place sur certaines lignes touristiques. Comme cette question est régie par le système tarifaire national, toute gratuité ou facilité tarifaire doit être payée, par le commanditaire ou sur la marge de l'entreprise. Enfin, l'embarquement de vélos dans des véhicules spécifiquement conçus pour existe, essentiellement sur des lignes touristiques. Cette possibilité n'est en revanche pas envisageable pour des transports urbains, avec des cadences horaires qui doivent respecter des vitesses commerciales.

#### **4. DISCUSSION GENERALE**

La question du vélo pour laquelle de nombreuses choses ont déjà été mises en place est sensible et les questions soulevées intéressantes. Il est aussi nécessaire de définir si le postulat demande un rapport sur une situation donnée ou d'étudier une faisabilité. Il est relevé que la solution ne pourra pas être la même en fonction de la densité du niveau de fréquentation. Par ailleurs, il est estimé que des investissements lourds ont lieu pour les routes et que les vélos doivent aussi y contribuer. Un commissaire serait par exemple favorable à réintroduire une plaque pour les vélos.

Il est relevé que le chargement des vélos est une problématique importante pour tous les types de transports publics, et en particulier au vu de la cadence des lignes. En effet, un vélo prend de la place, à fortiori les vélos cargos, sans parler des groupes. Il n'y a pas de solution technique idéale dans ce domaine. Un certain nombre d'entreprises de transport ont discuté de cette question, certaines imposant la préservation par exemple. L'ATE a lancé un sondage pour connaître l'opinion des usagers par rapport à cette approche. Des normes existent en Suisse pour les surfaces allouées par rames ou par wagons pour les capacités de stockage de vélos. Certaines lignes de montagne, comme les RhB, disposent de fourgons à bagages, dans lesquels les vélos peuvent être chargés. Au niveau des régions urbaines, les transports sont surtout dédiés aux pendulaires, et moins au transport de vélos. Le matériel roulant est choisi en fonction de critères, avec une densité de siège donnée, limitant la capacité d'emport de bagages et de vélos. Les questions en lien avec le coût devraient être traitées à un autre niveau que celui du canton. Une interpellation aurait peut-être été plus adéquate pour poser ces questions.

De nombreuses questions se posent en matière de tarifs, et l'on peut se rendre compte qu'elles ne sont pas unifiées en Suisse. Par exemple, l'AG vélo n'est pas valable sur le réseau mobilis. Cette situation devrait être améliorée. Cependant, un commissaire n'est pas favorable au développement du transport de vélos par les bus, même si c'est techniquement faisable. Si les vélos pliables posent moins de problèmes, tous les vélos ne

peuvent par ailleurs pas être transportés par des transports publics, à l'image des vélos-cargos. Le transport de vélos en tout temps et partout n'est pas réalisable, aux heures de pointe par exemple. La question est de plus différente entre les trains et les bus. Sans modification des conclusions, le refus de ce postulat est proposé.

Souvent, les groupes sont organisés et choisissent les bons trains, hors des heures de pointe. La question du développement soit du vélo en libre-service qu'on laisse à la gare, soit de l'emport de son propre vélo jusqu'à la destination finale est intéressante. Ces questions sont traitées au niveau fédéral. Il est cité des exemples de Hollande ou d'Allemagne, avec des wagons qui sont de véritables halles à vélo. Adapter le matériel roulant est une question qui se pose au niveau suisse, voire européen. Ce postulat rate sa cible et la postulante devrait actionner la députation aux chambres fédérales pour interpeller l'Union des transports publics (UTP).

Le transport de vélos à un coût, et il faudra de toute façon le payer. Les demandes de ce postulat sont techniquement difficiles à mettre en place. Même si les cyclistes expérimentés ont l'habitude de le faire, au bon endroit et au bon moment, remplir les bus de vélos semble inadéquat, en termes d'espace, mais aussi en lien avec l'horaire.

La problématique de la difficulté de pouvoir prendre son vélo avec soi dans les transports publics est sympathique. La disponibilité des informations est aussi un sujet, même si ce n'est pas le rôle du canton. Les questions des tickets de réservation et de la gratuité sont d'actualité. Mais offrir des possibilités en tout temps et sans frais pose problème, car toute mobilité à un coût dont il faut tenir compte. La gratuité des transports n'est pas forcément la solution selon plusieurs députés, même si des réflexions peuvent être menées pour des cas spécifiques, comme les enfants par exemple. Le levier du développement des stations de vélos est une autre manière d'aborder la multimodalité, et est de compétence cantonale, voire communale.

Ces questions sont de la compétence des entreprises de transport, même si l'Etat est représenté au sein de leurs conseils d'administration. Chaque prestation a un coût, qu'elle soit ensuite gratuite ou non. Le renouvellement des équipements ne sera pas si rapide, car de nombreuses rames viennent d'être changées.

Une proposition de prise en considération partielle en modifiant la conclusion serait une possibilité d'obtenir un rapport intéressant sur cette thématique avec les options possibles.

Madame la Postulante précise que son postulat demande un rapport pour étudier les possibilités de rendre accessible l'emport de vélos, en tout temps, et sans frais. Il s'agit aussi d'une question d'équité, entre les bagages, les poussettes, les places handicapées, etc. Dans ces cas également, l'accès en tout temps n'est pas possible actuellement. Comment rendre cela possible sans frais supplémentaires est justement l'étude que demande le postulat. Concernant le matériel roulant, il faut parfois donner un élan, et pourquoi ne pas en discuter avec les autres cantons, par exemple dans le cadre de renouvellement de flotte.

## **5. VOTE DE LA COMMISSION**

*Prise en considération du postulat*

*La commission recommande au Grand Conseil de ne pas prendre en considération ce postulat par 10 voix contre 0, et 5 abstentions.*

Froideville, le 6 avril 2021.

*Le rapporteur :*  
*(Signé) Jean-François Thuillard*