

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

**Postulat Laurent Balsiger et consorts - Voies express cyclables sur l'axe lémanique – une  
infrastructure de mobilité clé entre agglomérations, au nom de Nathalie Vez et Sébastien Humbert**

## **1. PREAMBULE**

La Commission thématique des infrastructures liées aux transports et à la mobilité (CTITM) s'est réunie le mardi 1<sup>er</sup> avril 2025 à la Salle Romane, Rue Cité-Devant 13, à Lausanne.

Sous la présidence de Monsieur le Député Pierre-Alain Favrod, dite Commission était composée de Mesdames les Députées Amélie Cherbuin (qui remplaçait Aude Billard) et Nathalie Vez ; ainsi que de Messieurs les Députés Jean-Luc Bezençon (remplace Bernard Nicod), Jean-François Cachin, Jérôme De Benedictis, Xavier de Haller, Oleg Gafner, Philippe Germain, Vincent Jaques, Stéphane Jordan, Pierre Kaelin, Didier Lohri (remplace David Raedler) Yves Paccaud (remplace Romain Pilloud) et Fabrice Tanner. Madame la Députée Aude Billard et Messieurs les Députés Bernard Nicod, David Raedler et Romain Pilloud étaient excusés.

Ont également participé à cette séance Madame la Conseillère d'Etat Nuria Gorrite, Cheffe du Département de la culture, des infrastructures, et des ressources humaines (DCIRH) ; Monsieur Pierre-Yves Gruaz, Chef de la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) ; Monsieur Federico Molina, Chef de la division planification à la DGMR.

Monsieur Florian Ducommun-dit-Boudry, Secrétaire suppléant de la Commission, a rédigé les notes de séance et en est vivement remercié.

## **2. POSITION DU POSTULANT**

A titre liminaire, le postulant indique que le présent postulat est porté conjointement avec ses collègues Nathalie Vez, Sébastien Humbert ainsi que 41 autres co-signataires. Il indique par ailleurs avoir préparé une présentation (*en annexe aux présentes notes de séance*) accompagnée d'un extrait de film illustrant le concept de « voies express vélo » ou « véloroutes », encore peu familier dans la région.

Se référant à un document de base émis par l'Office fédéral des routes (OFROU) datant de 2015<sup>1</sup>, ces infrastructures sont définies comme des liaisons d'excellente qualité à l'intérieur du réseau cyclable – comparables aux autoroutes dans le réseau routier – qui permettent de rouler de manière fluide et confortable. Hors localité, il convient de privilégier les sites propres, mais en localité il est possible d'emprunter des routes à faible charge de trafic.

Le postulant présente ensuite un projet de la région zurichoise (cf. à Winterthur), où une « voie express » alterne entre sites propres, traversées de routes à grand trafic et zones partagées avec les véhicules, lesquelles sont signalées de manière que les automobilistes prennent conscience du partage de l'espace. D'autres

---

<sup>1</sup> [Voies express vélo - Document de base](#), .pdf, 20 pages, site web de la Confédération

exemples, notamment aux Pays-Bas, illustrent des aménagements hors localité permettant des déplacements rapides sur de longues distances, adaptés à la mobilité quotidienne, y compris avec des vélos électriques.

Un extrait du film « Les roues de l'avenir » est alors proposé aux membres de la Commission. À travers ces quelques minutes d'images, il est souligné que la sécurité des cyclistes aux Pays-Bas ne repose pas sur le port du casque, mais sur une séparation physique avec les véhicules motorisés. Le modèle néerlandais n'est pas évidemment pas inné, mais résulte d'une évolution initiée dans les années 1970, entre autres pour donner suite à un mouvement citoyen déclenché par l'accident mortel d'une enfant de six ans, Simone. Son père, journaliste, a alors publié un article intitulé « Stop au meurtre des enfants », conduisant à un plan vélo imaginé en partie par les enfants eux-mêmes.

Le postulant mentionne également l'exemple de la ville de Paris où des centaines de millions d'euros ont été récemment octroyés par l'agglomération urbaine dans le développement de telles pistes, et ce sous l'impulsion d'un projet développé par des associations cyclistes.

Grâce notamment aux vélos électriques, le vélo devient un moyen de déplacement rapide, y compris pour les pendulaires journaliers. En Allemagne par exemple, il est possible de parcourir 10km à 30km en moins d'une heure, comme en témoignent les axes Frankfurt-Darmstadt (31km) ou Dortmund-Duisburg (environ 100km). En 2015 déjà, le document de l'OFROU identifiait d'ailleurs l'arc lémanique (Montreux-Genève) comme un tracé à développer.

Sur le plan des bienfaits, le postulant cite une étude danoise (datant de 2000) qui indique que trois heures de vélo par semaine réduisent de 40% le risque de mortalité. Une autre étude française (datée de 2024) parvient à la conclusion que si 25% des déplacements motorisés inférieurs à 5km étaient effectués à vélo, environ 1'800 morts par an seraient évitées.

En 2023, le gouvernement britannique conservateur de Rishi Sunak a mené une étude, selon laquelle chaque livre sterling dépensée pour des infrastructures cyclables et piétonnes engendre un bénéfice de 5,6 livres, c'est-à-dire le double de ce que « rapporte » la construction d'une voie automobile, à la fois pour les bienfaits liés à la santé publique ou encore la réduction des embouteillages et de l'espace public. Aux Pays-Bas, jusqu'à 20% de report modal est observé sur certains tronçons parallèles aux autoroutes.

En conclusion, le postulant affirme que les voies express vélo favorisent la fluidité des déplacements, la santé et l'économie. Alors en route, ou plutôt en selle, et suivons le mouvement qui s'accélère partout autour de nous et étudions cette thématique pour l'inclure dans nos diverses planifications et réalisations.

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

La Cheffe du DCIRH reconnaît les aspects positifs des voies express vélo et confirme que le Conseil fédéral encourage leur réalisation, notamment par le biais d'un potentiel co-financement de 30 à 50% dans le cadre des programmes d'agglomération. Elle rappelle que la Stratégie cantonale de promotion du vélo – Horizon 2035 prévoit déjà l'examen de ce concept dans le cadre d'une région pilote, en l'occurrence dans la zone Aubonne-Morges-Cossonay, et ce en collaboration avec la Division Planification de la DGMR et l'association de la région de Cossonay-Aubonne-Morges (ARCAM). De telles études doivent effectivement se décliner en collaboration avec les communes, les associations régionales de développement économique et les acteurs de la mobilité.

Dans son rapport répondant au postulat Cataneo<sup>2</sup>, l'OFROU précise que la mise en œuvre d'un réseau national de pistes cyclables relève de la compétence des cantons et des communes, la Confédération se limitant à un rôle de co-financement via les programmes d'agglomération. Pour y prétendre, les projets doivent être proches de la réalisation de leur(s) projet(s), ce qui implique de lancer dès maintenant des études préalables avec les communes, sur la base du manuel fédéral définissant les caractéristiques minimales de ces voies cyclables, à savoir des liaisons continues d'excellente qualité qui relient des destinations importantes, à fort potentiel cyclable, et qui couvrent de longues distances.

L'opportunité du prochain projet d'agglomération (6<sup>ème</sup> génération) est évoquée pour y intégrer un projet pilote, la 5<sup>ème</sup> génération venant d'être déposée. Toutefois, la Cheffe du DCIRH souhaite mettre en garde contre plusieurs risques. D'une part, la possibilité que ces études retardent la réalisation de tronçons

---

<sup>2</sup> [Réseau de pistes cyclables sûres et rapides entre les agglomérations du pays](#), site web Curia Vista

structurants déjà identifiés dans la stratégie actuelle, en créant une incertitude sur leur pertinence. D'autre part, les risques procéduraux liés à des expropriations, lesquelles peuvent impacter des surfaces d'assolement (notamment agricoles) sujettes à de complexes pesées d'intérêts. Enfin, un risque financier demeure puisque ces ouvrages sont nettement plus coûteux que les aménagements cyclables standards.

La Conseillère d'Etat précise ainsi que la DGMR n'est pas opposée à entrer en matière sur ce postulat étant donné que des travaux sont déjà engagés avec la région pilote.

La Responsable de l'Unité vélo ajoute que la Cheffe de projet chargée d'accompagner ces études régionales prend ses fonctions ce jour. En outre, elle insiste sur la nécessité d'une analyse détaillée de la faisabilité technique et financière de chaque tronçon, certaines sections pouvant emprunter des routes à faible trafic, avant toute décision d'intégration dans une « voie express vélo ».

#### 4. DISCUSSION GENERALE

Une Députée remercie le postulant pour sa présentation ainsi que pour l'extrait vidéo, qu'elle juge particulièrement éloquent. Elle souligne que les retours d'expérience – qu'ils proviennent des Pays-Bas, de Winterthur, ou des projets en cours à Genève et Berne – démontrent que la mise en service de ces voies express vélo génère une fréquentation immédiate. Celle-ci ne se limite pas aux cyclistes habituels, mais attire une nouvelle population qui délaisse leur voiture voire d'autres moyens de transport pour utiliser ces infrastructures, qui constituent le niveau supérieur dans la hiérarchie des voies cyclable.

Par ailleurs, elle précise que la réalisation de ces axes ne nécessite pas systématiquement la création de nouveaux sites propres puisqu'il est souvent possible de valoriser l'existant, notamment en convertissant des ruelles peu fréquentées par le trafic motorisé en autoroutes cyclables. Bien que consciente que cette approche puisse susciter des résistances locales, elle salue l'ouverture manifestée par le Conseil d'Etat à étudier ces projets en vue de potentiellement les intégrer dans le prochain programme d'agglomération. Dès lors, elle encourage la Commission à soutenir ce postulat.

Le postulant insiste sur l'importance capitale d'intégrer dès maintenant les « voies express vélo » dans les planifications futures, afin de garantir une cohérence d'ensemble. Il rappelle qu'une telle infrastructure ne peut se concevoir de manière fragmentée – tronçon par tronçon – mais exige une vision globale. Citant l'exemple de Winterthur, il rejoint l'idée de valoriser l'existant en intégrant des zones 30 ou des routes partagées, tout en suggérant d'étudier la conversion de chemins actuellement interdits aux véhicules ou d'autres axes existants. L'objectif consiste dès lors à adopter une appréciation à long terme en vue d'inscrire le Canton dans un futur réseau international.

Un Député affirme son adhésion de principe au développement d'infrastructures pour les mobilités actives dans le cadre d'une politique multimodale cantonale cohérente. Toutefois, il estime que la présente réflexion doit dépasser la seule question des aménagements pour aborder les conditions réglementaires et financières de leur exploitation. S'appuyant sur le manuel de l'OFROU auparavant cité, il souhaite soulever plusieurs problématiques.

- Premièrement, la nécessité de définir et de faire respecter un code de la route adapté à ces infrastructures (priorités, respect des feux, arrêts aux intersections, etc.), d'autant que certaines directives évoquent des limites de vitesse fixées à 30 km/h, alors qu'un certain nombre de vélos électriques peuvent largement les dépasser. Dès lors, la question du contrôle des vitesses et, plus globalement, de l'identification des utilisateurs se pose, condition *sine qua non* pour assurer la sécurité et le respect des règles sur ces axes structurants.
- Deuxièmement, il s'interroge sur la problématique liée à l'emprise au sol de ces infrastructures ainsi que sur la participation des cyclistes aux coûts de ces dernières, par exemple via une vignette. Une telle réflexion doit évidemment être engagée au niveau fédéral, tout comme d'autres adaptations législatives (par exemple pour rendre les cyclistes prioritaires dans les zones 30).

Enfin, sur un ton plus ironique, il note que si le Canton prend exemple sur celui de Zurich pour sa stratégie vélo, il pourrait tout autant bien s'en inspirer pour l'élargissement de ses autoroutes, soulignant par-là la nécessité d'une approche équilibrée et globale des déplacements. Bien que la planification de ces « voies express vélo » incombe au Canton, le commissaire conclut que les enjeux législatifs et financiers dépassent largement le cadre cantonal et nécessitent une coordination fédérale.

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

*A la voix prépondérante de la présidence, la Commission recommande au Grand Conseil de ne pas prendre en considération ce postulat par 7 voix pour, 7 voix contre et 1 abstention.*

*Un rapport de minorité est annoncé et sera rédigé par M. Gafner.*

Noville, le 21 avril 2026.

*Le rapporteur :  
(Signé) Pierre-Alain Favrod*

### **Annexe :**

- Présentation effectuée en séance par le postulant

Postulat - 24\_POS\_51 - Laurent Balsiger et  
consorts - **Voies express cyclables sur  
l'axe lémanique** – une infrastructure de mobilité  
clé entre agglomérations, au  
nom de Nathalie Vez et Sébastien Humbert

# Qu'est-ce qu'une voie express vélo (véloroute) selon OFROU?

Les voies express vélo sont des **liaisons d'excellente qualité à l'intérieur du réseau cyclable**. Elles relient certaines destinations importantes, au potentiel élevé, sur de plus grandes distances, tout en offrant aux cyclistes la possibilité de **rouler de manière fluide et confortable**.

**Hors localité, il convient d'aménager des itinéraires en site propre, si possible en retrait du trafic motorisé. En localité, les itinéraires peuvent passer par des routes à faible charge de trafic.** Lorsque cela s'y prête, les routes et les chemins existants seront utilisés.

# Concept (OFROU)



Studienauftrag Konkretisierung Veloschnellrouten, Winterthour

# Exemples



"Fietsnelweg" (voie express vélo), Pays-Bas (OFROU)



Véloroute Töss Winterthour (LBr)

# Exemples



Véloroute Töss Winterthour (LBr)

# Exemples

Film «Les roues de l'avenir»

# Pourquoi des voies express vélo ?

Grâce au vélos électriques notamment, le **vélo redevient un moyen de déplacement rapide**, y compris pour les pendulaires, vraie alternative au transport individuel même pour plusieurs dizaines de km.

En Allemagne, des voies express vélo d'une longueur appréciable sont prévues : Francfort - Darmstadt, 31 km ; voie express vélo de la Ruhr dans la région de Dortmund / Duisburg, env. 100 km (Source : FAZ online 08.10.2015).

Des voies express vélos (véloroutes) **existent et se développent dans de nombreux pays** (Nord de l'Europe mais pas seulement – comme le montre l'extrait du film ), et chez nous dans la **région zurichoise**.

En 2015 déjà, la **Confédération (OFROU) a établi un document de base à ce propos**, avec diverses recommandations, dont région zurichoise (en cours de réalisation) et arc lémanique (Montreux – Genève).

# Bénéfices «collatéraux» des déplacements en vélo – Santé

Le Pr Pietro Majno ont lancé en 2018 une **pétition au Grand Conseil genevois, signée par 429 médecins genevois en 2018**, qui demandait aux autorités d'inscrire en priorité dans leur agenda le développement d'aménagements cyclables sécurisés.

Pourquoi cet engagement massif du monde médical? C'est simple. **«Trois heures de vélo par semaine, par exemple pour aller au travail, diminuent de 40% le risque de mortalité»**, dit Patrick Saudan, citant une étude danoise publiée en 2000 qui a ciblé 30'000 hommes et femmes sur 15 ans.

Une étude française publiée en 2024 dans le Lancet Regional Health parvient à la conclusion que si **25% des déplacements motorisés de moins de 5 km étaient faits à vélo, on éviterait environ 1800 morts** par an dans le pays.

# Bénéfices «collatéraux» des déplacements en vélo – Financier

En 2023, le gouvernement britannique, celui de Rishi Sunak, du parti conservateur, a fait des calculs. Son [rapport du ministère des Transports](#) estime que **chaque livre sterling dépensée pour des infrastructures cyclables et piétonnes engendre un bénéfice de 5,6 livres, c'est-à-dire le double de ce que «rapporte» la construction d'une voie automobile.**

# Conclusion

Le vélo, et les **voies express vélo**, c'est bon pour la fluidité de la mobilité, pour la santé et pour le portemonnaie tant de l'Etat que des bénéficiaires!

**Alors en route, ou plutôt en selle**, et suivons le mouvement qui s'accélère partout autour de nous et **étudions cette thématique pour l'inclure dans nos diverses planifications et réalisations !**

Au plaisir d'en discuter avec vous!