

RAPPORT DE LA COMMISSION THEMATIQUE

DES INFRASTRUCTURES LIEES AUX TRANSPORTS ET A LA MOBILITE

chargée d'examiner l'objet suivant :

Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le Postulat Jessica Jaccoud et consorts - Tourisme 4 saisons – pour une stratégie cyclotouristique et des bornes cyclistes dans les cols vaudois (23_POS_29)

1. PREAMBULE

La Commission thématique des infrastructures liées aux transports et à la mobilité (CTITM) s'est réunie le mardi 31 mars 2026, à la salle du Bulletin, Rue Cité-devant 13, à Lausanne. Présidée par Pierre-Alain Favrod, elle était composée de Mmes Nathalie Vez, Aude Billard, de MM Jérôme de Benedictis, Jean-François Cachin, Philippe Germain, Xavier de Haller, Oleg Gafner, Vincent Jaques, Stéphane Jordan, Jean-Luc Benzençon (qui remplace Bernard Nicod), Pierre Kaelin, Laurent Balsiger (qui remplace Romain Pilloud), Vincent Bonvin (qui remplace David Raedler), Fabrice Tanner. MM Bernard Nicod, Romain Pilloud et David Raedler étaient excusés.

Mme Isabelle Moret, cheffe du Département de l'économie, de l'innovation, de l'emploi et du patrimoine (DEIEP), était accompagnée de M. Raphaël Conz (DEIEP – SPEI, Chef de service), M. Jean-Baptiste Leimgruber (DEIEP - SPEI, Responsable de l'office du développement économique), M. Laurent Tribolet (DICIRH - DGMR, Chef de la division entretien), M. Raoul Vuffray (DFTS - SEPS, Chef de service adjoint). M. Cédric Aeschlimann, secrétaire de la CTITM, a établi les notes de séance.

2. POSITION DU CONSEIL D'ETAT

La cheffe du DEIEP introduit ce rapport du Conseil d'Etat au postulat Jaccoud qui avait été traité par la CTITM en octobre 2023.

Le chef du SPEI indique que la politique touristique-sportive en faveur du vélo en Suisse se déploie sur les trois niveaux institutionnels. La Confédération définit notamment le cadre légal à travers la législation sur les voies cyclables et l'aménagement du territoire. Elle soutient également le développement et la promotion des offres cyclables touristiques au moyen de la plateforme SuisseMobile et de différentes mesures en faveur des mobilités douces.

Au niveau cantonal, le déploiement de la stratégie SuisseMobile relève de la DGMR, qui anime une commission associant la DGE, le SPEI, Vaud Rando et Vaud Promotion. Il relève la volonté de renforcer les plateformes de collaboration et les synergies entre les différents acteurs de l'écosystème touristique et sportif.

Le canton planifie et fixe le cadre de déploiement des itinéraires cyclistes d'intérêt cantonal ou régional. Cette politique s'inscrit dans la stratégie cantonale actuellement en cours de déploiement et est principalement portée par la DGMR. Il souligne toutefois l'importance de la collaboration avec les autres services de l'Etat, notamment le SPEI et le SEPS pour les aspects liés à la politique sportive. Il rappelle également le rôle essentiel des communes et des organismes régionaux de développement économique. Les dix organisations régionales

du canton participent activement au développement des infrastructures et de l'offre touristique, notamment en matière d'itinéraires et de balisage.

Le premier concerne les itinéraires. L'objectif est de développer et de maintenir un réseau de qualité et durable. Cet enjeu englobe des questions de sécurité, les attentes des usagers ainsi que les contraintes environnementales. Le deuxième porte sur les services. Il vise à renforcer l'expérience client grâce à une offre d'accueil adaptée à la clientèle cyclotouristique. Cette démarche comprend notamment l'accueil dans les établissements d'hébergement, la mise à disposition d'infrastructures adaptées et le développement d'une culture d'accueil favorable à cette clientèle au sein des destinations touristiques. Le troisième enjeu concerne les transports publics et la mobilité. Il s'agit de favoriser l'accès aux transports publics, les déplacements multimodaux ainsi que le transport et la location de matériel. Cet aspect est considéré comme prioritaire dans la perspective du développement d'un tourisme quatre saisons. Le quatrième enjeu vise à assurer une promotion coordonnée et efficace de l'offre. Il souligne l'importance d'une cohérence entre le développement des itinéraires, notamment VTT et gravel, et les actions de promotion menées par les destinations touristiques et Vaud Promotion. Le cinquième enjeu concerne la gouvernance. Il relève la nécessité de coordonner un grand nombre d'acteurs tout en évitant une dispersion excessive des initiatives. Si l'approche décentralisée et la prise en compte des besoins du terrain demeurent essentielles, elles doivent s'inscrire dans un cadre stratégique cantonal et fédéral clairement défini.

Il évoque ensuite les principales démarches en cours, structurées autour de cinq axes correspondant à ces enjeux. Concernant les itinéraires, il mentionne la stratégie cantonale de promotion du vélo pilotée par la DGMR, l'adaptation du réseau Suisse à Vélo ainsi que les master plans VTT et gravel développés dans plusieurs régions, notamment à Leysin et dans le Jura vaudois. Ces projets visent à répondre aux objectifs de mobilité active et de tourisme quatre saisons, notamment grâce à des infrastructures et des équipements permettant une utilisation élargie des installations de montagne. S'agissant des services, il cite l'exemple du Pays-d'Enhaut, à l'origine d'une démarche reprise par les dix organismes régionaux du canton. Ce programme, soutenu par la LADE, vise à renforcer l'accueil de la clientèle cyclotouristique à travers des prestations adaptées, des équipements pour le stockage du matériel et des actions de sensibilisation et de marketing ciblées. Pour le volet mobilité, il évoque la démarche pilote menée dans le Chablais en faveur de la mobilité durable. Cette initiative, développée notamment à la suite des effets observés avec le Magic Pass et de l'augmentation de la fréquentation des régions de montagne, repose sur une déclaration d'intention réunissant les autorités cantonales, communales et le canton du Valais afin d'améliorer l'accessibilité des Alpes vaudoises. En matière de promotion, il relève que certaines destinations, notamment Villars, occupent déjà une position de référence dans la promotion des activités liées au VTT et au gravel. Une coordination étroite est également assurée avec le SEPS pour les dimensions sportives de cette offre.

Enfin, concernant la gouvernance, il indique que la DGMR et le SPEI ont conjointement financé une ressource dédiée à l'accompagnement des partenaires régionaux. Cette mission vise à faciliter l'accès aux procédures, à réduire les obstacles administratifs et à soutenir les régions dans la prise en compte des multiples enjeux liés au développement de l'offre touristique et sportive autour du vélo. Ce mandat permet de mettre à disposition des acteurs régionaux une expertise spécialisée afin de favoriser le développement de projets sur le terrain.

3. POSITION DE LA POSTULANTE

Un Député, membre du groupe socialiste, relaie quelques éléments transmis par la postulante. Il relève que le Conseil d'Etat indique que le travail de balisage des cols dans les Alpes vaudoises est désormais achevé, notamment avec l'aménagement de la montée du col des Mosses depuis La Croix et Le Sépey. Il salue cette réalisation ainsi que les différents éléments présentés dans le rapport.

Il estime toutefois que cette démarche demeure insuffisante. Il rappelle que les Alpes vaudoises comptent de nombreuses autres montées et cols répertoriés, disposant de profils détaillés et d'informations relatives à leur difficulté. Il s'interroge dès lors sur le devenir de ces itinéraires. Il souligne également qu'aucune démarche comparable n'a été engagée dans le Jura vaudois, alors que cette région dispose d'un potentiel important. Le Conseil d'Etat justifie cette situation par une absence d'impulsion de la part des acteurs locaux. Or, cette explication confirme précisément la problématique que le postulat entendait résoudre à travers la mise en place d'une stratégie cantonale. Il considère dès lors que l'objectif du postulat n'est pas atteint.

Par ailleurs, le rapport répond à de nombreuses questions qui ne figuraient pas dans le postulat, sans toutefois expliquer clairement les raisons pour lesquelles le Conseil d'État renonce à élaborer une stratégie spécifique entièrement consacrée au développement du cyclotourisme. Il considère pourtant que ce secteur présente un potentiel particulièrement important. Se référant à l'expérience de la postulante, il indique qu'elle pratique régulièrement le vélo de route dans les Alpes françaises et italiennes ainsi que dans les Pyrénées. Elle y observe l'existence de véritables stratégies territoriales visant à attirer les cyclotouristes, une clientèle disposant généralement d'un pouvoir d'achat important. Il souligne que ces visiteurs séjournent dans les hébergements locaux, fréquentent les restaurants et contribuent directement à l'économie régionale. De nombreuses prestations sont développées dans ces régions : menus adaptés aux sportifs, hébergements équipés pour les cyclistes, services de nettoyage des équipements, prestations de récupération et de massage, commerces spécialisés ainsi que divers produits promotionnels liés à la pratique du vélo. Les grandes compétitions cyclistes, telles que le Tour de France, le Tour de Suisse ou le Tour de Romandie, attirent un large public désireux de parcourir les mêmes itinéraires que les professionnels. Ces événements génèrent ainsi un intérêt durable qui pourrait être davantage valorisé. Il estime que certaines mesures simples, comme l'installation de panneaux informatifs rappelant le passage des grandes courses ou les performances réalisées sur certains cols, permettraient déjà de renforcer l'attractivité touristique de ces sites.

Il regrette que le canton ne capitalise pas davantage sur les grands événements cyclistes qu'il accueille régulièrement. Si l'objectif est de développer un tourisme quatre saisons, le cyclotourisme devrait faire l'objet d'ambitions plus importantes. Et les évolutions climatiques et les changements de pratiques renforcent encore la pertinence de cette réflexion. En attendant une initiative des acteurs locaux, le canton prend le risque de ne pas agir de manière suffisamment coordonnée. Selon lui, les réalisations actuelles demeurent dispersées et ne permettent pas de rivaliser avec les régions voisines qui ont développé de véritables stratégies en la matière. Il estime ainsi que le canton se prive d'importantes retombées économiques.

En conclusion, il considère que la réponse du Conseil d'État manque une opportunité de promouvoir efficacement le canton auprès de la clientèle cyclotouristique. Il appelle à des propositions concrètes permettant de renforcer l'impulsion cantonale, la coordination des acteurs et le rôle de facilitateur du canton dans le développement de cette forme de tourisme durable. Au nom de la postulante et en son nom propre, il invite finalement le Grand Conseil à refuser la réponse du Conseil d'État afin d'obtenir un nouveau rapport davantage en adéquation avec les ambitions qu'il juge nécessaires pour le développement du cyclotourisme dans le canton.

4. DISCUSSION GENERALE

La cheffe du DEIEP rappelle les éléments qu'elle avait déjà exposés précédemment. Il n'existe pas de base légale permettant au canton d'imposer une stratégie touristique uniforme à l'ensemble du territoire. Il s'agit d'un choix politique qui a conduit à confier le développement des stratégies touristiques aux régions. Le SPEI a conclu des conventions avec les associations régionales. Ces conventions fixent un cadre général dans lequel chaque région élabore et développe sa propre stratégie touristique en fonction de ses priorités.

Les Alpes vaudoises ont choisi de développer une offre touristique quatre saisons axée notamment sur le VTT, le gravel et le vélo de route. Cette démarche s'est notamment traduite par la mise en place d'infrastructures et de panneaux de signalisation. Elle rappelle que Jessica Jaccoud avait particulièrement insisté sur le potentiel du Jura vaudois. Le canton a encouragé la région de Nyon à développer davantage cette thématique. Elle rappelle également que des soutiens financiers sont disponibles, notamment par le biais de la LADE, afin d'accompagner de tels projets.

Les Alpes vaudoises disposent aujourd'hui d'une expertise reconnue dans le domaine du VTT et constituent une référence cantonale en la matière. Elle comprend que le Grand Conseil souhaite voir d'autres régions développer une approche touristique similaire autour du vélo. Selon elle, le canton a déjà entrepris les démarches nécessaires pour encourager cette évolution et met à disposition les outils financiers permettant de la soutenir. Si toutefois une région ne considère pas cette thématique comme prioritaire, le canton ne peut lui imposer une telle orientation. Cela nécessiterait une modification de la LADE, relevant alors d'un choix politique du législateur.

Elle rappelle également que le SPEI compte une vingtaine de collaborateurs et que la force du modèle vaudois repose précisément sur l'action des acteurs régionaux. Elle comprend la déception exprimée par Jessica

Jaccoud concernant le développement de l'offre dans la région nyonnaise, tout en réaffirmant que cette question ne relève pas directement des compétences cantonales.

Une Députée se propose de relayer ces éléments auprès de la Région de Nyon, concernée par le Jura vaudois, impliquée dans les réflexions relatives au tourisme quatre saisons et au développement d'offres, comme le masterplan VTT. La région de Nyon dispose d'atouts importants pour le développement du cyclotourisme, notamment les cols du Marchairuz et de la Givrine, qui attirent chaque année un nombre croissant de cyclistes. Elle relève ainsi l'existence d'un véritable engouement pour la pratique du vélo sous toutes ses formes. Elle mentionne également l'exemple de la Barillette, montée emblématique de sa région, qui bénéficie déjà d'un balisage détaillé indiquant les distances parcourues ainsi que les pentes moyennes. Elle observe que ce type d'aménagement est particulièrement apprécié des cyclistes, qui fréquentent ce parcours en nombre et immortalisent régulièrement leur ascension au sommet. Un effort supplémentaire devrait être entrepris en matière de communication et de dialogue avec les régions afin de favoriser le développement de telles initiatives. Elle se renseignera sur les raisons pour lesquelles aucune suite concrète n'a été donnée par la région concernée.

Elle rappelle que le postulat demandait d'étudier une stratégie touristico-sportive liée à la pratique du vélo. Or, le Conseil d'État conclut explicitement qu'il ne prévoit pas l'élaboration d'une stratégie spécifique dans ce domaine. Selon elle, la demande formulée par la postulante ne trouve donc pas de réponse positive. Elle relève également que, s'agissant plus particulièrement du balisage et du développement des itinéraires, le Conseil d'État considère que l'initiative doit provenir des régions. Elle constate ainsi l'absence d'une démarche proactive portée directement par le canton. Si elle comprend les explications fournies concernant la répartition des compétences et le rôle des régions dans l'élaboration des stratégies touristiques, elle juge cette situation décevante.

Une autre Députée relate une expérience récente vécue lors d'une promenade familiale en montagne, au cours de laquelle son groupe s'est retrouvé sur un parcours de descente VTT emprunté à très grande vitesse, avec une situation proche de provoquer un accident. Elle souligne l'importance de séparer les différents modes de mobilité afin d'éviter autant que possible la cohabitation entre piétons, cyclistes et véhicules motorisés. Dans ce contexte, elle demande dans quelle mesure les circuits VTT actuellement aménagés sont entièrement séparés des itinéraires destinés aux piétons.

Le chef de la division entretien de la DGMR explique que les parcours techniques de descente comportant des obstacles sont, dans la mesure du possible, séparés des flux piétonniers. En revanche, la majorité des itinéraires VTT emprunte des infrastructures et des chemins existants. Aucun nouvel aménagement n'est généralement créé à cette fin, notamment afin d'éviter la multiplication d'infrastructures dans des milieux naturels protégés. Dans ces situations, la cohabitation entre randonneurs et vététistes demeure la règle. Il précise que ces itinéraires ne sont pas fermés aux piétons et que les possibilités de séparation sont limitées. Selon lui, réserver certains chemins à un seul usage reviendrait à privatiser une infrastructure partagée, ce qui pourrait poser des problèmes de disponibilité de l'espace. La politique de SuisseMobile repose ainsi davantage sur la prévention et la sensibilisation à la cohabitation entre les différents usagers, une approche activement soutenue par la DGMR.

Le responsable de l'office du développement économique précise que le projet de réponse a été transmis aux associations régionales dans le cadre d'une réflexion portant spécifiquement sur la signalisation des cols, objet initial de la demande. À ce jour, seule la région des Alpes vaudoises a identifié cette thématique comme une priorité, en coordination avec la DGMR. Les modalités d'application existent désormais, sous réserve du respect des exigences légales, de sécurité et d'accidentologie. Aucun retour de la région de Nyon n'a indiqué que la signalisation des cols constituait une priorité, même si cette position peut évoluer. Il n'est par ailleurs pas envisagé que le canton impose une telle démarche sans l'appui des communes et des acteurs locaux concernés.

Il souligne toutefois le dynamisme de la région de Nyon et du Parc régional du Jura dans le domaine de la mobilité active. La réponse apportée concernait uniquement le balisage des cols et ne remettait pas en question leur engagement dans d'autres projets. Il rappelle que de nombreuses initiatives recensées dans le rapport reposent sur une approche ascendante (« bottom-up »). À titre d'exemple, les dix associations régionales ont récemment mandaté BikePlan pour réaliser un audit cantonal portant sur la qualité des réseaux cyclables, l'identification de points noirs et les services destinés aux cyclistes.

Selon lui, cette démarche illustre la volonté du canton d'accompagner les projets régionaux sans imposer de solutions uniformes. L'absence de signalisation d'un col dans une région donnée reflète donc les priorités locales plutôt qu'un manque de proactivité. Enfin, il indique que le canton et la DGMR pourront accompagner toute future demande locale de signalisation de col, pour autant que les exigences légales et de sécurité soient respectées.

Le chef de la division entretien de la DGMR ajoute que l'accompagnement technique est relativement simple pour la signalisation des cols, mais qu'il nécessite un porteur de projet au niveau régional. Les acteurs locaux doivent assurer la promotion des itinéraires et mettre en valeur leurs atouts. Le canton ne peut pas se substituer à cette dynamique locale. Il rappelle que cette offre s'adresse principalement à un public cycloportif, distinct des familles. Il précise que la signalisation est déployée sur les routes cantonales, communales et dans les localités. Le canton assure de son côté l'entretien et la DGMR prend en charge les aspects liés à la signalisation. Cette dernière ne génère pas de coûts pour les communes. Le suivi financier est assuré par le SPEI.

Concernant l'accidentologie, il rappelle que les routes concernées restent ouvertes à l'ensemble du trafic et qu'il n'est pas envisageable d'y interdire la pratique du cyclisme, même si certains secteurs présentent davantage de risques. La signalisation complémentaire mise en place demeure volontairement sobre et conforme aux prescriptions fédérales. Contrairement à certaines pratiques observées en France, la Suisse veille à rester dans le cadre fixé par l'ordonnance fédérale. Enfin, il indique que les dossiers relatifs au Col de la Croix et au Col des Mosses ont été transmis à la CTITM dans cette perspective.

Un Député estime que la réponse met en lumière une question politique intéressante concernant le rôle de l'État. Selon lui, deux approches peuvent être envisagées : une stratégie cantonale centralisée et interventionniste, ou une approche laissant davantage d'autonomie aux régions, considérées comme les mieux placées pour identifier leurs besoins et agir comme moteurs du développement local. Il considère que le rôle de l'État est rempli dès lors que les services et les outils nécessaires sont mis à disposition. En matière de cyclotourisme, il estime que les régions sont les plus à même de définir leurs priorités et indique pouvoir accepter la réponse proposée.

Une autre Député est d'avis que les régions doivent pouvoir se développer par elles-mêmes. Il relève que certaines communes expriment de la lassitude face à un tourisme de passage. Il juge important de préserver l'autonomie communale et régionale. Pour lui, l'Etat a fait son travail auprès des régions.

Un troisième Député estime qu'il est possible de donner des impulsions et de faire avancer de nombreux projets sans nécessairement légiférer. Il relève que les enjeux ne concernent pas uniquement la région de Nyon ou le Jura, mais également d'autres territoires, comme la région de Morges. Selon lui, ces questions nécessitent une coordination à une échelle plus large. Il considère qu'il serait difficile de demander à chaque commune de planifier isolément son réseau sans vision d'ensemble et qu'une impulsion cantonale demeure nécessaire. Il reconnaît toutefois que la mise en œuvre doit ensuite être portée par les régions elles-mêmes. Il estime que le potentiel de développement existe, mais que les effets concrets restent encore limités, comme le laisse apparaître le rapport en page 5 notamment.

Le responsable de l'office du développement économique rappelle que ce chapitre traite spécifiquement de la question du balisage des cols et que ses remarques concernaient uniquement cette impulsion bien spécifique. Pour les autres thématiques liées à la mobilité cyclable, différentes démarches sont déjà en cours, même si elles ne prennent pas toujours la forme de demandes structurées. Il souligne également que les régions collaborent entre elles sur plusieurs projets.

Une Députée relève qu'à la page 8 du rapport, le canton va étudier la mise en place d'une réunion annuelle entre les différents acteurs concernés. Elle encourage le canton non seulement à étudier cette possibilité, mais également à la concrétiser, estimant qu'un tel dispositif serait bénéfique pour l'ensemble des acteurs. Selon elle, cette démarche permettrait de renforcer la dynamique interrégionale et s'inscrirait pleinement dans les réflexions actuelles autour du masterplan VTT, du développement d'un tourisme quatre saisons et de la promotion de la pratique du vélo tout au long de l'année.

Un Député relève que la problématique abordée concerne plusieurs départements, à l'intersection notamment des politiques de mobilité cyclable et de tourisme. Dans ce débat, il constate que la réflexion semble finalement davantage orientée vers une pratique sportive du vélo que vers une approche touristique. Il estime que la question du balisage et de la signalisation rend la réponse du Conseil d'État relativement difficile à

appréhender. Si le rapport répond formellement à la question posée par le postulat, l'intention initiale du postulat visait toutefois davantage le développement d'une stratégie touristique liée au vélo. Il considère ainsi que le postulat a, dans une certaine mesure, manqué sa cible, même si la thématique demeure particulièrement intéressante.

Il cite à titre d'exemple le projet de cheminement cyclable sur revêtement naturel, en développement depuis de nombreuses années et ayant récemment fait l'objet d'une déclaration d'intention. Selon lui, ce type de projet démontre l'existence d'une pratique effective et d'un potentiel de développement. Il estime que la DGMR a vocation à porter ce genre d'initiatives dans le cadre d'une stratégie cantonale englobant les différentes disciplines cyclistes. Tout en constatant que les avis de la commission semblent partagés sur le rapport, il précise qu'il ne reproche pas au DEIEP d'avoir répondu de cette manière au postulat. Il aurait néanmoins souhaité que le rapport adopte une approche plus ambitieuse et créative en matière de politique cyclable.

Un autre Député attache une importance particulière à la légalité et à la répartition des compétences. La LADE permet au canton d'intervenir et de proposer des stratégies suprarégionales, notamment dans un domaine où une part importante des visiteurs provient de l'extérieur du canton, voire de l'étranger. Il comprend que le Conseil d'État considère qu'une stratégie vélo imposée par le canton ne serait pas souhaitable, tout en relevant qu'elle resterait juridiquement possible. Il exprime dès lors une certaine déception, estimant qu'il aurait été envisageable d'élaborer au moins une stratégie cantonale succincte, tout en respectant les prérogatives des communes et des régions. La définition d'une stratégie générale relève d'un autre niveau que la réalisation concrète des projets sur le terrain.

Un troisième Député relève que les discussions mettent en évidence une problématique de gouvernance. Les informations destinées aux usagers existent déjà à l'échelle nationale et sont globalement de bonne qualité. En revanche, les acteurs chargés de définir les stratégies de développement ne sont pas les mêmes. Les régions doivent conserver leur autonomie. Selon lui, la diversité du canton de Vaud conduit naturellement à l'existence de stratégies touristiques différenciées d'une région à l'autre. Il prend l'exemple de Nyon et de Morges, deux régions voisines qui poursuivent pourtant des approches distinctes. Cette autonomie peut engendrer des difficultés de cohérence dans l'action. À ses yeux, l'attention a souvent été portée sur les infrastructures elles-mêmes, alors que des opportunités de coordination entre territoires restent insuffisamment exploitées. Il cite l'exemple du secteur du Mollendruz, où l'ouverture attendue d'une auberge pourrait s'inscrire dans une offre coordonnée avec d'autres cols de la région afin de proposer des prestations complémentaires. Il souligne que cette situation constitue le revers de la médaille d'une gouvernance fortement décentralisée et pose la question de la lisibilité de l'offre ainsi que du niveau de développement réellement perceptible par les usagers et les touristes.

Une Députée regrette l'absence d'une véritable stratégie cantonale en matière de cyclisme. Attachée aux questions de sécurité routière, elle souhaite élargir la réflexion au-delà du seul balisage des cols, car la sécurité doit également être prise en compte sur les itinéraires. Elle évoque certaines situations où les cyclistes se retrouvent dans des espaces restreints entre la chaussée et un trottoir, ou encore les difficultés de visibilité de la signalisation, notamment en hiver lorsque la neige ou les feuilles masquent les panneaux. Elle s'interroge ensuite sur les critères utilisés pour déterminer la taille des inscriptions figurant sur les panneaux et sur les bases légales applicables en la matière. Elle mentionne enfin l'absence d'une signalisation adéquate au Col du Pillon.

La cheffe du DEIEP rappelle que la discussion porte avant tout sur la stratégie vélo et non spécifiquement sur le tourisme.

Le chef de la division entretien de la DGMR précise que les travaux liés à la stratégie vélo représentent environ CHF 13.5 mio pour financer la participation de l'Etat à l'aménagement du réseau cyclable cantonal, auxquels s'ajoutent près de CHF 28 mio pour financer les études d'aménagement du réseau cyclable cantonal, les mesures de promotion et d'impulsion de la mise en place de la stratégie. Dans ce contexte, les ressources en termes de chefs de projet de cet EMPD impliqués dans la démarche sont plus modestes que celles du SPEI. Il explique que la stratégie repose sur un important travail de coordination avec les associations régionales ainsi qu'avec les acteurs impliqués dans le développement des itinéraires de SuisseMobile. Il souligne que les besoins des cyclotouristes, des sportifs et des familles diffèrent sensiblement et nécessitent des approches adaptées.

Concernant la signalisation, elle respecte les normes VSS, qui définissent notamment les formats et les hauteurs de caractères. Ces dimensions sont adaptées à la vitesse moyenne des cyclistes, généralement comprise entre 10 et 12 km/h dans les ascensions, ce qui laisse suffisamment de temps pour lire les indications. Il précise que ces panneaux sont principalement destinés à être vus à la montée et non à la descente. Le Valais utilise une signalisation comparable, avec la même typographie et les mêmes principes de présentation. Contrairement à certaines pratiques observées en France, la signalisation suisse conserve un caractère essentiellement routier et informatif, sans dimension promotionnelle. Les informations affichées se limitent généralement à quelques éléments essentiels, tels que la pente et la distance restante jusqu'au sommet.

Une Députée rappelle que le canton dispose d'atouts exceptionnels pour les cyclistes. Si le ski occupe historiquement une place importante dans l'identité touristique suisse, le vélo prend une importance croissante. Les cols et les infrastructures existantes constituent un capital précieux qui mérite d'être davantage valorisé. Elle encourage ainsi le canton à poursuivre ses réflexions sur cette thématique et regrette une certaine retenue dans l'ambition affichée, alors que le potentiel touristique est important, comparable à celui de destinations reconnues pour le cyclisme telles que Majorque ou les Pyrénées.

Un Député revient sur la question des régions de planification. Si les échanges se sont parfois concentrés sur les régions de Nyon et du Jura, il relève que certaines régions, comme les Alpes vaudoises ou le Pays-d'Enhaut, ont également des liens et des intérêts communs avec des territoires voisins situés hors du canton, notamment la Gruyère ou le Saanenland. Selon lui, dans ce contexte, une stratégie strictement cantonale aurait probablement un impact limité. Il demeure convaincu de la pertinence de l'approche actuelle, fondée sur l'impulsion et l'accompagnement des régions. Il considère que celles-ci sont les mieux placées pour définir le type de tourisme qu'elles souhaitent développer. À ses yeux, le rôle de l'État consiste avant tout à apporter un soutien et des outils adaptés, permettant à chaque région de répondre à ses propres besoins et aux attentes de ses publics cibles.

5. LECTURE POINT PAR POINT DU RAPPORT.

Pas de commentaires

6. 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, 5 contre et 1 abstention.

Noville, le 10 juin 2026.

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