

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

**Exposé des motifs et projet de décret accordant au Conseil d'Etat un crédit d'études de CHF 28'600'000 pour financer des études d'aménagement du réseau cyclable cantonal, des mesures de promotion et d'impulsion à la mise en œuvre de la stratégie cantonale vélo 2035, la participation cantonale aux études de réseaux cyclables régionaux, ainsi qu'un centre de compétences vélo à la DGMR**

et

**accordant au Conseil d'Etat un crédit d'investissement de CHF 13'250'000 pour financer la participation de l'Etat à l'aménagement du réseau cyclable cantonal sur des routes appartenant à des tiers ainsi qu'à la réalisation d'ouvrages d'importance d'intérêt régional**

et

**Rapports du Conseil d'Etat au Grand Conseil**

**sur le postulat Séverine Evéquoz et consorts - Pour la poursuite et le renouvellement d'une stratégie cantonale du vélo ! (18\_POS\_069)**

et

**sur le postulat Etienne Räss et consorts - Pour une politique de la mobilité douce transversale en adéquation avec les enjeux climatiques et de santé publique (19\_POS\_113)**

et

**sur le postulat Anne-Laure Métraux-Botteron et consorts - Pour que le provisoire ne dure pas (20\_POS\_224)**

**1. PREAMBULE**

La commission s'est réunie le jeudi 9 décembre 2021 et le jeudi 27 janvier 2022, à la salle Romane, Rue cité-Devant 13, à Lausanne. Elle était composée de Mmes Carole Schelker, Alice Genoud, Anne-Laure Métraux-Botteron, Sylvie Pittet Blanchette (qui remplace Alexandre Rydlo lors de la séance du 27 janvier 2022) ; de MM. Claude-Alain Gebhard (qui remplace Cloé Pointet lors des séances du 9 décembre 2021 et 27 janvier 2022), Daniel Ruch (qui remplace Carole Schelker lors de la séance du 27 janvier 2022), Jean-Luc Bezençon, Jean-Christophe Birchler, Blaise Vionnet (qui remplace Jean-Christophe Birchler lors de la séance du 27 janvier 2022), Pierre Volet, Jean-François Cachin, Cédric Echenard, Yves Paccaud (qui remplace Vincent Jaques lors de la séance du 9 décembre 2021), Vincent Jaques, Stéphane Rezso, Jean-Luc Chollet (qui remplace Pierre-Alain Favrod lors des séances du 9 décembre 2021 et 27 janvier 2022), José

Durussel, et de M. Jean-François Thuillard, président. Carole Schelker (27 janvier 2022), Cloé Pointet (9 décembre 2021 et 27 janvier 2022), Jean-Christophe Birchler (27 janvier 2022), Vincent Jacques (9 décembre 2021), Alexandre Rydlo (27 janvier 2022), Pierre-Alain Favrod (9 décembre 2021 et 27 janvier 2022) étaient excusés.

Accompagnaient Mme Nuria Gorrite, présidente du Conseil d'Etat et cheffe du DIRH : MM Pierre-Yves Gruaz, directeur général de la DGMR, M. Federico Molina, chef de la division planification (DGMR), Mme Zoé Dardel, cheffe de projet Stratégie vélo.

M. Cédric Aeschlimann, secrétaire de la commission, et M. Jérôme Marcel, remplaçant, ont établi les notes de séance.

## **2. PRESENTATION DE L'EMPD – POSITION DU CONSEIL D'ETAT**

Avec l'arrivée du vélo électrique et la recrudescence des personnes qui utilisent le vélo pour leurs déplacements, la sécurisation des routes est nécessaire, comme le souhaite une bonne partie de la population. La stratégie de 2010 a été actualisée et pourra être réalisée par les deux décrets de 28,6 millions de francs (crédit d'études) et de 13,250 millions de francs (crédits d'investissement). Il s'agit d'offrir à la population une alternative à la voiture.

La stratégie s'inscrit dans la politique de mobilité cantonale — PDCn, Plan Opair, Plan climat vaudois (PCV) — diminuer par 10 les émissions liées à la mobilité passe par un réseau cyclable. Sur le plan fédéral, un projet de loi sur les pistes cyclables est soumis au Parlement. La stratégie vaudoise a été construite sur la base de la consultation de l'ensemble des usagères et usagers des routes, des associations et des groupes politiques représentés au Grand Conseil, puis a été validée par ces partenaires. Le réseau pour les vélos bénéficiera aux autres véhicules usagers de la route, par exemple les poids lourds.

L'Etat souhaite que l'usage du vélo devienne une habitude même pour celles et ceux qui ne pratiquent pas de sport. Selon les dernières statistiques de 2015, les déplacements à vélo représentaient seulement 2,2 % des déplacements, mais il semble que la proportion ait augmenté depuis. L'objectif vaudois est d'atteindre la part modale enregistrée dans le canton de Berne en 2015, soit 10 %. Trois axes stratégiques, comprenant divers domaines d'action, permettront d'y parvenir.

### ***1. Promouvoir le vélo***

Il s'agit de changer l'image du vélo et de renforcer les compétences qui en permettent la pratique quotidienne. Les lignes générales des actions conduites ou soutenues par le Canton sont : la formation, une campagne d'information, des actions incitatives et des offres et services. Tout cela s'adressera aux différents profils de cyclistes, aux non-cyclistes et aux futurs cyclistes.

### ***2. Relier et aménager pour créer un territoire propice aux déplacements à vélo***

L'objectif est d'accélérer le rythme des aménagements ; ces dix dernières années, l'on a aménagé seulement environ 60 km de réseau cyclable, par opportunité lors de travaux de rénovations ou d'entretien des routes. Le réseau cyclable cantonal 2035 comprend un réseau utilitaire (pour les déplacements quotidiens) structurant et complémentaire. Le premier relie les pôles de grand potentiel en matière de déplacements à vélo où le trafic est le plus élevé, en dehors et à l'intérieur des agglomérations. Des liaisons vers les interfaces de transports publics sont aussi prévues. Le réseau utilitaire structurant, sur lequel on concentrera les investissements et les efforts, comptera environ 500 km d'ici 2035, dont 235 hors localité, et sera complété par le réseau utilitaire complémentaire afin de couvrir davantage de territoire. Les aménagements sur le réseau utilitaire seront sûrs, continus, directs, confortables, attractifs et homogènes. Il s'agit d'accéder à la continuité et à la cohérence des voies.

Le réseau de loisirs répond, lui, aux besoins récréatifs et sportifs, dans des zones à faible trafic. A l'horizon 2035, les itinéraires officiels et balisés par le Canton déjà existants seront révisés.

### ***3. Soutenir***

Le Canton et les communes seront partenaires pour la mise en œuvre de la stratégie. Au sein du Canton, cela passera par des études pour la concrétisation du réseau structurant, la création du centre de compétences vélo et la mise en place d'une plateforme transversale au sein de l'administration pour la promotion du vélo. Pour

le centre de compétences vélo, 10 ETP en CDD, dont certains seront pérennisés, y seront consacrés. La plateforme cantonale de promotion du vélo est coordonnée techniquement par la DGMR et pilotée politiquement par trois départements. Elle pourra associer des partenaires externes.

Pour les communes et les régions, les subventions proposées dans l'EMPD se basent sur une analogie avec les pratiques concernant l'aménagement et l'entretien du réseau routier (100 % hors localités ; 50 % en localités). En revanche, pour la planification des réseaux, après consultation des partenaires régionaux, la subvention sera de 75 %. La DGMR apportera un appui technique aux régions. Des ouvrages d'importance sur les réseaux régionaux seront aussi subventionnés (50 %).

Le crédit d'études demandé par le 1er décret se compose : d'études pour l'aménagement du réseau utilitaire cantonal structurant hors localités ; d'études complémentaires pour la mise en œuvre de la stratégie vélo 2035 qui incluent le travail de coordination et d'identification des axes ; de la planification de réseaux cyclables régionaux et de la coordination par les associations pour à la complémentarité des deux échelles de réseau — cantonal et régional ; de mesures de promotion du vélo ; de ressources humaines, dont le centre de compétences vélo.

Le crédit d'investissement demandé par le 2e décret porte : sur l'aménagement et l'entretien du réseau utilitaire structurant en localité et sur les réseaux de tiers ; les ouvrages d'importance ; les aménagements légers sur le réseau de loisirs Suisse Mobile.

En conclusion, il s'agit d'intensifier le maillage du réseau, d'obtenir la continuité de ce dernier et de favoriser le « réflexe vélo » chez un public large. La création d'aménagements crée un engouement pour l'utilisation du vélo, comme cela a été constaté dans d'autres villes de Suisse. Cela nécessite de se doter d'un bureau qui dispose de compétences spécifiques, de collaborer avec les communes et les régions, de les soutenir financièrement et également, à l'interne de l'Etat, d'instaurer une coordination entre aménagement du territoire, sécurité, santé, notamment.

Une précision est également apportée : le PALM comprend aussi une stratégie vélo qui n'est pas concernée par cet EMPD.

### **3. DISCUSSION GENERALE**

La commission remercie le Conseil d'Etat pour les documents et salue la qualité de ces derniers ainsi que la précision des informations fournies. Mme la conseillère d'Etat et les personnes présentes répondent ensuite aux questions et remarques de la commission.

*Quel est le lien entre les montants demandés ici et le crédit d'investissement pour le Plan climat vaudois (PCV ; 173 millions) ?*

Avec le PCV, on veut atteindre la neutralité carbone d'ici 2050. Il s'agit notamment de diminuer les émissions de gaz à effet de serre de 50 à 60 % à l'horizon 2030. Pour atteindre ces objectifs, plusieurs leviers d'actions sont et seront activés. Le PCV est un programme d'investissements complémentaires « coup de poing » sur cinq ans, permis grâce aux excédents de revenus réalisés au bouclage des comptes 2020. Des investissements de 173 millions de francs sont prévus, en plus du Programme de législature (PL) usuel. Les crédits demandés pour la mise en œuvre de la stratégie vélo relèvent du PL et réalisent la stratégie voulue dans ce programme, avec un objectif principal de réduction des gaz à effet de serre. La contribution du DIRH au PCV consiste, pour l'instant, en 50 millions additionnels pour renforcer plus de vingt lignes de bus sur l'ensemble du canton.

*Plusieurs commissaires saluent la stratégie et soutiennent ces projets de décrets, concrets et précis.*

Le projet est à la hauteur des attentes et des enjeux en particulier concernant la sécurité, condition à l'augmentation de l'utilisation du vélo. En effet, la situation actuelle sur les routes est vécue comme dangereuse par une bonne partie des usagères et usagers. Un autre point fort de la stratégie est de combler des lacunes dans les infrastructures en localités en dehors des agglomérations, à Echallens par exemple, et d'accéder à une cohérence des réseaux sur le territoire avec une coordination cantonale. Or, les infrastructures sont le nerf de la guerre. Il y a une demande de la population toujours plus utilisatrice de vélos notamment électriques, qui nécessitent un réseau de qualité permettant des déplacements sur de longues distances. Depuis dix ans, il se vend chaque année plus de vélos que de voitures sur le plan suisse et le projet

fédéral sur les voies cyclables a reçu 86 % de voix vaudoise. De récents sondages montrent cette volonté populaire de développer ces infrastructures pour les cyclistes.

Le renforcement du soutien aux communes — c'est ce qui pêche actuellement — dont le fait que l'entretien des voies cyclables serait à la charge du Canton est considéré positivement par une grande partie de la commission. Certains souhaiteraient toutefois que le soutien soit plus important. Les discussions sur le plan des communes seront facilitées et il est espéré qu'elles suivront l'impulsion donnée par la stratégie.

Pour les commissaires favorables aux projets, la stratégie participe de la vision d'avenir d'une mobilité multimodale. En cela, les oppositions vélos-voitures-piétons sont stériles. Au regard des 60 km de pistes cyclables réalisées en 10 ans selon l'ancienne stratégie vélo, la mobilité va se transformer avec le réchauffement climatique. Les déplacements à vélo vont de plus en plus toucher des professionnels, qui vont aussi se déplacer de cette manière, et non uniquement des déplacements de loisirs. Investir dans la stratégie vélo correspond à une demande importante, et la refuser serait un symbole fort.

Les principaux avantages de la pratique du vélo sont finalement rappelés : elle contribue au maintien de la forme physique, cause moins d'accidents et coûte moins cher que la voiture, et participe à la diminution des émissions de gaz à effet de serre.

Cet EMPD ne concerne par ailleurs pas uniquement des études, mais concerne aussi la promotion du vélo, l'aide aux communes, pour qu'elles puissent aussi faire face à leurs obligations.

*Plusieurs commissaires estiment que les questions des besoins en surfaces d'assolement (SDA) et de leur compensation ne sont pas réglées. Ils critiquent le fait que 100 hectares de ces surfaces seraient « mangés » lors de la création du réseau cyclable, alors que les communes doivent les ménager lors de l'élaboration de leurs plans de zones. La question des montants alloués lors des expropriations est également posée.*

La nécessité de compenser les SDA existe toujours (niveau fédéral). On essaiera de toucher le moins possible ces surfaces et les forêts, mais la stratégie vélo en justifiera l'atteinte. La question climatique et celle de la production agricole se heurtent parfois et une pesée d'intérêts sera faite dans chaque situation.

En effet, la plupart des infrastructures ont une incidence sur les SDA. On ne peut pas dire combien à l'heure actuelle, car c'est précisément l'objet de la demande de crédit et de l'organisation des études. La largeur des pistes cyclables dépend de la nature du terrain, de la déclivité, etc. Ce travail fin d'analyse va permettre de déterminer les emprises nécessaires. Il faudra ensuite les compenser, dans la logique de la Confédération. Le Conseil d'Etat dispose d'une planification stratégique de l'utilisation des SDA, qui est régulièrement actualisée. Il détermine quels sont les objets qui devront être compensés, notamment par la réserve cantonale de SDA. En comparaison, les emprises du nœud autoroutier de Crissier représentent une tout autre ampleur que celles des pistes cyclables.

Les conditions de consommation des SDA sont strictement règlementées et comportent trois niveaux.

- Seuls peuvent porter atteinte aux SDA des objets stratégiques revêtant un intérêt supérieur d'importance cantonale. En l'occurrence, au vu de l'inscription dans le PDCn de la nécessité de disposer de conditions de sécurité en faveur de la mobilité douce, au vu de la future législation fédérale sur les voies cyclables, qui va s'imposer à tous les cantons, et au vu de l'inscription future des planifications régionales, l'intérêt cantonal est avéré, notamment pour des raisons globales de sécurité et d'efficience du système de transport multimodal.
- Ensuite, il faut démontrer que l'on ne peut pas faire autrement que porter atteinte aux SDA, comme par exemple élargir une route pour aménager des pistes cyclables. Dans certains cas, l'économie des SDA pourrait amener à des solutions alternatives.
- Enfin, il ne faut pas consommer en excès et démontrer que l'utilisation prévue est nécessaire et suffisante. Pour démontrer que les atteintes sont minimales, il faut développer les projets et procéder à une analyse, ce que ce crédit d'étude, important, devrait permettre. Le montant est à considérer au regard des quelque 500 km linéaires pour lesquels des projets d'aménagements devront être analysés pendant les prochaines années, pour ensuite pouvoir présenter des décrets d'investissements.

Il est rappelé à titre d'exemple que lors du vote du crédit d'étude pour la RC 177, les questions de compensation des SDA, d'expropriations, d'évacuation, etc., n'étaient pas réglées. C'est précisément le

crédit d'étude qui devait permettre d'élaborer un projet pour calibrer le volume et déterminer que les surfaces de SDA à compenser et le nombre de propriétaires à indemniser au prix le plus juste. Il n'y avait pas de garanties lors du vote pour ce crédit d'étude, qui a été accepté, car l'on était convaincu du projet à l'époque.

Le canton est chargé de maintenir le nombre d'hectares de SDA que la confédération exige qu'il maintienne. Sur la base d'une estimation sommaire du kilométrage bordé de SDA et du type d'emprises que l'on aurait si l'on supposait que les routes soient systématiquement bordées de pistes cyclables, l'estimation du nombre d'hectares considérés a été confrontée au rythme d'alimentation des surfaces en SDA de la DGTL. Le rythme de consommation des SDA pour la stratégie vélo semble annuellement possible, ou en tout cas proportionné, si on le compare aux autres besoins (stations d'épuration, routes, gymnases, etc.). Ainsi, cette analyse préliminaire de consommation des SDA a été faite, et globalement, la perspective n'est pas déraisonnable.

La part du réseau routier cantonal brodé par des forêts n'est pas connue, les préoccupations se focalisant plutôt sur les SDA. Concernant la proportion, le fait que le quart du réseau cyclable cantonal soit bordé de SDA s'explique par le fait que près de la moitié de ce réseau cantonal est situé en agglomération. Ainsi, 460 km sont situés en agglomération, et 560 km sont situés hors agglomération (dont 25% sont des routes cantonales en localité). En localité, les SDA sont relativement rares aussi. Ainsi, un quart serait situé hors agglomération et hors localité.

Un commissaire évoque encore la frustration des agriculteurs lorsque la CCI propose un prix inférieur à celui de la valeur d'achat. Mais alors qu'une surchauffe a fait monter les prix il y a 40 ans dont on paie le prix aujourd'hui, il n'est pas possible de s'écarter de la stricte valeur des terrains agricoles.

*Reconnaissant la nécessité d'une stratégie vélo, une partie de la commission s'interroge toutefois fermement sur les montants des crédits demandés qu'elle juge très élevés. Plusieurs commissaires sont opposés à ces crédits qu'ils considèrent comme exagérés, souhaitant procéder par étape, avec des renforts progressifs, un budget plus souple et moins important.*

Selon certains, le coût des études est disproportionné par rapport à celui des travaux. De plus, les cyclistes devraient participer au financement du réseau, car il y a une différence de traitement entre les automobilistes, qui financent les routes, et les cyclistes. En ce sens, deux commissaires saluent le fait que le Conseil d'Etat étudiera la faisabilité de la réintroduction de la vignette vélo qui permettrait aussi de connaître le nombre de vélos en circulation.

Il est aussi supposé que dans les villages, la présence des réseaux de voirie posera problème lors des aménagements et fera augmenter les coûts.

Mme la conseillère d'Etat et les représentants de la DGMR indiquent que l'on en est au début du processus, mais que l'on réfléchira aux moyens financiers apportés par les différents usagers, en plus de ceux provenant de l'impôt pour les infrastructures cantonales. La question des taxes pour les véhicules dépend du Département du territoire et de l'environnement (DTE) et celle de la vignette fait partie des réflexions.

Le crédit d'études comprend des mandats confiés à des tiers — bureaux d'ingénieurs en génie civil et de transports qui font partie de l'économie vaudoise — des dossiers solides et précis pour des mises à l'enquête et également en raison de la nécessité de mener des études visant à toucher le moins possible de SDA et de forêts. Concernant le volume des financements prévus (p. 14 de l'EMPD) : les 235 km hors traversée, propriétés du Canton, représentent CHF 300 mio de travaux et d'investissements. Ils ne sont pas compris dans l'EMPD, mais nécessitent des études, des procédures de mise à l'enquête, d'expropriation, notamment.

Dans l'EMPD, environ CHF 20 mio seront consacrés aux études des 235 km qui représentent les CHF 300 mio investissements. Le ratio est donc de 7% de coûts d'honoraires par rapport aux coûts des travaux. C'est comparable à ce qui est fait pour les travaux d'ingénierie habituels. A l'horizon 2024, on prévoit d'avoir réglé les procédures, obtenu les financements, et de pouvoir commencer les travaux.

L'idée est de mener les études du réseau structurant pour alimenter les EMPD qui seront soumis au Grand Conseil au fur et à mesure de leur avancement. Ainsi, chaque projet fera ensuite l'objet d'une décision et d'un crédit de réalisation. A ce moment, les problèmes d'emprises, de compensation, d'expropriation et d'indemnisation auront été réglés. De plus, lorsqu'une commission examinera ces objets, elle pourra intégrer la réflexion de la stratégie vélo. Soit le projet comprendra une piste cyclable séparée du trafic, soit le projet

ne comprendra pas de voie cyclable. Il n'y a pas d'automatisme de la dépense en acceptant la stratégie vélo et les crédits. Aujourd'hui, le budget d'investissement du département comprend CHF 80 mio de francs par année pour le réseau routier, avec une « part vélo », auxquels on pourrait ajouter CHF 15 à 20 mio d'investissements pour réaliser l'ensemble de l'aménagement.

Mme la conseillère d'Etat rappelle que les objectifs de transfert modal ne seront pas atteints sans avoir les moyens d'étudier ce que l'on veut réaliser. Selon la constitution suisse, la réalisation de pistes cyclables est une obligation et une responsabilité des cantons. Cette modification constitutionnelle a été soutenue avec 86% de voix favorables dans le canton de Vaud.

En résumé, il y aura 235 km en traversée hors localités (CHF 300 mio environ) et 265 km en traversée en localité à charge des communes (CHF 338 mio environ).

Un commissaire souligne que tous les projets présentés par la DGMR avec des pistes cyclables ont été acceptés durant cette législature. En 1993, il avait demandé la réalisation d'une piste cyclable entre Goumoëns et Echallens. Il a fallu 30 ans pour la réaliser.

Le chef de la division planification précise, dans cette perspective et concernant le budget, que la réflexion a été systématique ces dernières années concernant l'aménagement cyclable pour chaque projet routier. En se limitant à cette manière de faire, les aménagements cyclables créés au gré des opportunités ces dix dernières années ont permis de réaliser 60 km d'aménagements sur les routes cantonales, ainsi qu'une centaine de km de bandes cyclables. Cet EMPD dit que si l'on veut faire mieux, et aller plus vite, il faut plus de moyens. Pour réaliser environ 500 km en 10 ans, soit aller 10 fois plus vite que ce qui a été réalisé, il faut 10 fois plus de moyens, en ressources humaines notamment, pour financer des études, etc.

Un commissaire favorable à la stratégie ajoute qu'en relation avec le réseau vaudois — environ 1000 km hors localités — les CHF 30 mio demandés pour le vélo sont modestes.

Un second commissaire est favorable à ces crédits, même s'il est aussi d'avis que les montants sont élevés. Ce projet s'inscrit dans la logique de ce qui a été étudié ces dernières années. Il aimerait connaître la vue d'ensemble, plus que d'avancer par petites étapes avec des EMPD sectoriels, ce qui permet d'avoir des leviers d'action plus efficaces. Les études ne disent encore rien de la réalisation finale. Mais pour une bonne pesée des intérêts, il faut avoir une vue d'ensemble.

*Le nombre d'ETP prévu est considéré comme très élevé par une partie des commissaires ; la question est posée de savoir pourquoi ils n'ont pas été inscrits au budget 2022 et ce que ces personnes feront.*

Mme la conseillère d'Etat et les représentants de la DGMR rapportent les 10 ETP au nombre de personnes engagées à l'Etat et d'utilisatrices et utilisateurs. Le centre de compétences doit être suffisamment doté en ressources humaines pour couvrir l'ensemble du canton d'ici 2035 et pour amener de la proactivité en faveur du vélo. Depuis 2019, seul 1 ETP étant dévolu au réseau cantonal pour le vélo, il y a un retard à rattraper, par rapport à Berne en particulier.

Ces personnes (10 ETP) seront en lien avec des bureaux qui apportent leur appui dans l'élaboration des projets routiers mis à l'enquête et orienteront tous les projets de la DGMR vers la préoccupation vélo pour le réseau structurant. Il y a deux grandes familles de postes (p. 13 de l'EMPD) : d'un côté, les ingénieurs (4 postes dont 2 au budget 2022) qui vont élaborer les projets routiers intégrant des aménagements cyclables ; de l'autre côté, des postes dévolus à la coordination entre régions et acteurs, la subvention aux communes, la signalisation des itinéraires cyclables, la promotion, la coordination entre les politiques publiques — santé, école, police, notamment.

Concernant l'effectif total des 10 ETP demandés dans l'EMPD, 9 d'entre eux devraient être prolongés. Celui qui ne serait pas prolongé serait dédié aux études de planification régionale, servant à définir le réseau cantonal complémentaire. Une fois que ce travail est réalisé, il ne devrait connaître que des adaptations mineures, ce qui ne nécessite pas de prolonger cette activité. Cet EMPD est destiné à réaliser les études de la moitié du réseau cantonal cyclable. Il faudra ensuite réaliser l'autre moitié et ce type d'activité devra continuer. Et les ressources humaines nécessaires pour construire ce qui aura été projeté ne sont pas concernées. C'est la raison pour laquelle il est nécessaire d'aller au-delà des six ans concernés par l'EMPD.

Un commissaire remarque que pérennisation et prolongation ne signifient pas la même chose.

Le directeur général de la DGMR explique à ce sujet qu'il existe plusieurs manières de prolonger un poste, soit avec un nouvel EMPD pour une prolongation, soit avec une pérennisation, car on estime que la tâche devient pérenne et va se poursuivre. La LPers demande de pérenniser les postes pour des CDD au-delà de 6 ans. Ainsi ces postes devront être confirmés soit avec un nouvel EMPD, soit par le budget.

*Il est parfois disproportionné de créer des pistes cyclables sur certains tronçons. Plusieurs commissaires s'étonnent donc de se voir proposer une stratégie qui imprime un revirement. De plus qui aura la priorité entre l'agriculture, la piste cyclable, voire d'autres projets bloqués en raison de la limitation des SDA ? Un commissaire pointe le risque d'oppositions, lors des mises à l'enquête, de la part d'associations qui défendent l'environnement.*

Mme la conseillère d'Etat et les représentants de la DGMR répondent que le réseau cyclable est tracé sur un réseau pour lequel la nécessité et le potentiel d'accueil de cyclistes sont démontrés. Sur le réseau structurant, la question ne se posera plus, on fera les aménagements. Sur les réseaux régionaux et locaux, une pesée d'intérêt sera faite en fonction de la fréquentation en voiture notamment. Il peut y avoir des culs-de-sac, par exemple depuis une localité d'importance vers une localité à faible densité de population. Un arbitrage a été fait, vu l'impossibilité de couvrir tout le canton. Les aménagements ne sont pas nécessaires partout. Plusieurs cas de figure peuvent se présenter : un projet routier sur le réseau structurant qui nécessite un entretien auquel on intégrera un aménagement cyclable ; un endroit où il y aura un besoin de réaliser un aménagement cyclable sans aménagement routier.

Tous les EMPD concernant des travaux routiers, par exemple des réfections, suscitent des questions sur la création de voies cyclables, et nombre d'interventions parlementaires portent sur la question. Il est donc temps de passer à une stratégie vélo et à sa concrétisation. Il faut assortir cette stratégie de moyens financiers et humains.

*Il est relevé qu'à la campagne, le vélo sera peu utilisé pour les déplacements quotidiens, mais plutôt pour les loisirs. De plus, les voies cyclables sur les routes principales sont moins agréables à utiliser que les itinéraires traversant les petites localités. Enfin, les bandes cyclables récemment créées par un marquage jaune sont critiquées par une partie de la commission.*

Mme conseillère d'Etat rappelle que l'EMPD prévoyant d'améliorer la sécurité du réseau cyclable, les trajets des enfants et jeunes qui se rendent à l'école seront améliorés dans les communes qui le désirent. Elle indique également que l'Association suisse des transports routiers (ASTAG), associée à la réflexion, préfère les pistes cyclables aux bandes, pour des raisons de sécurité.

*Comment sera géré l'ensemble du trafic sur les itinéraires — tracteurs, vélos, chevaux — et y a-t-il la volonté de corréliser le vélo loisir et le tourisme rural ?*

Le réseau présenté étant tracé sur les routes cantonales, les chemins agricoles ou AF ne sont pas concernés. Ainsi, la stratégie vélo ne traite pas spécifiquement de questions concernant les chevaux ou les tracteurs.

Le volet loisir définit le réseau pour la pratique du vélo de loisir. Ces itinéraires seront revus dans le cadre de la stratégie, avec des questions de standard, d'aménagements. Pour ces itinéraires de loisirs, la question touristique est intégrée par une commission, pour les itinéraires SuisseMobile, qui comprend Suisse Tourisme, les communes, etc. Ainsi, les intérêts et la promotion touristique sont traités dans le cadre de cette commission. Une plateforme internet fait la promotion de logements touristiques en lien avec ces itinéraires.

#### **4. EXAMEN POINT PAR POINT DE L'EXPOSE DES MOTIFS**

(Seuls les chapitres ayant fait l'objet de remarques sont mentionnés)

##### ***1.4 Priorités de mise en œuvre : 1ère étape***

Une députée a pris contact avec les responsables de la région du Gros-de-Vaud. Au sujet de la planification et de l'aménagement de réseaux cyclables régionaux, elle demande dans quel délai les attentes des régions pourront être traitées par les ressources humaines du centre de compétence vélo. Concernant les partenaires de la DGMR, s'agit-il des organismes régionaux ou plutôt des agglomérations.

Madame la Conseillère d'Etat répond que ces craintes exprimées par le terrain sont légitimes. Il y a eu une pesée d'intérêt entre les craintes qu'il y ait trop de personnel d'un côté, et les craintes que les demandes ne

soient pas traitées. Sur les 10 postes prévus, un poste a été créé pour accompagner les projets régionaux des 10 régions. Conduire des projets routiers, qui font aussi circuler des vélos, demande des compétences. La DGMR va travailler avec les agglomérations et les bureaux des agglomérations lorsqu'ils existent. Pour les autres régions hors agglomérations, la DGMR va travailler avec les associations de développement économique, très intéressées par l'appui technique qui va pouvoir leur être apporté.

### **1.5.2 Subventions cantonales, stratégie vélo 2035, étape 1**

Un député évoque le PALM, avec des subventions cantonales et fédérales pour les routes. Il demande une clarification de ce qui se passe pour les agglomérations concernant ce qui a déjà été validé.

Le chef de la division planification explique que le principe est que les communes reçoivent une subvention pour l'aménagement du réseau cantonal structurant en localité. En agglomération ou hors agglomération, le principe est le même. En agglomération, en application de la Loi sur la mobilité et les transports publics (LMTP), il existe une subvention cantonale à toute les mesures vélo qui obtiennent une subvention fédérale dans le cadre de la politique fédérale. Elle est de 15% pour les aménagements simples (itinéraires, stationnements), et de 20% pour les ouvrages d'importance (franchissements). La subvention présentée dans l'EMPD sur le réseau cantonal structurant s'ajoute à la subvention fédérale et cantonale en application de la LMTP. Le principe est donc qu'il y a d'abord la subvention fédérale et cantonale additionnelle au titre des mesures vélo dans les agglomérations. Pour la part non subventionnée, vient en plus une subvention de 50% sur le réseau cantonal structurant, en application de la stratégie cantonale vélo. Ainsi, en agglomération, il y aura deux régimes. Les itinéraires situés sur le réseau cantonal structurant bénéficieraient d'une double subvention, et toutes les autres mesures, sur des réseaux d'importance locale, n'auraient que la subvention fédérale et cantonale sur la base des crédits déjà votés. La nouveauté introduite dans cet EMPD est qu'alors qu'aujourd'hui il n'y a aucune subvention cantonale en dehors des agglomérations, il y aura la possibilité d'avoir soit une subvention sur le réseau cantonal structurant, soit sur des réseaux reconnus d'intérêt régional.

## **5. DISCUSSION SUR LE PROJET DE DECRET ET VOTES (CHF 28'600'000)**

### **5.1. COMMENTAIRES, AMENDEMENTS ET VOTE**

L'art. 1 du projet de décret est refusé par 6 voix pour, 8 voix contre et 1 abstention.

L'art. 2 du projet de décret est refusé par 6 voix pour, 7 voix contre et 2 abstentions.

## **6. VOTE FINAL SUR LE PROJET DE DECRET**

*Le projet de décret est refusé par 6 voix pour, 8 voix contre et 1 abstention.*

## **7. ENTREE EN MATIERE SUR LE PROJET DE DECRET**

*La commission recommande au Grand Conseil de refuser l'entrée en matière sur ce projet de décret par 6 voix pour, 8 contre et 1 abstention.*

## **8. DISCUSSION SUR LE PROJET DE DECRET ET VOTES (CHF 13'250'000)**

### **8.1. COMMENTAIRES, AMENDEMENTS ET VOTE**

L'art. 1 du projet de décret est refusé par 6 voix pour, 7 voix contre et 2 abstentions.

L'art. 2 du projet de décret est refusé par 6 voix pour, 7 voix contre et 2 abstentions.

## **9. VOTE FINAL SUR LE PROJET DE DECRET**

*Le projet de décret est refusé par 6 voix pour, 7 voix contre et 2 abstentions.*

## **10. ENTREE EN MATIERE SUR LE PROJET DE DECRET**

*La commission recommande au Grand Conseil de refuser l'entrée en matière sur ce projet de décret par 6 voix pour, 7 contre et 2 abstentions.*

## **RAPPORT DU CONSEIL D'ETAT AU GRAND CONSEIL SUR LE POSTULAT SÉVERINE EVÉQUOZ ET CONSORTS - POUR LA POURSUITE ET LE RENOUVELLEMENT D'UNE STRATÉGIE CANTONALE DU VÉLO ! (18\_POS\_069)**

### **11. POSITION DU CONSEIL D'ETAT**

La discussion n'est pas demandée.

### **12. POSITION DE LA POSTULANTE**

La postulante adresse ses remerciements au Conseil d'Etat pour son rapport. La stratégie vélo était attendue des Vert-e-s, ainsi que des autres groupes politiques. La thématique du vélo concerne toujours plus de personnes. La croissance de la population, notamment en agglomération, et de la mobilité dans le canton nécessite une réponse en matière de mobilité douce. En 2018, il y a eu une prise de conscience de cette nécessité, avec plusieurs interventions parlementaires. Mme la postulante salue l'approche transversale du Conseil d'Etat (climat, santé, mobilité, aménagement du territoire, tourisme). Reconnaisant que l'objectif soit ambitieux (10 % de déplacements à vélo), la postulante se demande toutefois si cela est suffisant.

La stratégie est bonne également en matière de processus, en particulier lors de la consultation, et d'intégration des attentes. Le renforcement des ressources est réjouissant. Il faudra une diversité des profils de compétences chez les personnes engagées, qui ne devront pas être uniquement des ingénieures. L'approche transversale pour la réalisation de la stratégie, avec la plateforme cantonale, est l'une des clés de la réussite. Le crédit d'étude peut paraître élevé, mais il faut le placer en regard du financement des programmes d'agglomération émis tous les quatre ans — pour le PALM, CHF 500 mio sont sollicités. Elle salue finalement la complétude de la stratégie, des études à leur concrétisation.

### **13. DISCUSSION GENERALE**

La discussion n'est pas demandée.

### **14. VOTE DE LA COMMISSION**

*Acceptation du rapport*

*La commission recommande au Grand Conseil d'accepter le rapport du Conseil d'Etat par 11 voix pour, 0 contre et 4 abstentions.*

## **RAPPORT DU CONSEIL D'ETAT AU GRAND CONSEIL SUR LE POSTULAT ETIENNE RÄSS ET CONSORTS - POUR UNE POLITIQUE DE LA MOBILITÉ DOUCE TRANSVERSALE EN ADÉQUATION AVEC LES ENJEUX CLIMATIQUES ET DE SANTÉ PUBLIQUE (19\_POS\_113)**

### **15. POSITION DU CONSEIL D'ETAT**

La discussion n'est pas demandée.

### **16. POSITION DU POSTULANT (REPRÉSENTÉ PAR UN-E MEMBRE DE SON GROUPE)**

La discussion n'est pas demandée.

### **17. DISCUSSION GENERALE**

La discussion n'est pas demandée.

### **18. VOTE DE LA COMMISSION**

*Acceptation du rapport*

*La commission recommande au Grand Conseil d'accepter le rapport du Conseil d'Etat par 11 voix pour, 0 contre et 4 abstentions.*

**RAPPORT DU CONSEIL D'ETAT AU GRAND CONSEIL SUR LE POSTULAT ANNE-LAURE MÉTRAUX-BOTTERON ET CONSORTS - POUR QUE LE PROVISOIRE NE DURE PAS (20\_POS\_224)**

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

La discussion n'est pas demandée.

**20. POSITION DE LA POSTULANTE**

La postulante indique que la stratégie proposée par le Conseil d'Etat lui convient.

**21. DISCUSSION GENERALE**

La discussion n'est pas demandée.

**22. VOTE DE LA COMMISSION**

*Acceptation du rapport*

*La commission recommande au Grand Conseil d'accepter le rapport du Conseil d'Etat par 9 voix pour, 3 contre et 3 abstentions.*

Froideville, le 13 avril 2022.

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