

**RAPPORT DE LA COMMISSION THEMATIQUE DES INFRASTRUCTURES
LIEES AUX TRANSPORTS ET A LA MOBILITE
chargée d'examiner l'objet suivant :**

Exposé des motifs et projet de décret accordant au Conseil d'Etat un crédit d'investissement de CHF 17'275'000.- pour financer des subventions aux communes portant sur les mesures en faveur des deux-roues non motorisés des projets d'agglomération et pour renforcer l'activité du Guichet cantonal vélo

1. PRÉAMBULE

La commission s'est réunie le jeudi 1^{er} novembre 2018 à la Salle du Bulletin, dans le Parlement, à Lausanne. Elle était composée de Mmes Suzanne Jungclaus Delarze, Circé Fuchs, Carole Schelker, de MM. Jean-Luc Bezençon, Jean-François Cachin, Pierre Dessemontet, Stéphane Rezso, Vincent Jaques, José Durussel, Pierre-Alain Favrod, Pierre Volet, Christian van Singer, François Pointet, Alexandre Rydlo, et de M. Jean-François Thuillard, président.

Accompagnaient Mme Nuria Gorrite, présidente du Conseil d'Etat et cheffe du DIRH : MM Pierre-Yves Gruaz, directeur général de la DGMR, Frederico Molina, chef de la division planification (DGMR), M. Fabian Schwab, responsable du guichet vélo (DGMR).

M. Cédric Aeschlimann, secrétaire de la commission, assisté de M. Caryl Giovannini, ont établi les notes de séances.

2. PRÉSENTATION DE L'EMPD – POSITION DU CONSEIL D'ETAT

Cet EMPD s'inscrit dans le cadre de la loi sur la mobilité et les transports publics (LMTP). La logique poursuivie par le premier volet de l'EMPD est d'appuyer les communes ayant présenté un projet d'agglomération et qui ont obtenu un financement fédéral, lequel se voit renforcé par un financement cantonal. Celui-ci prévoit d'appuyer la création de pistes cyclables ou de franchissements. Le financement cantonal se montera à 15% supplémentaire pour les pistes cyclables et à 20% en ce qui concerne les franchissements.

Ensuite, le second volet concerne la promotion de la transition vers des formes de mobilité alternative. L'Etat vise à appuyer les communes dans les stratégies de telles promotions.

Enfin, un nouveau paramètre intervient dans cette présente demande de crédit d'investissement : il s'agit du renforcement du guichet vélo. En effet, le Responsable du guichet vélo, consacre seulement 20% de son temps à accompagner le canton et les communes dans leurs projets de réalisation d'infrastructures de mobilité douce. Ce taux d'activité n'est pas suffisant, puisque le projet est actuellement en phase de réalisation, les communes devant obtenir des réponses à leurs questions. De ce fait, le canton et les communes doivent travailler de manière coordonnée pour faciliter la mise en réseau et la continuité du projet. Ainsi, le Conseil d'Etat souhaite engager un auxiliaire à contrat à durée déterminée – sur 5 ans – pour renforcer le guichet vélo.

3. DISCUSSION GÉNÉRALE

Les communes qui peuvent toucher de tels subsides sont-elles celles dont les agglomérations sont reconnues par la Confédération ? De plus, Rive Lac et la Broye pourront-elles dans le futur bénéficier de tels subsides ? La Riviera constitue un bassin important de population, dans lequel vivent 80'000 personnes.

La région Rive Lac n'est pas encore reconnue par la Confédération comme étant une véritable agglomération. La Broye, quant à elle, n'a pas de projet d'agglomération. L'article 29a, alinéa 3, de la LMTP interdit que des régions sans projet d'agglomération reconnu par la Confédération touchent des subsides. En effet, la mobilité douce reste un moyen de transport uniquement pertinent au sein des agglomérations. Le principe de subsidiarité veut que des subventionnements soient octroyés là où ils sont susceptibles d'être utiles au plus grand nombre de personnes.

Le présent EMPD représente un second train de subventions, destiné à couvrir les mesures des agglomérations de première génération qui ne sont pas encore réalisées, de seconde génération et de troisième génération qui obtiendront la condition d'agrément fédéral. Plusieurs autres trains de subventions pour soutenir les prochaines mesures de projets d'agglomération seront mis en place.

D'autre part, le comité de pilotage de l'agglomération Rive Lac a poursuivi ses travaux et ses coordinations depuis 2008, lors du refus de la Confédération de considérer cette région comme une agglomération. Un projet d'agglomération de quatrième génération y est actuellement étudié, lequel a une visée transcantonale. Celui-ci fera l'objet d'une nouvelle candidature en 2019. Par ce biais, Rive Lac pourra prétendre aux conditions actuelles de la LMTP. Lors de l'adoption de cette dernière, deux éléments avaient concouru à sa conception. Le premier est qu'il n'était pas question de subventionner des mesures isolées d'agglomération. En effet, la LMTP vise une forme de cohérence dans la planification des réseaux d'agglomération.

Le second élément voulait opérer une simplification des procédures dans l'obtention des subventions. De fait, les indicateurs choisis par le canton pour évaluer la pertinence des projets éligibles à une subvention sont les mêmes que ceux que la Confédération utilise pour juger de la qualité des projets d'agglomération. Ainsi, cette procédure permet aux communes de produire une demande simultanée de subventions fédérales et cantonales.

Les régions du Grand Genève, Payerne et Fribourg planifient-elles aussi des projets d'agglomération ?

Ces régions ne sont pas reconnues comme agglomération par la Confédération, car elles ne comportent pas la densité de population suffisante. Cependant, elles prévoient des projets d'infrastructures de mobilité douce, lesquels ne seront toutefois pas subventionnés à hauteur de 15% par le canton.

L'ordonnance fédérale concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et des autres moyens affectés à la circulation routière (OUMin) fixe les périmètres reconnus pour engager des réflexions d'agglomération. Dans le canton de Vaud, seuls 5 périmètres peuvent déposer un projet d'agglomération. Il s'agit de la partie vaudoise du Grand Genève, Lausanne-Morges, l'agglomération d'Yverdon-Les-Bains, l'agglomération Rive Lac et le Chablais. Parmi celles-ci, 4 agglomérations ont des mesures couvertes par les tranches de financement. L'agglomération qui n'est actuellement pas couverte par ses financements est Rive Lac. Même si cet EMPD vise à soutenir les communes dans les périmètres d'agglomération, les actions cantonales en faveur du vélo ne se limitent pas aux seules agglomérations. En effet, il existe une stratégie cantonale de promotion du vélo dans les zones sortant des périmètres d'agglomération. Cette stratégie vise à lier les centres entre eux, lesquels constituent des périmètres d'actions utiles pour la mobilité douce utilitaire.

En fonction des pourcentages qui présentent la répartition du montant du crédit d'investissement entre les différentes agglomérations, quelle est la motivation d'une telle répartition ? Concernant le projet du Chablais, une subvention similaire était-elle prévue en Valais, dans la mesure où ce projet est inter cantonal ? Le canton de Vaud s'intéresse-t-il plus à fond aux projets lorsque ceux-ci ont été validés par la Confédération ?

La Confédération valide des projets que le canton a présentés. Celui-ci effectue une analyse des projets en amont du processus de validation par la Confédération. Ensuite, la répartition du crédit d'investissement se fait en fonction des montants annoncés par les agglomérations.

La liste de mesures financées par la Confédération existe. Ensuite, la clé de répartition du montant du crédit d'investissement est appliquée en fonction de cette liste des mesures. Enfin, le Valais ne dispose pas de base légale pour permettre un appui aux projets d'agglomération.

4. EXAMEN POINT PAR POINT DE L'EXPOSÉ DES MOTIFS

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

2. Mode de conduite du projet

Une convention entre le canton et les communes est-elle également établie en sus de la convention entre la Confédération et le canton ?

Un accord-cadre est établi pour l'ensemble de l'agglomération, désigné sous le nom d'« accord sur les prestations ». Cet accord est signé entre la Confédération et le canton qui représente les communes. La signature de cette convention par le canton repose sur « le protocole additionnel à la mise en œuvre du projet d'agglomération » signé entre le Conseil d'Etat et les communes.

Ensuite, il existe une convention de financement pour chaque mesure cofinancée par le Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA). Puis, dans la mesure où il s'agit souvent de mesures intercommunales qui démultiplient le nombre potentiel d'acteurs signataires, chacune de ces conventions est également établie entre la Confédération et un organe cantonal représentant l'agglomération. Pour les mesures infrastructurelles, il s'agit de la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR). La DGMR représente donc l'intermédiaire entre la Confédération et les communes et atteste – lors de cas où il existe une répartition entre plusieurs bénéficiaires - qu'il existe une règle de répartition de financement.

Concernant la stratégie cantonale de promotion du vélo, le premier objectif de 2008, visant à faire tripler les distances parcourues en vélo à l'horizon 2020, sera-t-il atteint ?

Il est impossible de le dire aujourd'hui. La difficulté d'une telle mesure réside dans la capacité à obtenir un échantillonnage représentatif. Cependant, par le micro recensement des pratiques de mobilités, certains indicateurs globaux sur l'utilisation et la part de mobilité douce dans les déplacements ont pu émerger. Les indicateurs du dernier micro recensement à la commission seront communiqués. Toutefois, l'ensemble des comptages effectués en milieu urbain, lequel contexte est concerné par ces financements, montre une augmentation de la mobilité douce et de la pratique du vélo en particulier. De plus, l'Etat a pu montrer qu'une corrélation existe entre l'amélioration des infrastructures destinées à la pratique du vélo et l'augmentation de cette pratique.

Les relevés effectués sur la route du lac située devant l'Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL) ont montré que les aménagements ont permis de passer de 600 à 800 cyclistes par jour en 2015.

Il est relevé que les gares suisses allemandes comportent des parkings à vélo sécurisés. Dans le projet de rénovation de la gare de Lausanne, des surfaces suffisantes ont-elles été provisionnées pour permettre la création de tels parkings ?

La réponse est affirmative. Les CFF intègrent eux-mêmes ces éléments dans les aménagements et la modernisation des structures ferroviaires. De plus, un EMPD est actuellement en préparation et visera à soutenir, par des subventions cantonales, des projets d'interface de transports portés par les communes pour réaliser des espaces de transbordements entre les différents moyens de mobilité douce. Il est impossible de desservir chaque commune avec le train. Cependant, il est avéré que la réalisation de gares de bus et de structures de stationnement de vélos bien dimensionnés et bien situés, incite les individus à se rendre dans des gares ferroviaires avec des moyens de transport alternatifs.

Le stationnement abrité et sécurisé du vélo est aussi un déterminant de son usage au quotidien. Ainsi, une composante entière des projets d'agglomération est consacrée au stationnement des vélos.

Les vélos-stations planifiées pouvant bénéficier de subventions cantonales se situent à Renens, Prilly, Morges ainsi qu'à Aigle. La vélo-station située à Lausanne a déjà bénéficié du premier crédit-cadre.

Les projets d'agglomération contiennent-elles des mesures d'encouragement de la pratique du vélo auprès des écoles ?

Toute une série d'actions et de mesures de promotion est prévue. Ceci constitue un des volets possibles de la demande de crédit. Le canton entier est traversé d'actions de promotion de la pratique du vélo.

5. DISCUSSION SUR LE PROJET DE DECRET ET VOTES

5.1. COMMENTAIRES, AMENDEMENTS ET VOTE

L'art. 1 du projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents.

L'art. 2 du projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents.

5.2. VOTE FINAL SUR LE PROJET DE DECRET

Le projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents.

5.3 ENTREE EN MATIERE SUR LE PROJET DE DECRET

La commission recommande au Grand Conseil l'entrée en matière sur ce projet de décret à l'unanimité des membres présents.

Froideville, le 14 décembre 2018

Le rapporteur :
(signé) Jean-François Thuillard