

Paudex, le 21 août 2020

Loi fédérale sur les voies cyclables / disposition d'exécution relative au nouvel article 88 de la Constitution fédérale (article 88 Cst)

Modifications partielles de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre, ainsi que de la loi fédérale sur les routes nationales

Réponse à la procédure de consultation

Madame, Monsieur,

Nous nous référons au courrier du 13.05.2020 de la Cheffe du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) relatif à l'objet mentionné en titre et vous prions de trouver, ci-après, notre prise de position sur ce dernier, dans le délai imparti, prise de position qui comprend - au point 4. de la présente - nos réponses au questionnaire annexé à la consultation.

Comme demandé, nous vous transmettons la présente sous une double forme électronique (une au format PDF, l'autre au format Word), et par poste, pour la bonne règle.

1. Objet de la consultation

Nous relevons, comme le Conseil fédéral, que le peuple et les cantons ont approuvé, le 23.09.2018, sous la forme d'une reformulation de l'article 88 de la Constitution fédérale, le contre-projet direct relatif à l'initiative populaire fédérale «Pour la promotion des voies cyclables et des chemins et des sentiers pédestres (initiative vélo)», retirée le 21.03.2018. De ce fait, les voies cyclables (qui peuvent être des bandes cyclables, des pistes cyclables ou des autoroutes cyclables, catégories à ne pas confondre entre elles), doivent être assimilées aux chemins et sentiers pédestres, ni plus ni moins.

Par ailleurs, la Confédération peut et non doit (selon le texte de l'alinéa 2 de l'article 88 Cst reformulé) soutenir les cantons (et les communes) lors de la planification, de l'aménagement et de la conservation des réseaux de voies cyclables, ainsi que lors de la fourniture d'informations en la matière. Ce faisant, la Confédération respecte les compétences des cantons (toujours selon le texte de l'alinéa 2 de l'article 88 Cst reformulé).

En ce sens, le présent projet de loi fédérale sur les voies cyclables permet au Conseil fédéral de soumettre à la discussion la disposition d'exécution de l'article 88 de la Constitution fédérale, intitulé désormais «Chemins et sentiers pédestres et voies cyclables».

2. Remarques générales

a) Usage croissant du vélo à relativiser, désaffection pour les transports publics, non pour la voiture

Le Centre Patronal soutient depuis des années la comodalité, à savoir le recours efficace à différents modes de transport isolément ou en combinaison, dans le but d'obtenir une utilisation optimale et durable des ressources. Lors de la consultation de fin 2016 relative à l'ébauche d'un contre-projet direct à l'initiative vélo, nous avons donc salué les diverses actions existantes, qu'elles soient publiques ou privées, qui encourageaient déjà la pratique de la mobilité douce.

Cela posé, nous avons souligné que la mobilité douce, qui comprend non seulement le vélo mais aussi la marche à pied, n'absorberait, d'ici 2040 (selon les perspectives d'évolution du transport publiées à ce jour par le DETEC), que 2% des prestations du transport de personnes pour la part « vélo », contre près de 70% pour le trafic individuel motorisé (voitures).

Depuis lors, nous avons souligné, dans notre récente réponse de fin juillet 2020 à la consultation sur le soutien des transports publics et du fret ferroviaire, que nous nous attendons à ce que la demande de transports publics ne se normalise que lentement et ne retrouve pas le niveau d'avant la crise COVID-19 avant un certain laps de temps. Nous doutons par ailleurs que la croissance de plus de 50% du trafic voyageurs sur les transports publics, croissance escomptée dans le scénario de référence des *Perspectives d'évolution du transport 2040* du DETEC, soit encore réaliste, alors que des pandémies telles que celle du COVID-19 pourraient se multiplier.

En ce sens, nous nous devons de relever, sur la base du dossier de presse du 10.06.2020 de la Municipalité de Lausanne, dossier relatif à la mobilité post semi-confinement COVID-19 en ville de Lausanne, 5^e ville de Suisse, que la pratique tout juste croissante du vélo compte peu par rapport à la désaffection pour les transports publics et le retour « à la normale », voire même l'augmentation du trafic individuel motorisé.

En tous les cas, nous insistons sur la publication régulière de données relatives à la demande réelle de prestations de transports, ainsi que sur la nécessité d'adapter en conséquence la planification des infrastructures de tous les modes et moyens de transport, sans tabou ou œillères idéologiques.

b) Respect du principe d'une hiérarchie du réseau routier

La plupart des politiques de mobilité conduites par les collectivités publiques en Suisse visent à reporter le trafic routier (individuel) motorisé des centres-villes sur le réseau routier principal et, plus particulièrement, sur le réseau autoroutier. De ce fait, la définition et le respect d'une hiérarchie du réseau routier sont indispensables.

Le développement de voies cyclables ne doit donc pas aboutir à une réduction notable de la capacité des routes principales et du réseau routier principal urbain, raison pour laquelle nous avons pu admettre que le canton de Vaud « dessine », à l'été 2020, des bandes cyclables sur 100 kilomètres de routes cantonales. En effet, des bandes cyclables sont, au sens de l'article 74, alinéa 5 de l'Ordonnance sur la signalisation routière (OSR), des voies destinées aux cyclistes qui, normalement, sont délimitées par des lignes jaunes discontinues, lignes que les autres usagers de la route (automobilistes, bus, car postaux), peuvent franchir s'ils ne gênent pas le trafic des cyclistes.

A fortiori, nous nous opposons totalement à toute « dérive » qui consisterait à empêcher, au moyen de la réalisation d'« autoroutes cyclables », l'élargissement des tronçons autoroutiers surchargés, travaux financés au titre du fonds FORTA.

Nous précisons donc d'emblée que la réalisation éventuelle d'autoroutes cyclables le long de certains tronçons autoroutiers ne devra en aucun cas se faire au détriment de l'élargissement des tronçons identifiés comme surchargés par la Confédération, notamment dans le cadre des différentes étapes d'aménagement du Programme de développement stratégique (PRODES) des routes nationales (autoroutes).

3. Remarques détaillées sur le projet de loi sur les voies cyclables (ci-après, le projet de loi) et, cas échéant, par analogie, sur le projet de la modification de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR)

Outre nos réponses au questionnaire annexé à la consultation (voir point 4. ci-dessous), réponses par rapport à certains éléments du projet de loi, nous insistons sur les points suivants, non traités dans le questionnaire :

- a) Pas d'association des personnes et organisations intéressées à l'établissement des plans des réseaux, existants ou en projet, de voies cyclables pour la vie quotidienne et les loisirs :
biffer l'article 5, alinéa 3 du projet de loi.
- b) Pas de collaboration avec des organisations privées spécialisées :
biffer l'article 10 du projet de loi.
- c) Pas de soutien aux organisations privées spécialisées :
biffer l'article 15 du projet de loi ;
biffer la reformulation de l'article 12 du projet de modification de la LCPR.
- d) Pas de qualité pour recourir accordée aux organisations spécialisées, d'importance nationale :
biffer la lettre b de l'alinéa 1 de l'article 17 du projet de loi ;
biffer l'alinéa 3 de l'article 17 du projet de loi ;
supprimer les mentions des *organisations (spécialisées)* des alinéas 4, 5 et 6 de l'article 17 du projet de loi.
biffer la reformulation de l'article 14 du projet de modification de la LCPR.

4. Réponses au questionnaire, annexé à la consultation, concernant le projet de loi fédérale sur les voies cyclables

4.1 Obligation de planification (article 5, alinéa 2 du projet de loi)

Q : Approuvez-vous l'obligation de planifier les réseaux de voies cyclables sous forme de plans contraignants pour les autorités ?

R : **Non.**

A notre sens, le respect des compétences des cantons, rappelé à la 2^e phrase de l'alinéa 2 du nouvel article 88 Cst, n'autorise pas la Confédération à obliger les cantons à planifier des réseaux de voies cyclables sous forme de plans contraignants pour les autorités voire, a fortiori, pour des propriétaires fonciers. Nous relevons par ailleurs que la version en vigueur de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR, RS 704), laisse à juste titre aux cantons la compétence de fixer les effets juridiques des plans en la matière... et que le projet de modification de la LCPR ne modifie en rien cette disposition essentielle.

Il s'agit donc pour la Confédération de se limiter à fixer des principes applicables aux réseaux de voies cyclables, sous la forme d'une conception ou d'un plan sectoriel, au sens de l'article 13 de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire.

4.2 Principes en matière de planification (article 6 du projet de loi)

Q : Approuvez-vous les principes en matière de planification fondés sur des objectifs qualitatifs reconnus (réseaux interconnectés, directs, sûrs, homogènes et attrayants) ?

R : Partiellement.

Nous relevons - comme nous l'avions relevé dans notre réponse à la consultation de fin 2016 relative à l'ébauche d'un contre-projet direct à l'initiative vélo - **que tant l'ancien article 88 que le nouvel article 88 de la Constitution fédérale, pas plus d'ailleurs que la version en vigueur de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR, RS 704), ne comprennent de notion de « réseaux interconnectés, directs, sûrs, homogènes et attrayants ».**

En ce sens, nous demandons que cet article soit modifié ainsi, par l'ajout d'une 2^e et d'une 3^e phrases:

1. *Les autorités responsables...
e. ... , de bien se détendre.*
2. *Les autorités responsables veillent à ce que ces réseaux n'empiètent ni sur les routes nationales de 3^e classe ni sur les jonctions vers des routes nationales de première ou de deuxième classe.*
3. *Les autorités responsables veillent à ce que ces réseaux se traduisent par des bandes cyclables sur les routes principales et le réseau routier urbain principal et non par la réaffectation de tout ou partie de la chaussée de ces tronçons à des pistes cyclables.*

4.3 Obligation de remplacement (article 9 du projet de loi)

Q : Acceptez-vous que l'obligation de remplacement prévue dans la loi sur les voies cyclables s'applique de manière générale ?

R : Non.

Il s'agit de tenir compte en tout temps du principe de proportionnalité, au sens de l'article 5, alinéa 2 Cst « Principes de l'activité de l'État régi par le droit ».

Par ailleurs, nous soulignons que le projet de modification de la LCPR ne comprend pas de modification de l'article 7 « Remplacement » de cette dernière, article qui ne comprend aucune mention expressis verbis d'une obligation de remplacement et/ou d'une obligation de remplacer.

4.4 Ouvrages cyclables « de grande qualité » (article 12, alinéa 1 du projet de loi)

Q : Acceptez-vous que la Confédération s'engage à mettre en place elle-même des ouvrages et des installations [cyclables] de grande qualité ?

R : **Partiellement.**

La notion « de grande qualité » n'existe pas dans l'article 88 Cst. Par ailleurs, cette notion est subjective, à la différence de normes routières (VSS). Par conséquent, nous demandons que l'article 12, alinéa 1 du projet de loi soit modifié comme suit :

1. *Dans l'accomplissement de leurs tâches, les services fédéraux tiennent compte des réseaux de voies cyclables figurant dans les plans visés à l'article 5 :*
 - a. *en concevant et en construisant eux-mêmes des ouvrages et des installations conformes aux normes en vigueur (biffer : de grande qualité).*

4.5 Information (article 14 de la loi sur les voies cyclables)

Q : Acceptez-vous que la Confédération informe le public en détail sur les réseaux de voies cyclables et puisse soutenir les cantons et les tiers lorsqu'ils fournissent des informations sur ces réseaux ?

R : **Partiellement.**

Nous acceptons, conformément, au texte de l'article 88, alinéa 2 Cst, que la Confédération « fournisse des informations sur les réseaux de voies cyclables », et non le projet d'article 14 de la loi sur les voies cyclables qui fixe notamment que : *La Confédération informe le public sur l'importance des réseaux de voies cyclables pour les déplacements des personnes et le transport de marchandises*, porte grande ouverte à des campagnes d'image « cachées », visant à promouvoir le trafic cycliste, campagnes censées être exclues par ailleurs, selon le commentaire relatif à l'article 14, en page 21 du rapport explicatif de la présente consultation.

En ce sens, nous demandons que l'article 14, alinéa 1, lettre a soit modifié de la manière suivante :

La Confédération informe le public sur les réseaux de voies cyclables pour les déplacements des personnes et le transport de marchandises (biffer : l'importance).

Et nous demandons, en bonne logique, que l'article 11a, alinéa 1, lettre a du projet de modification de la LCPR soit modifié de la même manière.

4.6 Précision/Ajout d'une 2^e phrase à l'article 6 de la loi sur les routes nationales (LRN)

Q : Acceptez-vous qu'une « précision » (*sic*) soit apportée à l'article 6 de la loi fédérale sur les routes nationales (LRN) pour ce qui est des surfaces destinées aux piétons et aux cyclistes au niveau des jonctions vers des routes nationales de première et de deuxième classe ainsi que sur les routes nationales de troisième classe ?

R : **Partiellement.**

Nous demandons que cet ajout de 2^e phrase soit modifié ainsi :

... Au niveau des jonctions vers des routes nationales de première ou de deuxième classe ainsi que sur les routes nationales de troisième classe, les surfaces destinées aux piétons et aux cyclistes telles que les trottoirs ainsi que les chemins pour piétons et les pistes cyclables, tous séparés de la route, font partie de la chaussée (biffer : les bandes cyclables).

5. Conclusions politiques

Compte tenu de ses remarques susmentionnées, le Centre Patronal ne peut pas soutenir, en l'état, ni le projet de loi fédérale sur les voies cyclables ni les modifications partielles y relatives de la loi fédérale sur les routes nationales, ainsi que de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre.

Nous demandons avant tout le respect de la lettre et de l'esprit de l'article 88 Cst, produit du contre-projet direct à l'initiative vélo, initiative jugée à juste titre extrême et qui ne saurait donc inspirer, que ce soit de manière directe ou indirecte, la teneur de la disposition d'exécution (loi fédérale sur les voies cyclables) de l'article 88 Cst.

Nous demandons par ailleurs la prise en compte de nos demandes de modifications ou d'ajouts relatifs à différents articles du projet de loi soumis à la présente consultation.

Nous demandons enfin que les organisations spécialisées « vélo » ne disposent pas du droit de recours et qu'elles ne puissent pas être chargées de tâches en matière de planification et/ou d'aménagement et/ou d'entretien des réseaux de voies cyclables, porte ouverte à des abus de type « juge et partie », ainsi qu'à la mise en place d'une nouvelle machine à subventions.

En vous remerciant de l'attention que vous voudrez bien porter à cette prise de position, nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, l'assurance de notre considération distinguée.

Centre Patronal



Patrick Eperon