

REPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation Cloé Pointet et consort – Aménagements cyclables – pour du provisoire qui dure

Rappel de l'interpellation

Le 2 juin 2020, le Canton a publié son communiqué de presse « Changement de braquet pour la mobilité cyclable » et commence à peindre les premières bandes cyclables provisoires sur des routes cantonales hors localités, qui sont de sa compétence. La coordination entre Communes et Canton, mentionnée dans le communiqué de presse, revêt une importance particulière dans ce domaine. En effet, les aménagements du Canton seraient optimisés si les Communes avoisinantes entreprennent des projets sur leurs routes. De plus, les routes sur domaine communal offrent de nombreux avantages, tels que des possibilités d'itinéraires évitant les zones à forte circulation que sont les routes cantonales. Ces itinéraires, empruntés généralement par les habitués, sont peu connus par les nouveaux cyclistes potentiels. Cependant, les coûts liés aux infrastructures qu'il faudrait mettre en place, particulièrement lorsque la Commune ne reçoit pas de subventions du Canton, sont un frein considérable au développement du réseau cyclable.

Dès lors, nous posons les questions suivantes au Conseil d'Etat :

1. Le Conseil d'Etat va-t-il mettre en place des mesures pour déterminer quelle a été la fréquentation des divers aménagements provisoires ?
2. Comment le Conseil d'Etat compte-t-il encourager les Communes vaudoises à mettre en place des projets d'aménagements cyclables ? Envisage-t-il de recourir à des subventions ? Qu'en est-il des localités hors agglomérations ?
3. Sur quels critères se basera la pérennisation des aménagements ?
4. Le Canton va-t-il financer l'entier de la pérennisation des installations, ou prévoit-il, selon l'article 59 de la LROU, de reporter certains coûts sur les Communes qui auraient demandé de tels aménagements dans le passé ?
5. Comment le Canton va-t-il coordonner la pérennisation de ses propres infrastructures avec les projets d'aménagements que les Communes auront mis en place ?

Réponse du Conseil d'Etat

Préambule

Le souhait du Conseil d'Etat, réaffirmé avec l'adoption de son Plan climat, est de favoriser une mobilité durable sur le long terme, qui réponde aux besoins des Vaudoises et des Vaudois tout en préservant l'environnement. La maîtrise de la croissance de la mobilité (via l'aménagement du territoire notamment), l'incitation au report modal (vers des modes de transport moins polluants), l'amélioration de l'efficacité énergétique des infrastructures et des véhicules sont autant de principes que le Conseil d'Etat décline dans des actions concrètes. A cet effet, le Département des infrastructures et des ressources humaines (DIRH) a entamé une démarche de révision des stratégies de mobilité afin de se donner les moyens de planifier une vision de la mobilité qui soit valable pour les décennies à venir – permettant de prioriser les projets et les investissements. Le Grand Conseil a d'ores et déjà été nanti d'un premier projet en ce qui concerne le domaine ferroviaire. D'autres stratégies sont en cours de révision – de manière coordonnée, notamment en ce qui concerne le vélo, vélo électrique compris.

Favoriser l'usage du vélo, en tant que mode de déplacement à part entière ou combiné aux transports publics, permet de réduire le nombre de déplacements en automobile. La mise en œuvre de cet objectif est précisée dans l'actuelle stratégie cantonale de promotion du vélo (datant de 2010). La révision de cette stratégie initiée par le DIRH permettra de répondre aux nouveaux enjeux (développement du vélo électrique notamment). Cette révision se fonde sur un processus participatif, réunissant les principaux acteurs pertinents, ainsi que des représentants des différents groupes politiques. Elle analysera l'opportunité d'une révision des bases légales existantes et permettra de définir le degré de priorité et les moyens associés au développement du réseau cyclable actualisé. Cette stratégie vélo actualisée, coordonnée aux autres stratégies sectorielles de mobilité (mobilité numérique, ferroviaire, interfaces de transport public, routes, marchandises, etc.), participera pleinement à la vision multimodale et durable de la mobilité dans le canton.

La crise du coronavirus a bousculé temporairement certaines habitudes de mobilité, mais il est difficile d'estimer ses effets à long terme. D'une part, de nombreuses personnes se sont équipées d'un vélo ou d'un vélo électrique dont l'usage a fortement augmenté depuis le mois de mars. L'assouplissement du confinement durant l'été a renforcé par ailleurs la tendance à se déplacer en vélo. D'autre part, selon certaines projections, jusqu'à 10% des utilisateurs habituels des transports publics pourraient se tourner vers la voiture lorsque toutes les activités auront repris (travail, formations, etc.). Ce report n'est pas souhaitable, parce qu'il serait source d'une congestion programmée, le réseau routier n'ayant pas la capacité d'accueillir des volumes de trafic plus élevés qu'en situation normale. De plus, ce recours accru à la voiture serait incohérent avec les objectifs climatiques du Canton. Considérant que 50% des déplacements dans le canton de Vaud font moins de 3 km, le potentiel d'utilisation des mobilités douces et actives (vélo et marche) est très important. L'essor du vélo électrique permet par ailleurs d'envisager des distances jusqu'à 10-12 km par déplacement.

Ainsi, dans ce contexte, le Conseil d'Etat a souhaité réagir rapidement afin d'éviter un report massif sur la voiture et d'inciter les pendulaires à se déplacer à nouveau en transports publics et à utiliser le vélo tout en favorisant sur la route la cohabitation sécuritaire entre les cyclistes et les automobilistes.

Les mesures prises par le Conseil d'Etat afin de favoriser l'utilisation du vélo s'inscrivent dans le cadre légal existant : tout d'abord la loi sur les routes (LRou – RSV 725.01), art. 3, définit le partage des compétences entre Confédération, Canton et communes. Le réseau routier cantonal compte 2'135 km de routes cantonales, dont 1'497 km hors localités sous la responsabilité du Canton ; les 638 km restants sont en traversée de localités et gérés par les communes sous la haute surveillance du Canton. Le Canton a donc pu décider de mesures sur le réseau de sa compétence, notamment la réalisation d'aménagements cyclables provisoires sur les routes cantonales hors traversée de localité faisant partie du réseau cantonal cyclable défini par la stratégie cantonale de promotion du vélo à l'horizon 2020 qui n'en étaient pas encore équipées et qui présentent une largeur suffisante de routes. En parallèle, le Canton a lancé un appel aux communes, les incitant à en faire de même sur les routes dont elles ont la responsabilité. En outre, l'action du Canton entre en cohérence avec la stratégie cantonale de promotion du vélo (2010), qui a identifié le périmètre du réseau cantonal cyclable. Deux cent soixante-quatre kilomètres de routes cantonales hors traversée de localité sont partie intégrante du réseau cantonal cyclable identifié par cette stratégie.

Ces mesures exceptionnelles, prises pour faire face à une crise inédite, ne remplacent pas la réflexion plus approfondie qui a été lancée et qui débouchera sur une révision en profondeur de la stratégie vélo du Canton dans un horizon d'un à deux ans.

Réponse aux questions

1. *Le Conseil d'Etat va-t-il mettre en place des mesures pour déterminer quelle a été la fréquentation des divers aménagements provisoires ?*

La Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) va observer attentivement les résultats sur le terrain ces prochains mois. Des postes de comptage cyclistes ont été mis en place sur les routes cantonales nouvellement aménagées de bandes cyclables pour sécuriser le déplacement des deux-roues. Le suivi de ces comptages permettra d'évaluer l'évolution du nombre de cyclistes sur une dizaine d'itinéraires et fera partie intégrante du bilan de la mesure, qui sera réalisé ces prochains mois.

2. *Comment le Conseil d'Etat compte-t-il encourager les Communes vaudoises à mettre en place des projets d'aménagements cyclables ? Envisage-t-il de recourir à des subventions ? Qu'en est-il des localités hors agglomérations ?*

Pour inciter les communes à mettre en œuvre des projets d'aménagements cyclables provisoires, le Canton a mis à leur disposition un guide présentant toute une série de mesures concrètes, simples et rapides qu'il est possible de réaliser, en fonction des contextes locaux, pour faciliter les déplacements des deux-roues. Des conseils techniques sont en outre donnés par le guichet vélo cantonal. Les voyers fournissent également un aiguillage et un appui à la coordination.

Concernant les possibilités de subventions, le cadre légal actuel (LMTP art. 29 a, b, c et LRou art. 54) permet au Canton de :

- Subventionner des aménagements cyclables dans les agglomérations, sous réserve que la mesure soit elle-même favorablement évaluée par la Confédération et soit au bénéfice d'une subvention fédérale, dans le cadre de la politique fédérale des agglomérations.
- Prendre en charge, hors localité, le 50% des aménagements cyclables demandés par les communes, pour autant que le Canton en admette la nécessité.

A noter que, dans le cadre de la mise en œuvre de la stratégie cantonale de promotion du vélo à l'horizon 2020, le Canton prend à sa charge l'entier des aménagements cyclables sur les routes cantonales hors localité faisant partie du réseau cantonal cyclable tel que défini par cette stratégie.

Compte tenu de ce qui précède, il n'y a aujourd'hui pas de base légale permettant au Canton de subventionner des aménagements en localité qui ne seraient pas au bénéfice d'une subvention fédérale dans le cadre d'un projet d'agglomération. Force est de constater, dès lors, que l'essentiel des aménagements provisoires que réaliseront les communes suite à l'appel à projet cantonal le seront sans subventions.

Comme mentionné en introduction, le Département des infrastructures et des ressources humaines a initié l'actualisation de la stratégie cantonale cyclable, qui devrait aboutir en 2021. Dans ce cadre, les mesures incitatives en faveur des communes, les éventuelles adaptations légales qui seraient nécessaires et les moyens financiers qui pourront y être consacrés seront évalués. La stratégie vélo actualisée devrait permettre d'accélérer le rythme de mise en œuvre, de compléter le réseau cantonal et d'appuyer de manière plus ambitieuse les communes.

3. *Sur quels critères se basera la pérennisation des aménagements ?*

Les aménagements cyclables provisoires réalisés par le Canton le sont tous sur le réseau cantonal cyclable défini par la stratégie cantonale de promotion du vélo. Dans le cadre de l'application de cette stratégie et des moyens qui y sont actuellement consacrés, ils sont donc tous destinés à être pérennisés, au gré des interventions futures d'entretien ou d'aménagements à venir. A ce jour, les critères d'intervention résultent notamment de l'état d'entretien, de l'accidentologie ainsi que des priorisations d'interventions de requalifications convenues dans les programmes d'agglomération.

Dans le cadre de la prochaine actualisation de la stratégie cantonale de promotion du vélo, il sera examiné si d'autres critères d'intervention sont susceptibles d'améliorer la vitesse de mise en œuvre, le cas échéant avec les moyens additionnels qui devraient y être consacrés. Au surplus, il sera examiné si le réseau cantonal cyclable doit être étendu.

4. *Le Canton va-t-il financer l'entier de la pérennisation des installations, ou prévoit-il, selon l'article 59 de la LROU, de reporter certains coûts sur les Communes qui auraient demandé de tels aménagements dans le passé?*

Depuis l'adoption de la stratégie cantonale de promotion du vélo en 2010, l'Etat ne reporte pas sur les communes les coûts d'aménagement qu'il réalise à son initiative en application de cette stratégie sur le réseau cantonal cyclable hors localité. Les coûts des aménagements provisoires sont entièrement pris en charge par l'Etat et il n'est pas prévu de reporter sur les communes les coûts de pérennisation de ces aménagements, sous réserve d'évolutions résultant de l'actualisation à venir de ladite stratégie cantonale.

5. *Comment le Canton va-t-il coordonner la pérennisation de ses propres infrastructures avec les projets d'aménagements que les Communes auront mis en place ?*

Lorsque la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) entreprend une réfection routière sur le réseau hors traversée de localité elle prend systématiquement contact, par l'intermédiaire du voyer d'arrondissement, avec les communes concernées. Par leur implication régulière dans les travaux communaux, les voyers sont au courant des aménagements cyclables réalisés par les communes et de ceux à réaliser par la DGMR. Ils sont l'élément central qui permettra d'assurer coordination et continuité entre les travaux communaux mis en place et les futurs travaux cantonaux.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 25 novembre 2020.

La présidente :

N. Gorrite

Le chancelier :

V. Grandjean