

«Stratégie cantonale de promotion du vélo à l'horizon 2020» Le Canton de Vaud publie un document complet et ambitieux

Par la publication des deux volets «routes» et «vélos», le canton de Vaud parachève sa stratégie pour la mobilité des Vaudois. Le principal point fort de la «Stratégie cantonale de promotion du vélo à l'horizon 2020» est de regrouper dans un seul et même document des mesures d'infrastructures et de promotion. Ces deux approches sont indispensables pour optimiser les effets des mesures prises et atteindre les objectifs ambitieux du plan directeur cantonal. Il paraît en effet difficile de promouvoir le vélo auprès de la population sans sécuriser les trajets. Le volet «Culture du vélo» aborde les possibilités de sensibiliser le public et de conseiller les responsables dans les communes. Sur le plan des infrastructures, la stratégie vise plus particulièrement à développer l'intermodalité vélo – transports publics et veille à la cohérence du réseau sur la totalité du territoire. Dans les agglomérations, le canton a choisi de profiter de la dynamique initiée par les projets d'agglomération, qui abordent la problématique urbanisation-mobilité-environnement dans son ensemble et associe tous les partenaires concernés. Ainsi, la participation cantonale de 15 à 20% est conditionnée par celle de la Confédération. La mise en œuvre de cette mesure nécessite une modification légale et un crédit cadre, qui devront être approuvés par le Grand Conseil. (Langue : français)

Pour plus d'informations:

Service de la mobilité Vaud www.vd.ch/fr/autorites/departements/dinf/service-de-la-mobilite/actualites

Kantonale Veloförderungsstrategie 2020 Die Waadt publiziert ein umfassendes und ambitiöses Konzept

Die neue Waadtländer Velostrategie vereint Infrastruktur- und Förderungsmaßnahmen in einem einzigen Dokument, womit deren optimale Wirkung gewährleistet ist. Nur so können die ehrgeizigen Ziele des kantonalen Richtplans erreicht werden. Um das Velofahren ernsthaft zu fördern, müssen einerseits sichere und attraktive Verbindungen geschaffen werden. Andererseits zeigt das Kapitel „Velokultur“ Möglichkeiten zur Sensibilisierung und Information der Bevölkerung sowie zur Beratung der Verantwortlichen in Gemeinden auf. Was die Infrastrukturen angeht, setzt die Strategie im Besonderen auf die Intermodalität von Velo und öffentlichen Verkehr und die koordinierte Entwicklung des Velowegenetzes auf dem gesamten Kantonsgebiet. Der Kanton nutzt die von den Agglomerationsprojekten ausgelöste Dynamik und erhöht die Bundesbeiträge um 15 bis 20%. Damit dieses umfassende und ambitiöse Konzept umgesetzt werden kann, muss der Grosse Rat noch eine Gesetzesänderung und einen Rahmenkredit genehmigen. (Sprache: fr)

Weitere Informationen:

Amt für Mobilität Kanton VD: www.vd.ch/fr/autorites/departements/dinf/service-de-la-mobilite/actualites

06.12.2010

Communiqué du Conseil d'Etat

Vers une mobilité durable

Le Conseil d'Etat définit sa planification stratégique des routes et des vélos

Conformément à son programme de législature, le Conseil d'Etat a adopté les plans stratégiques des routes et des vélos à l'horizon 2020. Avec la stratégie de développement des transports publics (septembre 2006), ils constituent les outils de référence pour la mise en œuvre de projets répondant aux besoins en mobilité en pleine croissance. Ces stratégies poursuivent l'objectif de réduire la part des transports individuels motorisés dans le total des distances parcourues (de 75% en 2005 à 65% en 2020).

Avec la stratégie de développement des transports publics de 2006, les plans stratégiques des routes et des vélos déclinent la politique du Conseil d'Etat de mobilité durable qui consiste à développer les transports publics et à aménager et optimiser le réseau routier de manière à permettre une bonne cohabitation de tous les usagers et de tous les modes de déplacement, parmi lesquels les deux-roues. Ces documents permettent de disposer d'une vision globale des investissements dans le domaine des transports. Les investissements routiers visent en priorité la rénovation et l'entretien lourd des infrastructures existantes, quelques nouveaux axes planifiés de longue date et l'amélioration de la sécurité des usagers. Quant à la stratégie de valorisation des réseaux pour les vélos, elle détermine les régions de développement prioritaires.

Le Conseil d'Etat a adopté le principe de revoir la hiérarchie des routes cantonales, qui date des années 50, dans le but d'adapter de manière optimale le niveau des interventions en fonction des besoins et des réalités actuelles. Pour assurer la sécurité des usagers et préserver la valeur du patrimoine routier cantonal, estimée à plus de 4 milliards de francs, le Gouvernement entend consacrer des montants annuels de l'ordre de 12 à 14 millions pour l'entretien des chaussées et de 6.2 à 7.2 millions pour les ouvrages d'art. En outre, un nouveau programme d'assainissement des points noirs est lancé, qui nécessitera des ressources financières spécifiques.

La stratégie de promotion du vélo vise à développer ou améliorer les infrastructures en faveur des cyclistes, mais aussi à sensibiliser et encourager l'utilisation du vélo, tant dans les agglomérations que dans les régions du canton. A cette fin, le Conseil d'Etat prévoit de soutenir les projets des communes à raison de 15 à 20% des coûts des aménagements retenus dans les projets d'agglomération; un montant de 13.5 millions de francs est prévu à cet effet pour les années 2011 à 2014.

Les dotations financières supplémentaires émargeront, selon les cas, aux budgets de fonctionnement ou d'investissement. Sous réserve de l'approbation de la commission des finances du Grand Conseil, le Conseil d'Etat a accordé plusieurs crédits d'étude (totalisant 1.3 million de francs) pour supprimer des points noirs routiers, aménager des carrefours et créer des bandes cyclables. Compte tenu des crédits cadres obtenus (y compris 40 tonnes), les budgets globaux disponibles pour l'entretien des routes totalisent 15.9 millions en 2010 et 17.8 en 2011.

Bureau d'information et de communication de l'Etat de Vaud

Lausanne, le 15 octobre 2010

Renseignements : DINF, François Marthaler, conseiller d'Etat, 021 316 70 00
Les documents sont disponibles sur www.vd.ch/dinf

Planifications stratégiques des **routes** et des **vélos** à l'horizon 2020

Conférence de presse
du 15 octobre 2010
François Marthaler
conseiller d'Etat
chef du DINF



Un moment fort de la législature

Le Conseil d'Etat a adopté les stratégies annoncées dans le programme de législature : **transports publics** (sept. 2006), **routes et vélo** (oct. 2010).

Le Conseil d'Etat définit ainsi sa politique pour une **mobilité durable** et offre les conditions cadres pour la **mise en œuvre du plan directeur cantonal**.

Planification routière

Lignes directrices

- ▶ Réseau routier en adéquation avec les besoins des usagers
 - redéfinir les catégories de routes par leur niveau de service
- ▶ Amélioration de l'efficacité, de la productivité et de la sécurité du réseau
 - prestations en lien avec la catégorie de niveau de service
 - priorisation des projets
 - construction durable
- ▶ Préservation de la substance patrimoniale
 - budget nécessaire pour l'entretien des chaussées et des ouvrages d'arts

3

Redéfinir les catégories de routes pour mieux répondre aux besoins des usagers

- ▶ Actuellement 4 catégories de routes cantonales (a, b, c, d) → 3 catégories :

Réseau de base
(41.7%)

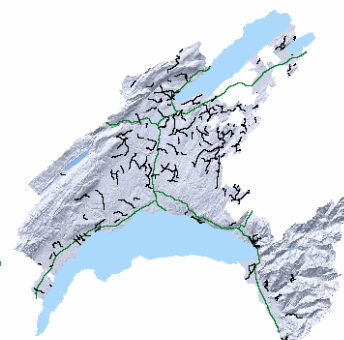
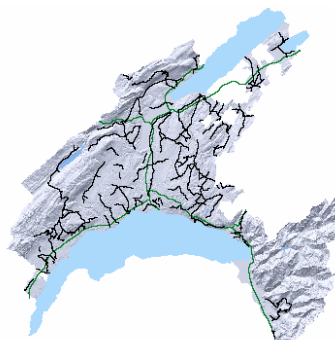
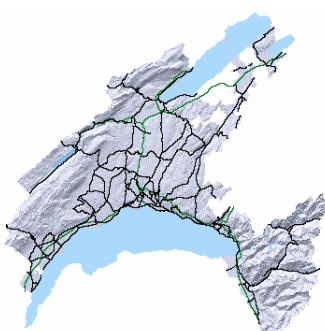
relier les centres principaux et régionaux entre eux dans le canton et hors du canton

Réseau complémentaire (35.1%)

assurer l'accessibilité locale dans les zones fortement urbanisées

Réseau d'intérêt local (23.2%)

assurer les liaisons entre localités dans les zones à faible densité de population



4

Améliorer l'efficacité et la productivité du réseau

- ▶ Principes d'aménagement et d'exploitation spécifiques aux catégories
(vitesse, poids lourds, mobilité douce, transports publics, etc.)
- ▶ Coordination avec les agglomérations
(exemple de la RC1 secteur EPFL, 11.2 mios)



5

Améliorer l'efficacité et la sécurité

- ▶ Assainissement des points noirs
(crédits d'étude en cours d'adoption – voir dia suivant)
- ▶ Aménagement de tronçons, de carrefours,
etc.
(crédits d'étude en cours d'adoption – voir dia suivant)
- ▶ Lutte contre le bruit routier
(crédits cadres de 4.372 mios en 2009 et d'env. 15 mios en
préparation)
- ▶ Priorisation des projets

6

Améliorer l'efficacité et la sécurité

- ▶ Le Conseil d'Etat vient d'adopter des crédits d'étude, sous réserve de l'approbation de la commission des finances :
 - **points noirs** – 536'000 frs
 - réhabilitation avec création de bandes cyclables, **Lausanne, Route du Golf** – 250'000 frs
 - correction **Pomy-Cronay** – 230'000 frs
 - mobilités douces à **Dully** et à **Morges-Monnaz-Echichens** – 180'000 frs
 - aménagement carrefour à **Ollon** – 110'000 frs
 - ▶ Total : 1.3 million qui engendrera ~ **23.5 millions d'investissements**
-

7

Préserver la substance patrimoniale

- ▶ **Chaussées**
 - Pour maintenir l'état actuel, il est nécessaire d'investir **12 à 14 mios/an**
 - Budgets et crédits cadres votés/en préparation
 - ▶ Budget annuel du Service des routes : 4.2 mios
 - ▶ Décret d'investissement (2009) : 4.43 mios
 - ▶ Décret d'investissement (2010) : 9.5 mios
 - ▶ EMPD en préparation (2011) : ~ 12 mios
 - **Cible d'investissement atteinte depuis 2010**
-

8

Préserver la substance patrimoniale

► Ouvrages d'art

- Pour maintenir un état acceptable, il est nécessaire, à terme, d'investir **6.2 à 7.2 mios/an**
 - Budgets et crédits cadres votés/en préparation
 - Budget annuel du Service des routes (en mios) 1.2
 - Décret d'investissement 40 tonnes (en mios)
 - Crédit d'étude (2004) 1.4
 - Crédit cadre (2005) 14
 - Crédits cadres (2009) 4.5 + 12.7
 - Crédit cadre (2010) 8.6
 - EMPD en préparation (solde des ouvrages) ~ 12
- TOTAL ~ 53 mios**

9

En résumé, pour les routes

► Nouvelle hiérarchie

- Base (41.7%) Complémentaire (35.1%) Intérêt local (23.2%)

► Efficacité et sécurité du réseau

- Principes d'aménagement et d'exploitation spécifiques aux catégories
- Coordination avec les agglomérations
- Points noirs, bruit, carrefours, réhabilitation, mobilité douce, ...

► Maintien du patrimoine

- Chaussée : 12 à 14 mios
- Ouvrages d'art : 6.2 à 7.2 mios
- Triplement des budgets globaux pour l'entretien des chaussées

10

Planification vélo

Diagnostic

Atouts du vélo

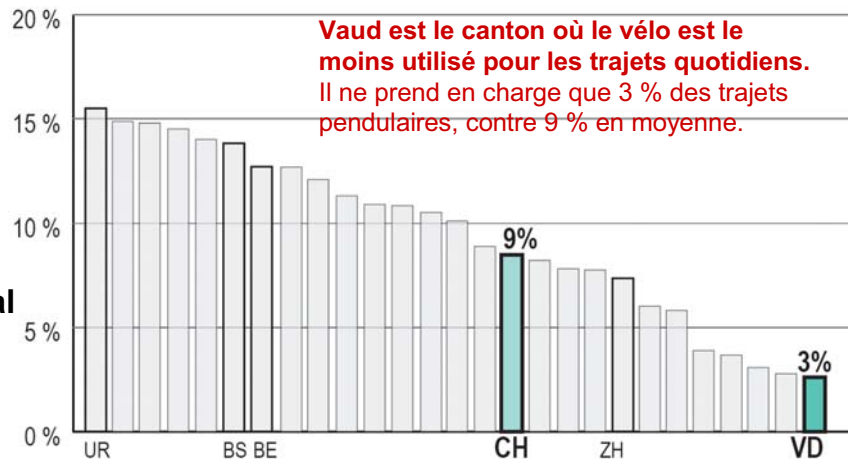
- ▶ Coûts en infrastructures faibles, en comparaison des autres modes.
- ▶ Émissions sonores et de particules négligeables.
- ▶ Diminution des risques de maladie cardiovasculaire.

Objectif du Plan dir. cantonal

- ▶ Tripler les distances moyennes parcourues quotidiennement en vélo.

Utilisation du vélo dans le Canton

Déplacement pendulaire - Part modale vélo selon RFP 2000



Agir sur les infrastructures

Agglomérations

- ▶ Le potentiel de développement vélo le plus important du canton.
- ▶ Mesures : bandes et pistes cyclables, ouvrages de franchissement, jalonnement, stationnement.

Intermodalité vélo + train/bus

- ▶ Mesures : sécuriser les chemins d'accès aux gares, assurer de bonnes conditions de stationnement, soutenir les réseaux de vélos en libre service.

Plan cantonal du réseau cyclable

- ▶ Outil de coordination et de mise en œuvre évolutif pour les autorités.

Agir sur les infrastructures

Plan cantonal du réseau cyclable : superposition de quatre réseaux vélo



Le plan cantonal du réseau cyclable est établi en superposant quatre réseaux ou «couches» de planification :

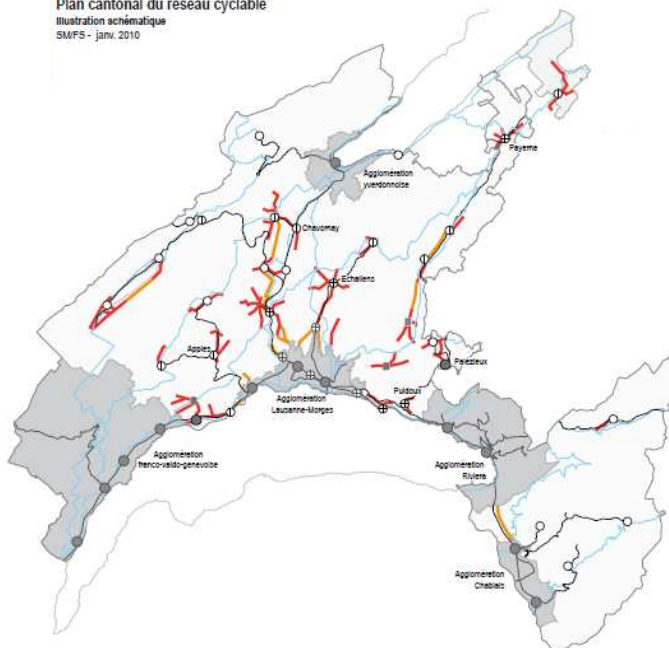
- > les réseaux prévus par les projets d'agglomération
- > les réseaux de rabattement vers les gares et les arrêts de bus, afin d'encourager l'intermodalité
- > les éléments de liaison complémentaires nécessaires pour mettre en cohérence les deux réseaux ci-dessus
- > les grands itinéraires cyclables nationaux et régionaux SuisseMobile.

13

Agir sur les infrastructures

Plan cantonal du réseau cyclable

Plan cantonal du réseau cyclable
Illustration schématique
SMFS - janv. 2010



- ▶ voir pages 16-21 du rapport (PALM, aggro Y, Nyon)
- ▶ page 26 (synthèse)

Réseau cyclable

Hors agglomération

- Réseau cyclable de rabattement sur les gares et les centres régionaux
- Éléments de réseau complémentaires
- Réseau "La Suisse à vélo" (loisir)

En agglomération

- Périmètre d'agglomération
- Réseau vélo d'agglomération : voir ch. 2.1

Desserte en transports publics des centres régionaux et cantonaux planifiée à l'horizon 2020

Réseau ferroviaire

- 1 paire de trains / heure (réseau régional)
- ⊕ 2 paires de trains / heure (réseau régional)
- ⊕ 4 paires de trains / heure ou plus (réseau régional)
- Desserte par le réseau régional et le réseau grandes lignes (IC/ICN/IR/RE)
- Noeud structurant du réseau de bus régional

14

Promouvoir l'utilisation du vélo

Sensibilisation du public

- ▶ Plans de mobilité des entreprises
- ▶ SuisseMobile
- ▶ Services de prêts de vélo
(Velopass, développement de Lausanne-Roule : Lausanne-Morges, Vevey-Montreux, Yverdon-les-Bains, Aigle-Monthey, etc)
- ▶ Santé publique
(par exemple : extension au vélo du programme bouger plus manger mieux)

Sensibilisation des responsables techniques

- ▶ Outils de formation
 - ▶ Concertation et consultation
 - ▶ Conseil aux maîtres d'ouvrage
(guichet vélo et commission des espaces publics).
-

Principes de mise en œuvre et conditions cadres

Agglomérations – routes communales et cantonales en traversée

- ▶ Les mesures en faveur du vélo bénéficient d'une contribution cantonale supplémentaire de 15 à 20%.
- ▶ Le soutien cantonal s'applique aux mesures co-financées par la Confédération (CH 35 à 40%).
- ▶ La loi sur les transports publics (LTPu) doit être modifiée pour permettre ces nouvelles contributions > loi sur les transports publics et les mobilités douces (promotion deux roues, tourisme pédestre)
- ▶ La répartition des tâches fixée par la loi sur les routes est inchangée.

Agglomérations – routes cantonales hors traversée de localité

- ▶ La mise en œuvre s'effectue selon le programme des agglomérations.
 - ▶ Les mesures sont financées par le Canton, avec le soutien de la Confédération.
-

Principes de mise en œuvre et conditions cadres

Hors agglomération et hors traversée de localité

- ▶ La mise en œuvre s'effectue à l'aide de la priorisation de la stratégie cantonale vélo et du programme d'investissement du Service des routes.
- ▶ Le financement est fixé par les dispositions de la loi sur les routes.

Stationnement

- ▶ Les interventions du Canton s'effectuent par le biais des ouvrages réalisés par les entreprises de transports publics sur le domaine ferroviaire.

Sensibilisation-promotion

- ▶ L'appui aux mesures de sensibilisation est en principe conditionné à la participation d'un tiers.
 - ▶ Le montant est discuté de cas en cas selon les budgets disponibles.
 - ▶ La LTPu sera modifiée pour permettre ces nouvelles contributions.
-

Investissements futurs

- ▶ **21.5 mios de francs** pour les mesures vélo dans les agglomérations entre 2011 et 2014 :
 - 13.5 mios pour les routes communales avec un taux de 15 à 20% (crédit cadre en préparation)
 - 8 mios pour les routes cantonales (notamment RC1, etc.)
 - ▶ **3-5 mios/ an** pour le réseau de rabattement sur les gares entre 2010 et 2030
 - investissements sur les routes cantonales hors traversée et hors agglomérations (inclus dans les budgets d'investissement)
 - ▶ **Soutien aux agglomérations** à définir pour la période 2015-2018
 - mesures à l'étude dans les agglomérations (2^e crédit cadre).
-

En résumé

- ▶ **Par la publication des deux volets « routes » et « vélo », le Conseil d'Etat parachève sa stratégie pour la mobilité des Vaudois**
 - **par une vision globale et claire**
 - ▶ conforme aux objectifs de l'Agenda 21 sur la mobilité (65% de transports individuels motorisés en 2020, 75% en 2005)
 - **par une vision orientée sur la mise en œuvre**
 - ▶ complément à la stratégie transports publics de 2006
 - ▶ priorité à la sécurité et à la fluidité
 - ▶ triplement des budgets consacrés au réseau routier
 - ▶ réseau cyclable cohérent à l'échelle vaudoise et subvention de projets communaux
-