

REPONSE DU CONSEIL D'ETAT

**à la simple question Aurélien Clerc et consorts–
La promotion du deux roues comme solution de distanciation sociale en vue du déconfinement ?**

Rappel de la simple question

Question posée : Le Canton de Vaud prévoit-il, au vu des conséquences de la crise du Covid sur les habitudes de mobilité et comme cela a été fait pour le télétravail, d'accélérer les aménagements (temporaires et pérennes) pour promouvoir les déplacements à deux roues dans le canton ?

Réponse du Conseil d'Etat

Considérations générales

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 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.

Réponses à la question

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 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.

Ce seront ainsi cent kilomètres de tronçons de routes de compétence du Canton, proches des agglomérations ou reliés aux centres régionaux, qui seront ainsi aménagés avec des bandes cyclables provisoires. Des interventions ponctuelles se feront également aux carrefours. Les bandes cyclables sensibilisent les automobilistes à la présence des cycles et sécurisent les déplacements de ces derniers. Ces aménagements devront être pérennisés et améliorés par la suite dans le cadre des projets d'entretien et d'aménagements de la DGMR qui seront notamment l'occasion d'augmenter les gabarits de la route pour une application stricte des recommandations et des normes. Le premier tronçon à bénéficier de ces mesures a été le plat du Dézaley entre Treytorrens et Rivaz. Sur le tronçon à double voie, une voie dans chaque sens a été dédiée aux cycles. Le projet de requalification mis à l'enquête en 2019 concrétisera l'année prochaine le réaménagement de l'axe en répartissant l'espace entre les différents modes de déplacement (voiture, vélos, piétons) et pérennisant ainsi les bandes cyclables aménagées de manière provisoire.

La Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) va observer attentivement les résultats sur le terrain ces prochains mois. Des comptages cyclistes seront effectués sur le réseau, pour évaluer l'évolution du nombre de cyclistes sur plusieurs itinéraires. La DGMR effectuera aussi un monitoring des accidents. Ces aménagements provisoires viennent s'ajouter aux 50 km de tronçons déjà aménagés ces dernières années et à une dizaine de kilomètres de tronçons en travaux dans le cadre de projets d'infrastructures en cours. Ainsi, près de 70 % du réseau cantonal planifié dans le cadre de la stratégie cantonale de promotion du vélo aura été marqué ou aménagé pour les cyclistes.

En parallèle, le Canton a lancé un appel aux projets des communes. En effet, les agglomérations et les localités offrent un potentiel de report modal important. Ce sont là aussi que les volumes de trafic sont les plus élevés. Des itinéraires cyclables sûrs et continus sont des conditions préalables pour que le vélo soit davantage utilisé comme moyen de transport de prédilection. C'est pourquoi, les tronçons en localité doivent être aussi aménagés. Pour garantir la cohérence et la continuité des aménagements, les communes sont donc invitées à prioriser la réalisation de projets favorisant les déplacements à vélo, et à mettre en œuvre des mesures provisoires renforçant l'attractivité des réseaux de mobilité cyclables. Plusieurs leviers existent : le marquage de bandes cyclables, l'affectation d'une voie de trafic individuel motorisé ou de places de stationnement aux cycles, l'autorisation de circulation des vélos dans les couloirs de bus, le jalonnement d'itinéraires locaux ou encore l'aménagement de parkings à vélos. Des fiches explicatives présentant plus en détails ce type de mesures ont été mises à disposition des communes, via la page internet www.vd.ch/amenagements-cyclables-provisoires.

Enfin, la DGMR a accéléré la finalisation du jalonnement des itinéraires cyclables de l'agglomération Lausanne-Morges, planifiée au printemps 2021. L'ensemble des 900 panneaux directionnels signalant aux pendulaires les meilleurs itinéraires sont en cours de pose. Le Canton de Vaud conduit et coordonne ce projet, en tant que maître d'ouvrage délégué, en collaboration avec les 26 communes et les schémas directeurs concernés. L'association Pro Vélo a accompagné, par son expertise, le Canton pendant les phases de conception et d'élaboration du projet. Cette mesure s'inscrit dans le projet d'agglomération Lausanne Morges et bénéficie à ce titre d'une subvention fédérale.

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.

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

La présidente :

N. Gorrite

Le chancelier :

V. Grandjean