

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

**Postulat Anne-Laure Métraux-Botteron et consorts - Pour que le provisoire ne dure pas**

**1. PREAMBULE**

La commission s'est réunie le jeudi 29 octobre 2020, à la salle plénière, Rue Cité-devant 13, à Lausanne. Elle était composée de Mmes Alice Genoud, Anne-Laure Métraux-Botteron, Cloé Pointet, de MM. Jean-Luc Bezençon, Jean-Christophe Birchler, José Durussel, Cédric Echenard, Vincent Jaques, Jean-Marc Genton (qui remplace Stéphane Rezso), Denis Rubattel (qui remplace Pierre-Alain Favrod), Alexandre Rydlo, Jean-François Cachin, et de M. Jean-François Thuillard, président.

Mmes Carole Schelker, et MM Stéphane Rezso, Pierre-Alain Favrod, Pierre Volet, étaient excusés.

Mme Nuria Gorrite, présidente du Conseil d'Etat et cheffe du DIRH, était accompagnée M. Frederico Molina, chef de la division planification DGMR, et de Mme Zoé Dardel, responsable de la stratégie vélo DGMR.

M. Cédric Aeschlimann, secrétaire de la commission, a établi les notes de séances, que nous remercions pour leurs qualités.

**2. POSITION DE LA POSTULANTE**

Ce postulat fait suite à la communication Conseil d'Etat du 2 juin 2020 sur la création de 100 km de bandes cyclables provisoires sur le réseau routier vaudois. Ce projet s'inscrit dans la politique globale de sortie du premier confinement lié au COVID en favorisant la pratique du vélo, pour éviter un report sur le trafic individuel motorisé. La postulante fait part de sa satisfaction quant à la création de ces bandes et, avec ce postulat, demande une pérennisation de ces dernières ainsi qu'une réflexion à moyen terme sur l'amélioration des infrastructures cyclistes. La continuité des itinéraires notamment est encore un point noir dans notre canton et empêche une cohérence dans le réseau.

**3. POSITION DU CONSEIL D'ÉTAT**

Le Conseil d'Etat n'est pas opposé à la prise en considération de ce postulat. Il va dans le sens de ce qui est déjà mené par le Canton, qu'il s'agisse de ces bandes provisoires ou de la politique globale d'amélioration des infrastructures cyclistes. La stratégie vélo est en train d'être réformée grâce au crédit accordé par le Grand-Conseil. Cela se fait en participation avec les différentes associations actives dans le domaine de la mobilité (usagers-ères de la route, associations de défense de la mobilité durable, TCS, ASTAG, etc.). Cette stratégie se veut globale en prenant en compte notamment la continuité des itinéraires cyclistes, mais aussi

l'émergence de nouveaux besoins (vélo électrique, vélo-cargo, nouveaux utilisateurs moins aguerris, vélo pour le loisir, etc.).

Une coordination importante avec les communes et la Confédération doit aussi être menée, car l'adaptation du réseau routier mord notamment sur les SDA ou des zones de forêts.

Le Conseil d'Etat s'occupe aussi des piétons avec une stratégie cantonale des déplacements à pied, notamment pour améliorer la connectivité entre le réseau piéton et les transports publics. Ceci passe aussi par une mise aux normes des gares selon la loi sur l'égalité pour les handicapé-e-s, qui permettra aussi aux personnes à mobilité réduite d'avoir accès aux stations de transports publics.

Pour mettre en œuvre ces différentes politiques publiques, il est important d'avoir une implication des associations actives sur le sujet, pour réfléchir à une cohabitation entre tous les modes de transports efficaces et une compréhension mutuelle des différents besoins.

Finalement, Madame la Conseillère d'Etat mentionne le Plan climat vaudois qui a fait de la promotion de la mobilité durable un levier important pour la baisse des gaz à effet de serre. Cela accentue le besoin d'avoir une politique globale et concertée basée sur la fluidité des trafics et le fait d'apporter le bon transport au bon endroit. Toute mesure qui contribue à fluidifier les échanges est positive pour la qualité de l'air, pour les individus et pour l'économie.

## **4. DISCUSSION GÉNÉRALE**

### **4.1. Un premier pas avec des pistes provisoires**

Une partie des commissaires saluent la réalisation de ces bandes cyclables et espère qu'elles seront pérennisées et que d'autres seront réalisées rapidement pour permettre aux nombreux cyclistes du canton de pouvoir avoir accès à des infrastructures de qualité.

Pour le chef de la division planification DGMR cette opération ponctuelle anticipe des ambitions plus importantes dans le cadre de la stratégie cantonale en révision. Il espère qu'elle constituera un réseau continu, également hors localité. Les aménagements cyclables ont été réalisés exclusivement sur les tronçons de routes cantonales identifiés dans le cadre de la stratégie en vigueur, développée en 2010. Il y aura lieu d'étendre ce réseau, de le rendre continu. Certaines communes ont répondu à l'appel du canton de réaliser des aménagements provisoires. L'efficacité globale et l'augmentation de la pratique cycliste dans le canton ne pourront se mesurer sur la base de ces aménagements ponctuels, mais par la somme de toutes les mesures, provisoires ou définitives.

Madame la Conseillère d'Etat rappelle qu'une stratégie globale pour le vélo est en préparation dans ses services, pour notamment réfléchir au réseau, mais aussi aux moyens de le financer et au rôle des communes.

### **4.2. Information complémentaire sur la pérennisation des bandes cyclables**

Plusieurs membres de la commission se posent la question de la durée de vie de ces bandes cyclables dites provisoires et de comment est prévu leur bilan et éventuelle pérennisation.

Madame la Conseillère d'Etat explique que pour certaines bandes, la largeur de la chaussée est suffisante et qu'il n'y aura donc pas besoin de travaux supplémentaires pour les pérenniser. Pour d'autres tronçons, à cause de la largeur insuffisante ou d'un nombre d'usager-ères élevé-e-s, il faudra élargir les routes pour offrir un confort de circulation adéquat, tant des cyclistes que des automobilistes. Cela pourra prendre du temps en raison des procédures, par exemple d'expropriations ou l'acquisition de SDA, avec plusieurs communes et/ou propriétaires concernés. La pesée des intérêts a mené l'Etat à créer des bandes en attendant les pistes cyclables.

Le chef de la division planification DGMR ajoute qu'un suivi détaillé est effectué par la cellule accidentologie pour s'assurer que des sources d'accidents n'ont pas été créées sur ces tronçons. Des relevés de l'utilisation des bandes cyclables, avec des compteurs permanents, ont également été mis en place.

La sécurité est un des obstacles majeurs à l'utilisation et à la pratique du vélo. Si un bilan plus élargi devra être fait lors de la réalisation de la stratégie vélo, il est déjà possible de voir que la pratique du vélo a massivement augmenté pendant et après le semi-confinement.

### **4.3. Réalités différentes dans la pratique du vélo**

Plusieurs commissaires font état de leur propre expérience dans leurs communes. Pour certains, s'ils soutiennent les bandes cyclables, elles ne sont pas forcément mises au bon endroit et risquent de poser des problèmes lorsqu'elles devront être pérennisées, que ce soit par les SDA qu'il faudra compenser ou simplement par l'entretien des bandes cyclables. Une peur est aussi exprimée quant au coût de ces infrastructures, dans une période qui s'annonce économiquement difficile et où le Canton devra faire des choix quant à ses investissements. Des craintes sont aussi exprimées sur la sécurité de ces bandes cyclables, qui sont sur la route et peuvent donc rendre plus difficiles les dépassements.

D'autres commissaires citent des exemples réussis de ces bandes cyclables provisoires, que ce soit celles réalisées par le Canton ou par certaines communes qui ont profité des réalisations du Canton pour faire leurs propres bandes cyclables sur territoire communal. Une partie des commissaires se réjouit des efforts faits par le Canton pour réaliser rapidement ces bandes cyclables sachant le retard qu'a le canton dans le nombre de kilomètres de route équipé d'infrastructure cycliste.

Pour Madame la Conseillère d'Etat, ces réalités différentes montrent bien l'importance d'avoir une stratégie vélo cohérente pour tout le territoire vaudois, tout en prenant en compte les spécificités locales. Elle met en avant que les attentes sont aujourd'hui beaucoup plus fortes, et qu'il faut agir pour enlever les obstacles à la pratique du cyclisme.

Quant au coût de ces bandes cyclables, il est nécessaire de les relativiser surtout en les comparant aux coûts de la réalisation d'infrastructure pour les transports individuels motorisés. Le budget d'investissement et d'entretien des routes est CHF 90 millions par année. Ainsi, en comparaison, le montant de CHF 900'000 pour tracer des lignes jaunes paraît modeste. Les coûts des nuisances directes et indirectes doivent aussi être intégrés.

Pour Madame la Conseillère d'Etat, il ne faut pas envisager la politique vélo en opposition avec la voiture. Pour le canton, l'important est d'investir dans la multimodalité, pour que les transports soient les plus efficaces possible aussi en terme environnemental. Concernant la sécurité, les automobilistes ont tout à fait le droit de dépasser quand il y a une bande cyclable, elle permet surtout de signaler qu'il y a des vélos sur ce tronçon et ainsi que la conduite soit adaptée.

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

*Prise en considération du postulat*

*La commission recommande au Grand Conseil de prendre en considération ce postulat par 7 voix pour, 6 contre et 0 abstention, et de le renvoyer au Conseil d'Etat.*

Lausanne, le 2 décembre 2020.

*La rapportrice de majorité :  
(Signé) Alice Genoud*