

**RAPPORT DE MINORITE 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**

Pour l'ensemble des informations relatives à la composition de la commission, aux personnes représentant l'administration et au déroulement de la séance, il y a lieu de se référer au rapport de majorité rédigé par le Président et rapporteur de majorité de la commission, Monsieur le Député Jean-François Thuillard.

La minorité de la commission est composée de Mesdames les Députées Alice Genoud, Anne-Laure Métraux-Botteron, Sylvie Pittet Blanchette et de Messieurs les Députés Blaise Vionnet, Cédric Echenard, ainsi que du soussigné, Vincent Jaques, rapporteur de minorité.

## **2. RAPPEL DES POSITIONS**

Il est renvoyé au rapport de majorité du 13 avril 2022, très exhaustif, pour le détail de la position du Conseil d'Etat (partie 2) ainsi que de la discussion générale (partie 3) et de l'examen point par point de l'exposé des motifs (partie 4). Il est également renvoyé au rapport de majorité les positions et votes de la commission sur les objets 19\_POS\_113 et 20\_POS\_224.

Seul un résumé de la position du Conseil d'Etat et un énoncé des points de divergence est rédigé ci-dessous.

Avec l'augmentation d'usage du vélo électrique et celle 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).

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. 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.

L'Etat souhaite atteindre une part modale de 10% de l'usage du vélo, soit l'équivalent du canton de Berne. Actuellement cette part avoisine 2,2% (chiffres 2015).

Pour atteindre cet objectif, trois axes stratégiques ont été définis :

### ***1. Promouvoir le vélo***

Il s'agit de changer l'image du vélo et de renforcer les compétences qui en permettent la pratique quotidienne, au profit de toutes les usagères et de tous les usagers, actuels et futurs.

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

Accélérer le rythme des aménagements : en dix ans, seuls 60 km de réseau cyclable ont été aménagés. Pour l'avenir, 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.

### ***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. 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 %).

### **Points de divergences entre les commissaires de majorité et de minorité**

Il s'agit tout d'abord de saluer que sur certains aspects, les commissaires ont exprimé des avis similaires. Ainsi, la nécessité d'agir, notamment au niveau de l'amélioration de la sécurité, n'a pas été contestée. Chacune et chacun a pu constater l'augmentation de l'usage du vélo sur les routes vaudoises. De même, le renforcement du soutien aux communes est considéré positivement par une grande partie de la commission.

Les principaux points de désaccord concernent l'usage potentiel des surfaces d'assolement (SDA), l'ampleur de la stratégie (le rythme de son déploiement) et les coûts nécessaires à sa mise en œuvre. Ces trois sujets sont développés dans le chapitre suivant.

### **3. POSITION DES COMMISSAIRES DE MINORITE**

En premier lieu, la minorité de la commission salue une stratégie cantonale de la promotion du vélo qui est attendue par un grand nombre de citoyennes et de citoyens de ce canton. Elle fait écho à différentes demandes issues du Grand Conseil, et a fait l'objet d'une consultation soignée auprès de toutes les parties prenantes. Cette stratégie intègre également deux paramètres récents : d'une part l'aspiration d'une partie de la population à changer ses modes de déplacement suite à la pandémie de Covid-19 en optant pour une qualité de vie plus saine, et d'autre part la nécessité d'aménager et d'adapter les infrastructures cantonales dans la perspective d'une modification des comportements individuels induits par le changement climatique.

Trois thématiques particulières ont cependant nourri les discussions de la commission.

#### **Des surfaces d'assolement discutées**

Il est possible en effet que pour l'ensemble du déploiement, une centaine d'hectares de surfaces d'assolement soient nécessaires. Précisons toutefois qu'il s'agirait d'en consommer 5 hectares par année, sur une durée de vingt ans, selon un scénario maximal. Le projet de décret vise justement pour une partie à financer des études qui permettront de chiffrer précisément cet impact. Les conditions à remplir pour justifier une emprise sur les SDA sont strictes : le projet doit répondre à un objectif important pour le canton et l'emprise doit être indispensable et optimale. La minorité de la commission estime que la stratégie cantonale de promotion du vélo remplit le critère d'importance et de nécessité, et souligne au passage que comparé à d'autres emprises pour des réalisations purement routières (pensons par exemple au nœud autoroutier de Crissier), les surfaces d'assolement envisagées pour la stratégie vélo sont admissibles et s'inscrivent malgré tout dans une perspective de développement durable. En définitive, la problématique des SDA entre en résonance avec diverses priorités : la sécurité des cyclistes en est une et l'amélioration de la qualité des infrastructures cantonales permet d'y répondre. Les quelques hectares de SDA potentiellement concernés par la stratégie vélo ne remettent aucunement en question la sécurité de l'approvisionnement alimentaire en comparaison avec d'autres projets.

#### **De l'ampleur du déploiement de la stratégie**

Le rapport de majorité indique que si ses membres reconnaissent la nécessité d'une stratégie vélo, les montants des crédits demandés sont jugés très élevés, et qu'il serait préférable de procéder par étape.

La minorité de la commission considère comme regrettable que les demandes de crédits en faveur d'infrastructures pour vélo soient critiquées, alors que le Grand Conseil accepte chaque année des crédits bien plus importants en faveur des routes et de la voiture. En cela, la stratégie proposée est à la hauteur des attentes, car elle comble également des lacunes dans les infrastructures en localités en dehors des agglomérations. Il est nécessaire de prévoir un réseau de qualité permettant des déplacements sur de plus longues distances. La stratégie a le mérite d'élargir la vision de la mobilité, qui va se transformer avec le réchauffement climatique. Les trajets à vélo vont toucher de plus en plus les déplacements professionnels et non uniquement de loisirs. La perspective pour le Canton d'avoir une vision globale est indispensable à la constitution d'un réseau cyclable réfléchi, étudié et optimisé. Les crédits sollicités permettront non pas d'agir au coup par coup en fonction d'opportunités, mais au contraire de dresser une cartographie minutieuse des itinéraires alliant efficacité et sécurité. Cette nécessaire concrétisation va de pair avec les ambitions cantonales en matière climatique figurant dans le plan climat vaudois : neutralité carbone d'ici à 2050, et réduction des gaz à effet de serre de 50 à 60% d'ici à 2030.

#### **Des ressources et des moyens financiers**

Comme détaillé dans l'EMPD, le crédit d'études comprend des mandats confiés à des tiers pour l'élaboration de dossiers solides et précis pour des mises à l'enquête et également pour mener à bien des études visant à toucher le moins possible de surfaces d'assolement et de forêts. À cela s'ajoutent des moyens en ressources humaines pour la promotion du vélo dans tout le canton, ainsi qu'un centre de compétence notamment destiné aux communes. Le crédit d'investissement porte, lui, sur l'aménagement et l'entretien du réseau utilitaire structurant en localité et sur les réseaux de tiers.

La commission s'est penchée sur le ratio des coûts d'honoraires par rapport aux coûts des travaux. Le montant de 7% n'apparaît nullement exagéré par rapport aux travaux d'ingénierie habituels. Il semble encore utile de

rappeler que chaque projet étudié dans le cadre du présent décret fera ensuite l'objet d'une décision et d'un crédit de réalisation auprès du Grand Conseil.

Il est également rappelé que les objectifs de transfert modal ne seront pas atteints sans moyens à disposition pour les études comme pour les réalisations de pistes cyclables et que notre canton – à l'instar des autres cantons suisses – doit appliquer une modification constitutionnelle acceptée par 86% de voix favorables dans le Canton de Vaud.

Comme indiqué dans le rapport de majorité, l'EMPD indique que si l'on veut faire mieux et aller plus vite, il faut davantage de moyens. Pour réaliser 500 kilomètres d'aménagements cyclables en 10 ans (soit aller 10 fois plus vite), il faut aussi dix fois plus de moyens en ressources humaines notamment. C'est ce que prévoit le présent décret, et c'est également cette voie et ce rythme que souhaitent emprunter les membres de la minorité de la commission.

#### **4. CONCLUSION**

A la lumière des arguments ainsi présentés, les six commissaires de minorité recommandent au Grand Conseil d'accepter ce projet de décret.

Morges, le 20 avril 2022.

*Le rapporteur :  
(Signé) Vincent Jaques*