

STRATÉGIE CANTONALE DE PROMOTION DU VÉLO

HORIZON 2035







Les collines de la Broye
481




99

Mar d'enceinte



AUTOMATISME 24-20

PRÉFACE



Nuria Gorrite

Présidente du Conseil d'État,
Cheffe du Département des
infrastructures et des
ressources humaines

EN ROUTE !

La bicyclette fait son grand retour ! Depuis quelques années, il suffit de se déplacer sur les routes du canton pour voir que cet engin simple, peu coûteux, convivial et utilisable de 8 à 80 ans (voire plus!) retrouve une place centrale comme moyen de transport quotidien. L'arrivée des vélos à assistance électrique permet à presque tout le monde d'aller travailler, étudier, faire ses courses, transporter ses enfants ou simplement se balader en toute tranquillité, sans gaspillage d'énergie et sans polluer l'atmosphère, ni nuire au climat.

Avec la stratégie présentée dans ce document, le Canton souhaite accompagner et amplifier ce renouveau. Les cyclistes déjà aguerris peuvent se déplacer à travers le canton, dans les agglomérations ou en campagne, mais nous souhaitons que des nouveaux utilisateurs potentiels puissent faire le pas (ou le coup de pédale !) d'une mobilité active et durable. Notre vision est celle d'un réseau cyclable qui permet de relier les principaux pôles du canton sur des infrastructures sécurisées, continues, de haute qualité et, pour la plupart, séparées physiquement du trafic automobile, en complémentarité avec le réseau cantonal de transports publics. Pour cela nous devons construire le réseau cantonal cyclable de demain. Cet investissement, qui stimulera aussi l'économie locale, permettra de créer les pistes cyclables, les ponts et passages inférieurs, les carrefours et les espaces de stationnement qui rendront la pratique du vélo aussi facile et agréable que possible.

La population vaudoise l'attend, elle qui a accepté à 86% l'arrêté fédéral sur les voies cyclables en 2018. Le gouvernement souhaite s'en donner les moyens financiers et humains nécessaires. Le recours important au vélo et aux transports publics comme moyens de déplacement au quotidien et dans les loisirs est aussi une nécessité dans les décennies qui viennent si nous voulons réduire les émissions de gaz à effet de serre afin de limiter le réchauffement climatique dangereux. En parcourant cette route, nous pourrions en plus améliorer considérablement l'environnement et la qualité de vie des Vaudoises et des Vaudois.



SOMMAIRE

PRÉFACE	5
1 INTRODUCTION	11
1.1 Protéger le climat pour améliorer le cadre de vie	13
1.2 Plus de liberté dans le choix du mode de déplacement	14
2 CONTEXTE ET FONDEMENTS	17
2.1 Utilité, image et cadre : renouveau du vélo	19
2.2 Des pratiques aux potentiels encore inexploités	20
2.3 Les cyclistes, des usagers aux profils variés	21
3 LA STRATÉGIE CANTONALE DE PROMOTION DU VÉLO 2035	25
3.1 Ambitions	27
3.1.1 Développer proactivement la pratique du vélo par une approche systémique et multimodale	27
3.1.2 Donner une nouvelle place au vélo à l'horizon 2035	27
3.1.3 Contribuer à l'atteinte d'objectifs de politiques publiques cantonales	28
3.1.4 Augmenter le nombre et renforcer le rôle	28
3.2 Les trois axes de la stratégie	29
Axe 1 : Promouvoir	30
Axe 2 : Relier et aménager	32
Axe 3 : Soutenir	44
4 CONCLUSION	49
IMPRESSUM	53





1

INTRODUCTION

Dans 15 ans, il devra être possible d'accomplir la plupart des trajets de la vie quotidienne à vélo dans le canton de Vaud. En combinaison avec le renforcement de l'offre en transports publics, il deviendra possible, un peu partout, et pas seulement dans les agglomérations, de disposer d'une alternative réelle à la voiture pour les déplacements quotidiens et pour les loisirs. La construction d'une infrastructure cyclable de qualité, sûre pour toutes et tous, et disponible dans toutes les régions, doit permettre cette amélioration des déplacements des Vaudoises et des Vaudois dans leurs lieux de vie habituels.

En fixant des objectifs ambitieux de réduction des émissions de gaz à effet de serre pour le canton de Vaud, le Conseil d'État, par l'intermédiaire de son Plan climat, souhaite améliorer la qualité de vie, réduire le bruit et les pollutions de l'air, développer des villes et des campagnes où les enfants peuvent jouer dans la rue et les personnes âgées se déplacer sans obstacles, où les activités économiques disposent de moyens de communication fiables et où la vie quotidienne est agréable.

1.1 PROTÉGER LE CLIMAT POUR AMÉLIORER LE CADRE DE VIE

La nécessaire réduction de l'ampleur du trafic automobile – une des principales sources d'émissions de gaz à effet de serre – demande d'imaginer le territoire de demain dans lequel les lieux de travail et d'habitation se rapprochent, où les services publics sont accessibles à proximité, sans devoir parcourir de longues distances au quotidien. Le report modal vers les transports publics et les mobilités actives (vélo, marche...), nécessitant moins d'espace de circulation et de stationnement, permet ainsi de retrouver de la place pour des espaces publics qui favorisent les rencontres et les échanges, la vie de quartier et de village, les activités culturelles, politiques ou économiques.

En facilitant et en encourageant les déplacements quotidiens et de loisirs à vélo, en complément ou en substitution des déplacements en véhicules motorisés (« report modal »), le Canton veut atteindre des objectifs climatiques (diminution de 50-60% des gaz à effet de serre vers 2030, neutralité carbone en 2050), de qualité de vie, de protection de l'environnement, mais aussi d'accessibilité de l'ensemble du territoire. Il veut aussi offrir aux régions de nouvelles perspectives en termes de tourisme « 4 saisons » et de loisirs de proximité.

La stratégie vélo présentée ici y contribue, en combinaison avec d'autres stratégies de mobilité du Canton portées par le Département des infrastructures et des ressources humaines (DIRH) et sa Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR). Prises ensemble, la stratégie 2050 pour le rail et les transports publics, la stratégie de transport des marchandises, celles en cours d'élaboration pour les déplacements piétons et la mobilité de loisirs, les visions pour les interfaces de transport, le covoiturage et les plans de mobilité d'entreprise, ainsi que l'évolution à venir de la loi sur les routes (LRou), peignent l'image directrice d'une mobilité du futur proche, à 2035. Celle-ci est multimodale, permet de combiner les modes de transport en utilisant le bon mode au bon endroit, et de réduire globalement l'empreinte des déplacements sur l'environnement.

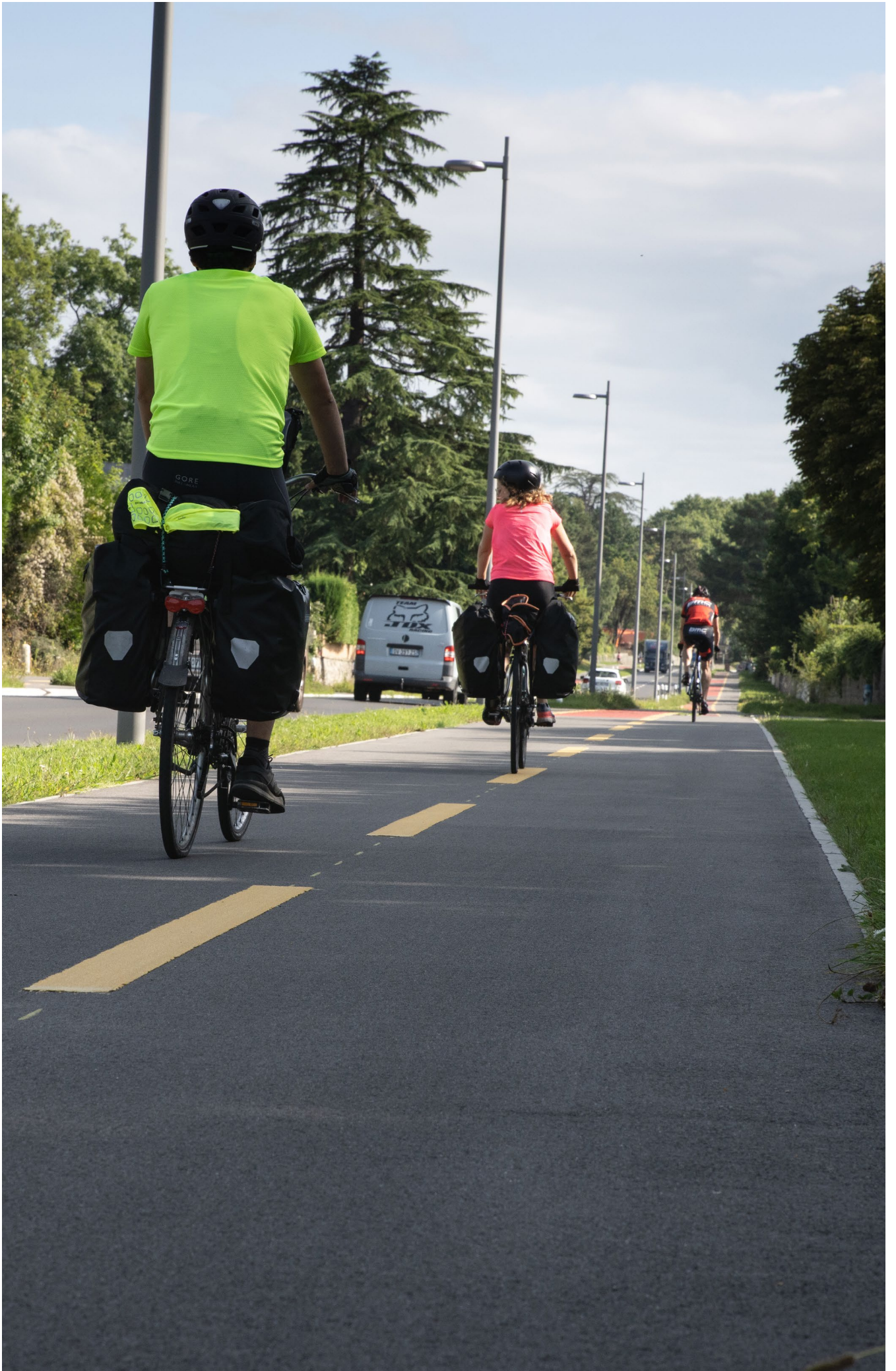
1.2 PLUS DE LIBERTÉ DANS LE CHOIX DU MODE DE DÉPLACEMENT

Ce système de mobilité offrira aux habitantes et habitants du Canton un véritable choix de leurs moyens de déplacement en fournissant une infrastructure qui permette de se déplacer librement à travers le canton dans les limites du respect du cadre de vie et de l'environnement. Cet accroissement des libertés et des options de déplacement passe aussi par un renforcement de la pratique du vélo, aujourd'hui réservée à des utilisateurs et utilisatrices expérimentés.

La stratégie cantonale de promotion du vélo à l'horizon 2020, adoptée en 2010 par le Conseil d'État, a permis d'utiliser les opportunités offertes par les rénovations routières pour étendre et construire un réseau cyclable cantonal, qui est déjà utilisé par des cyclistes chevronnés et pour des trajets de loisir. Ce réseau, pensé à une époque où le vélo à assistance électrique (VAE) n'existait pratiquement pas, doit être revu aujourd'hui. Les VAE permettent de couvrir efficacement des distances beaucoup plus longues qu'auparavant, et aussi de transporter plus facilement du matériel, des documents, des achats ou même des passagers (vélo-cargo) et offrent ainsi une alternative supplémentaire à la voiture pour les déplacements quotidiens qu'ils soient professionnels, d'achat ou de loisirs.

Surtout, une forte demande sociale et politique s'est exprimée ces dernières années, que ce soit par de nombreuses interventions parlementaires au Grand Conseil, des demandes de milieux associatifs, ou par l'acceptation à plus de 86% par la population vaudoise en 2018 de l'arrêté fédéral sur les voies cyclables. Ce dernier oblige notamment les cantons à planifier un réseau cyclable de qualité, autant pour les déplacements quotidiens que pour les loisirs.

La stratégie vaudoise de promotion du vélo 2035 répond à ces attentes sociales, environnementales et politiques, en initiant une dynamique qu'il s'agira de développer par étape et de maintenir sur le long terme. Elle propose que l'État joue un rôle plus volontariste et proactif en matière de développement des infrastructures cyclables et de promotion de la pratique du vélo. En augmentant massivement le nombre de parcours sécurisés, la qualité et la continuité des aménagements, l'État et ses partenaires (communes, régions, etc.) permettent à chacune et chacun, quel que soit son niveau à vélo, son âge ou son lieu de résidence, de pouvoir utiliser le vélo au quotidien et dans ses loisirs. Faire du vélo un réflexe – notamment par le biais de formations, actions de communication et d'incitation portées par une multitude d'acteurs – contribue à la diffusion de la nouvelle culture de la mobilité visée par le Canton de Vaud.



2

CONTEXTE ET FONDEMENTS

En 2010, le Conseil d'État ancrant le vélo dans la politique de transports vaudoise avec la stratégie cantonale de promotion du vélo à l'horizon 2020, structurée autour d'un volet « infrastructure » et d'un volet « culture du vélo ». La définition d'un réseau cyclable de compétence cantonale, la création d'un guichet vélo et l'adaptation de la loi sur les transports publics pour subventionner des mesures pour les vélos dans les agglomérations en constituaient les principales nouveautés. Si cette stratégie a permis d'inscrire le vélo dans la politique cantonale, le nombre de kilomètres aménagés pour les vélos est, depuis, resté très modeste au regard de la taille du réseau routier vaudois, principalement en raison de moyens limités et de la stratégie de mise en œuvre « par opportunité » qui en a découlé.

2.1 UTILITÉ, IMAGE ET CADRE : RENOUVEAU DU VÉLO

Confronté aux arguments de modernité de l'automobile et d'efficacité des transports publics, le vélo a longtemps été écarté des pratiques et des politiques publiques. La pression toujours plus forte sur les milieux urbains – notamment celle exercée par l'accroissement du trafic individuel motorisé – a progressivement conduit autorités et population à envisager le vélo comme alternative crédible. Ses atouts s'expriment en effet aussi bien au niveau individuel (rapide, flexible et efficace sur des trajets courts, peu onéreux et bon pour la santé) que pour la collectivité (silencieux, faible consommateur d'espace, demandeur d'infrastructures proportionnellement peu coûteuses et n'émettant pas de gaz à effet de serre). L'image du vélo est en train de changer, favorisant l'apparition de nouveaux modèles de déplacement.

L'essor du vélo à assistance électrique a considérablement élargi le champ d'action et le potentiel de ce mode de transport, en rendant accessible au plus grand nombre – seniors, familles, pendulaires – une pratique réservée jusqu'alors aux personnes les plus motivées. L'assistance électrique apporte un confort qui modifie la perception des distances et des dénivelés et qui propose, grâce à l'émergence de vélos-cargos, une solution efficace pour le transport des personnes et des marchandises. Le succès des engins assimilés à des cyclomoteurs et cyclomoteurs légers tels que les trottinettes électriques renforce encore le besoin de développer des aménagements adaptés à cette catégorie de véhicules. Les espaces dévolus aux piétons s'en trouveront d'autant mieux préservés.

Le regain d'intérêt à l'égard du vélo vient également de la prise de conscience de l'urgence climatique, portée notamment par les jeunes générations. La pérennité et la viabilité des territoires – qu'ils soient agricoles, de montagne ou urbains – inquiètent et poussent à reconsidérer les modes de vie et les habitudes de déplacement dépendant des énergies fossiles.

Dès lors, les attentes ont drastiquement augmenté – tant au sein de la population et des milieux associatifs que du monde politique – par rapport au développement de l'usage du vélo et des aménagements qui lui sont dédiés. Les appels se sont multipliés pour renforcer la continuité et la cohérence des itinéraires et aménagements cyclables, améliorer la sécurité en séparant les vélos du trafic motorisé tout en protégeant les piétons, systématiser et accélérer l'aménagement du réseau routier pour les cycles ou encore améliorer les possibilités d'embarquement des vélos dans les transports publics.

Le soutien populaire en faveur du vélo s'est exprimé de manière très claire à l'occasion de la votation nationale sur l'inscription du vélo dans la Constitution fédérale en 2018^[1]. La nouvelle Loi fédérale sur les voies cyclables qui en découle fixe un cadre au soutien du vélo par les autorités, en donnant aux cantons des obligations en matière de planification cyclable et d'aménagement.

^[1] Arrêté fédéral sur les voies cyclables, adopté par 73.6% de la population suisse

2.2 DES PRATIQUES AUX POTENTIELS ENCORE INEXPLOITÉS

Si les éléments précédents montrent qu'une transition est en marche, celle-ci ne se traduisait pas encore, il y a six ans, dans les données documentant les habitudes de déplacement de la population vaudoise^[2]. Dans le canton de Vaud, en 2015, la part du vélo aux déplacements n'était que de 2,2%^[3]. Celle-ci résulte d'une augmentation de 10% en 10 ans (2% en 2005), une hausse certes timide mais dont les résultats 2021 du Microrecensement mobilité et transport^[4] confirmeront probablement la tendance. Cette évolution se caractérise par des différences marquées entre les divers types de territoires du canton de Vaud. Entre 2005 et 2015, la hausse de la part modale du vélo a été plus forte dans les régions urbaines^[5] et suburbaines^[6], mais a été compensée par une diminution dans les régions périurbaines^[7] et de montagne^[8]. L'essor du vélo électrique pourrait toutefois renverser la tendance dans ces régions-là. En parallèle, les régions touristiques vaudoises cherchent à développer leur attractivité pour le tourisme 4 saisons et les loisirs de proximité. Le vélo et le VTT constituent une offre particulièrement opportune et en forte demande ces derniers temps, d'autant plus depuis qu'ils bénéficient d'une assistance électrique.

Cette dynamique positive ne doit pas faire perdre de vue que le canton de Vaud présente un retard important comparé à d'autres régions suisses. Le canton et les villes vaudoises se situent régulièrement dans les bas de classement d'enquêtes nationales, à l'image du « Prix villes cyclables »^[9] ou de l'enquête « Au travail à vélo »^[10]. Les résultats de ces enquêtes mettent par exemple en évidence le faible sentiment de sécurité ressenti par les cyclistes sur les trajets domicile-travail ou une évaluation très critique des politiques cyclables. La part modale du vélo dans les déplacements effectués dans le canton de Vaud se situe très en dessous de la moyenne nationale (2,2% contre 6,8% en 2015). Le canton de Berne, dont les caractéristiques territoriales sont comparables à celles du canton de Vaud, fait 5 fois mieux que ce dernier (10% en 2015). Le retard vaudois se confirme dans les agglomérations (Lausanne-Morges : 2%, AggloY : 6% / agglomération de Berne : 9,6%), et entre villes (Lausanne : 2% / Berne : 15%). Le canton de Vaud est également à la traîne quant aux aménagements sur les réseaux de loisirs (piste hors du réseau routier, séparation avec les randonneurs, etc.).

Si des différences culturelles expliquent en partie la situation actuelle, l'influence des politiques publiques a aussi joué un rôle : la part de routes cantonales aménagées pour les cyclistes est nettement plus élevée dans le canton de Berne (env. 25% des routes cantonales bernoises aménagées, contre moins de 3% pour les routes cantonales vaudoises^[11]). Au-delà de la question des équipements, la comparaison des budgets consacrés à la promotion du vélo^[12] ou des ressources humaines consacrées au vélo en général montre que la politique cyclable du canton de Vaud repose aujourd'hui sur des moyens encore très faibles. Ces éléments montrent que le vélo présente un potentiel de développement très important dans le canton de Vaud. Ceci d'autant plus que 40% des trajets effectués en voiture par les pendulaires vaudois font moins de 10 kilomètres, des distances aisément praticables à vélo ou vélo électrique. Dès lors, ce que d'autres ont atteint est à la portée du canton de Vaud.

^[2] Les données les plus actuelles à l'échelle cantonale datent de 2015.

^[3] Définition de la « part modale en termes de déplacements » : principal* mode de transport utilisé pour un déplacement (*en termes de distance parcourue)

^[4] Le microrecensement mobilité et transports (MRMT) sert à produire des statistiques sur la mobilité de la population suisse. L'enquête, qui a lieu tous les 5 ans, est réalisée par téléphone auprès d'environ 56 000 personnes sélectionnées de manière aléatoire.

^[5] Lausanne, centres principaux (par exemple Yverdon, Nyon, Morges, Montreux et Aigle) et secondaires (par exemple Gland, Villeneuve, Moudon, Grandson, Orbe, Sainte-Croix ou Payerne)

^[6] Par exemple Renens, Pully, Prangins, Cheseaux-Noréaz, Blonay

^[7] Par exemple Gros-de-Vaud, Broye, arrière-pays nyonnais

^[8] Vallée de Joux, district d'Aigle et Pays-d'Enhaut

^[9] www.villes-cyclables.ch

^[10] « Au travail à vélo – la pratique utilitaire de la bicyclette en Suisse », P. Rérat, G. Giacomel, A. Martin, 2019. Enquête réalisée auprès de 14'000 participants à l'action Bike to Work en 2016.

^[11] 60 kilomètres aménagés de manière définitive, sur un réseau de routes cantonales de plus de 2'000 km

^[12] 20 fois plus élevé pour le Canton de Zurich

2.3 LES CYCLISTES, DES USAGERS AUX PROFILS VARIÉS

Considérer la pratique du vélo implique d'en saisir toutes les caractéristiques, pour mieux comprendre la diversité des besoins et, par conséquent, la relative complexité des politiques d'encouragement à mettre en place.

Du niveau débutant à expert, des cyclistes quotidiens à ceux du dimanche, les profils sont très nombreux. Les facteurs les plus déterminants de ces profils sont l'âge, le degré d'expertise et la finalité du déplacement (utilitaire ou de loisirs). Ces éléments influencent en particulier les aptitudes physiques de la personne et son degré d'exposition au risque (agilité, réflexes, fragilité), ses compétences de conduite (capacité à évoluer dans le trafic), le contexte social de sa pratique (seul ou à plusieurs), le type de vélo utilisé (city-bike, vélo à assistance électrique, vélos-cargos, vélo de course, VTT, privé ou emprunté, etc.) et ses attentes à l'égard des itinéraires (directs et efficaces, bucoliques, exigeants, etc.) et équipements cyclables (niveau de protection, revêtement, balisage, etc.).

La question de la cohabitation entre cyclistes, piétons, automobilistes, poids-lourds et bus revêt ainsi un degré de complexité supplémentaire dès lors que l'on considère les différents types de cyclistes et leurs aspirations pas toujours concordantes.

La présente stratégie cantonale vélo s'attache précisément à tenir compte de la diversité de ces profils et besoins, que ce soit en termes d'infrastructures (typologie d'aménagements et équipements mis en place) ou de services (cours, plans, mise à disposition de vélos, etc.).

Le schéma ci-après présente un panorama de cette approche par catégorie d'âge ou de motif de déplacement.

- ① Jeunes en formation
- ② Seniors
- ③ Familles
- ④ Scolaires
- ⑤ Enfants
- ⑥ Pendulaires
- ⑦ Loisirs

PROFILS ET BESOINS DES CYCLISTES

7 Loisirs

- Sports et détente/plaisir
- Grande variété de vélos et exigences très diverses en termes d'infrastructure cyclable
- Services de location et bornes de recharge
- Signalétique nécessaire pour ceux qui ne connaissent pas les lieux
- Terrains de jeux et de sport pour vélos
- Offres combinées (embarquement des vélos dans les TP, bike-hôtels,...)
- Guide d'itinéraires attractifs



6 Pendulaires

- Trajets aux heures de pointe
- Longues distances/besoin de voies express vélo régionales
- Vitesses élevées/dépassements : vélos rapides/lents
- Installations de stationnement avec dispositif de recharge et de stockage (ex: casiers)
- Vélos en libre service pour les déplacements liés au travail
- Station de gonflage, douches et vestiaires sur le lieu de travail



3 Familles

- Loisirs, achats
- Besoin accru de séparation avec le trafic
- Stationnement pour vélos près des installations de loisirs et des commerces
- Besoin de pouvoir rouler côte à côte
- Aide à l'achat ou prêt de cargo-bikes
- Aide au transport des courses



2 Seniors

- Vitesses plus basses
- Très sensibles aux pentes
- Le vélo, un moyen de transport pour tous les usages
- Besoin de protection accru
- Balades accompagnées



5 Enfants

- Premières expériences à vélo
- Trottoirs/rues de quartier
- Rouler pour s'amuser, avec un accompagnant
- Jardin des circulations, pumptrack



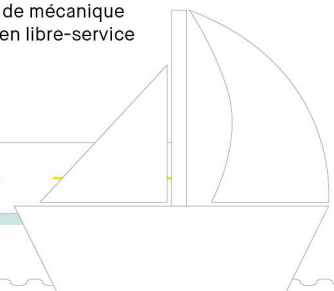
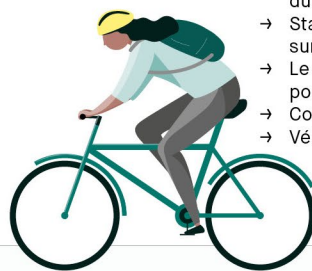
4 Scolaires

- Cours de conduite
- Vélobus
- Se déplacer seul dans le trafic
- Rouler en groupe/besoin de pouvoir rouler côte à côte
- Chemin de l'école/loisirs
- Planification du chemin de l'école et stationnement pour vélos à l'école
- Besoin de sécurité accru



1 Jeunes en formation

- Déplacements à toute heure du jour et de la nuit
- Stationnement pour vélos sur les lieux de formation
- Le vélo, un moyen de transport pour tous les usages
- Cours de mécanique
- Vélos en libre-service



3

LA STRATÉGIE CANTONALE DE PROMOTION DU VÉLO 2035

La présente stratégie cantonale de promotion du vélo 2035 constitue la réponse du Conseil d'État vaudois aux changements contextuels évoqués précédemment et à la nécessité de développer l'usage du vélo et les aménagements qui lui sont dédiés. Elle pose le cadre de l'action cantonale et le soutien à celle de compétence communale, permettant de développer fortement la pratique du vélo sur le territoire vaudois.

3.1 LES AMBITIONS

3.1.1 DÉVELOPPER PROACTIVEMENT LA PRATIQUE DU VÉLO PAR UNE APPROCHE SYSTÉMIQUE ET MULTIMODALE

La stratégie cantonale vélo s'inscrit dans une politique de mobilité globale et multimodale accompagnant un développement territorial équilibré. Elle contribue à l'objectif d'atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050, en permettant concrètement de réduire l'usage de la voiture individuelle. Une politique d'aménagement du territoire attentive à répartir les équipements et activités en fonction des qualités de desserte multimodale constitue une condition-cadre indispensable à l'atteinte des objectifs en termes de mobilité. Ceux-ci visent une multimodalité accrue des habitudes de déplacements, impliquant une forte redistribution de ceux-ci vers les transports publics et les mobilités actives, en vue d'une amélioration de la performance globale du système de transport.

Conformément à cette vision systémique et multimodale, encourager la pratique du vélo requiert ainsi une certaine concordance des politiques et mesures prises de manière sectorielle :

- la mise en place d'une urbanisation favorisant les courtes distances, propice à la pratique du vélo ;
- le développement de la complémentarité entre le vélo et les autres modes de transport, les interfaces étant une des clés de leur utilisation combinée ;
- la création de conditions de circulation, respectivement la réalisation d'infrastructures permettant d'assurer la sécurité des usagers de l'espace public, à commencer par les plus vulnérables (piétons, enfants, personnes âgées, cyclistes, etc.).

3.1.2 DONNER UNE NOUVELLE PLACE AU VÉLO À L'HORIZON 2035

La stratégie cantonale vélo vise à donner une nouvelle place au vélo à l'horizon 2035 :

- le vélo aura atteint une dimension universelle, en étant pratiqué par toutes les couches de la population de 8 à 80 ans et pour les motifs d'utilisation les plus divers ;
- son potentiel multiple et nuancé sera reconnu et valorisé :
 - en milieu urbain et suburbain : option de déplacement au quotidien, pour amener les enfants à l'école, se rendre au travail, faire des achats, visiter des amis ou aller au restaurant ;
 - pour les plus longues distances et dans les régions périphériques : en combinaison avec les transports publics pour offrir une alternative performante à la voiture ;
 - pratiqué à des fins de loisirs : levier pour revaloriser les loisirs de proximité et augmenter encore l'attractivité touristique du canton, en donnant de nouvelles perspectives aux régions moins urbaines et à celles dont l'environnement est propice à la détente^[13];
 - comme activité sportive : moyen d'action dans la lutte contre la sédentarité.
- un espace physique lui sera consacré – dans les villes et villages, entre ceux-ci, garantissant sécurité, efficacité, confort et plaisir à ses utilisateurs et utilisatrices, permettant une cohabitation apaisée entre modes de transport.

Elle puise son inspiration et poursuit l'exemple de pays pratiquant une politique cyclable proactive et engagée depuis plusieurs dizaines d'années déjà, à l'image des Pays-Bas et du Danemark.

^[13] Par exemple Gros-de-Vaud, Vallée de Joux, Pays-d'Enhaut et Alpes vaudoises

3.1.3 CONTRIBUER À L'ATTEINTE D'OBJECTIFS DE POLITIQUES PUBLIQUES CANTONALES

La stratégie cantonale vélo s'inscrit dans une constellation de politiques publiques, d'instruments et d'objectifs globaux, auxquels le développement de la pratique du vélo contribuera, notamment :

- la promotion de l'activité physique et de la santé publique ;
- la promotion économique et touristique du canton de Vaud ;
- l'assainissement de l'air et la réduction du bruit routier ;
- la protection du climat et l'atteinte de la neutralité carbone.

3.1.4 AUGMENTER LE NOMBRE ET RENFORCER LE RÔLE

Cette stratégie vise aussi l'atteinte d'objectifs spécifiques au vélo :

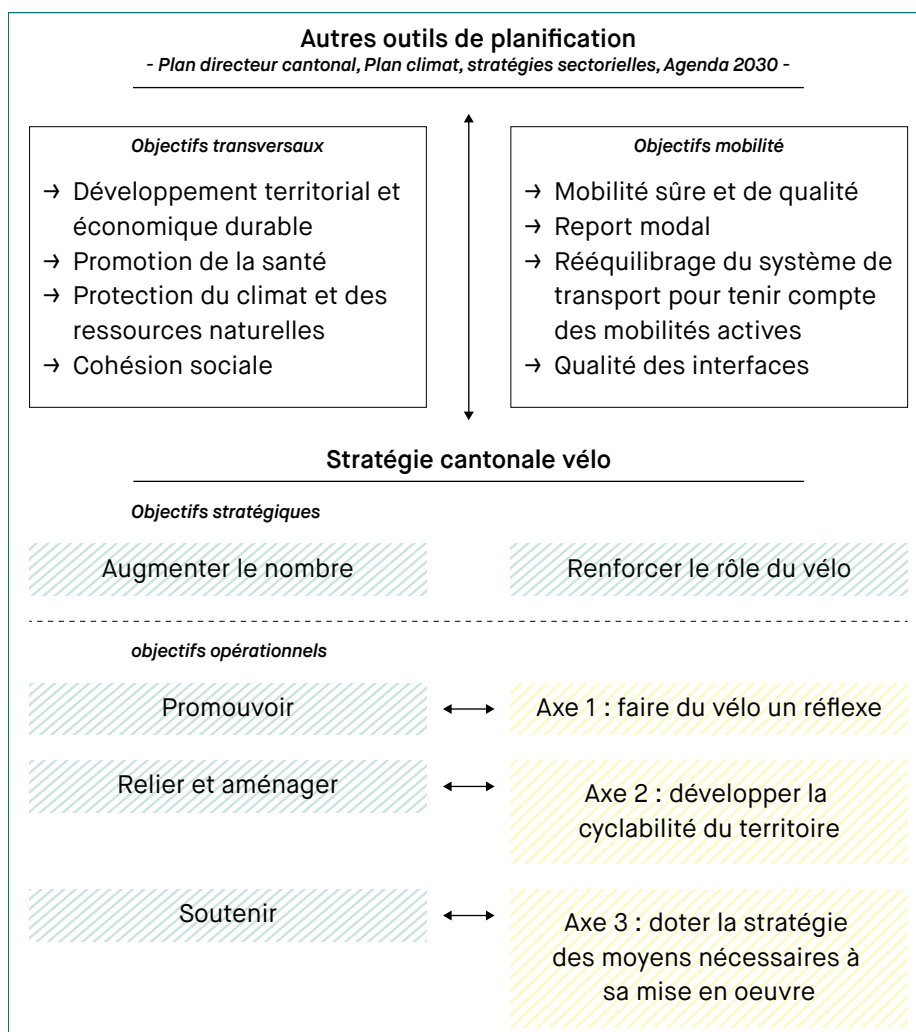
- augmenter à 10% au moins la part modale du vélo en termes de déplacements à l'horizon 2035 (contre 2.2% en 2015), et l'inscription de la dynamique amorcée d'ici-là dans une perspective à plus long terme. L'objectif posé, ambitieux mais réaliste, est dans un premier temps d'amener le canton de Vaud au niveau actuel du canton de Berne ;
- renforcer le rôle multifacette du vélo, comme moyen de transport à part entière au quotidien, comme objet de loisirs, ainsi que comme complément aux autres modes de transport.

Ces deux objectifs stratégiques sont soutenus et complétés par des objectifs opérationnels, devant guider plus concrètement l'action des pouvoirs publics, et autour desquels la stratégie cantonale vélo déploie ses trois axes :

- promouvoir – faire du vélo un réflexe ;
- relier et aménager – développer la cyclabilité du territoire ;
- soutenir – doter la stratégie des moyens nécessaires à sa mise en œuvre.

Ceux-ci sont détaillés au chapitre suivant.

→
Figure 1
 La stratégie cantonale de promotion du vélo 2035 s'inscrit dans – et répond à – une constellation d'objectifs multiples



3.2 LES TROIS AXES DE LA STRATÉGIE CANTONALE DE PROMOTION DU VÉLO 2035

Les habitudes de déplacement et pratiques quotidiennes sont guidées par des mécanismes décisionnels complexes. Vouloir les influencer demande une action à différents niveaux. Créer des conditions globalement propices à la pratique du vélo implique ainsi d’agir aussi bien sur l’humain que sur la cyclabilité^[14] du territoire.

La stratégie cantonale vélo, reconnaissant cette logique, se déploie ainsi autour de trois axes :

- **Axe 1** La promotion du vélo, pour soutenir le changement culturel nécessaire à l’évolution des habitudes et pratiques et faire du vélo un réflexe ;
- **Axe 2** Le développement d’un territoire et d’infrastructures favorisant la pratique du vélo ;
- **Axe 3** La mise à disposition des moyens nécessaires à la mise en œuvre de ces intentions.

Axe 1

Promouvoir

- 1-A Information
- 1-B Communication
- 1-C Actions incitatives
- 1-D Formation
- 1-E Offres et services

Axe 2

Relier et aménager

- 2-A Vélo utilitaire - planifier et équiper le réseau cyclable
- 2-B Vélo de loisirs
- 2-C Ouvrages d’importance
- 2-D Intermodalité
- 2-E Stationnement vélo
- 2-F Innovation
- 2-G Entretien

Axe 3

Soutenir

- 3-A Gouvernance
- 3-B Soutien aux régions et communes, partenaires-clés
- 3-C Adaptation du cadre légal
- 3-D Suivi

^[14] « Au travail à vélo – la pratique utilitaire de la bicyclette en Suisse »

AXE STRATÉGIQUE 1

PROMOUVOIR

FAIRE DU VÉLO UN RÉFLEXE

Pour que le potentiel du vélo soit reconnu dans toutes ses dimensions et devienne une réelle option pour l'ensemble des acteurs (instances politiques et techniques, population) dans leurs pratiques quotidiennes, un changement culturel doit s'opérer. Le premier axe de la stratégie cantonale vélo – la promotion – s'y attèle.

La modification des représentations mentales, l'acquisition des compétences nécessaires et le passage de l'intention à l'action constituent un long processus de changement, que les autorités doivent accompagner grâce à des mesures spécifiques. Ces dernières visent notamment à faire connaître le vélo et son intérêt, donner envie d'en faire et en faciliter la pratique aussi bien au quotidien que comme loisir, en mettant en lumière ses avantages.

LES PRINCIPES

Les mesures de promotion du vélo visent un public large. Elles s'adressent :

- aux cyclistes, en reconnaissant la grande variété de profils, de comportements et de besoins ;
- aux non-cyclistes (automobilistes, usagers et usagères des transports publics, piétons et piétonnes, adeptes de la randonnée, conducteurs et conductrices de camions et de bus), comme « cohabitant-e-s de l'espace public (urbain ou naturel) » avec lesquels développer un esprit de respect mutuel ;
- aux futurs cyclistes, notamment parmi les automobilistes et les jeunes comme potentiels cyclistes en devenir.

La promotion du vélo est une tâche qui repose sur l'engagement combiné et collaboratif de plusieurs acteurs : collectivités publiques, écoles et universités, milieux associatifs, entreprises, acteurs privés, etc. Dans cette constellation, l'État joue avant tout un rôle de facilitateur et de coordinateur. Il peut également être lui-même organisateur de certaines mesures.

L'État soutient en particulier les actions :

- qui présentent un intérêt cantonal (touchant un territoire ou un nombre de personnes significatif) ;
- qui ne peuvent pas être portées par les communes ou des acteurs tiers (principe de subsidiarité) ;
- dont l'effet est susceptible de s'inscrire dans la durée ;
- présentant un caractère innovant et au service d'un objectif collectif.

LES DOMAINES D'ACTION

Les actions conduites ou soutenues par le Canton de Vaud pour promouvoir le vélo et en diffuser la culture concernent cinq domaines complémentaires. Elles sont exprimées ici sous forme de lignes générales : leur nature exacte sera précisée dans des programmes d'action pluriannuels.

1-A *Information*

Faciliter la diffusion d'informations utiles aux usagers et usagères de l'espace public (par exemple infrastructures, itinéraires et services existants) et aux partenaires institutionnels (par exemple bonnes pratiques, normes, données statistiques).

1-B *Communication*

Valoriser la pratique du vélo et ses avantages individuels et collectifs dans des campagnes de sensibilisation, rappelant l'importance de protéger les usagers et usagères de la route les plus vulnérables et appelant au respect mutuel.

1-C *Actions incitatives*

Générer des expériences positives grâce à des événements et actions spécifiques, faciliter le passage à l'acte grâce à des incitations.

1-D *Formation*

Renforcer les compétences et connaissances en vue d'accroître la sécurité des cyclistes dans le trafic, développer les compétences des responsables décisionnels et des acteurs de la planification en vue d'ancrer le portage d'une politique de mobilité multimodale à tous les échelons institutionnels.

1-E *Offres et services*

Faciliter l'usage du vélo au quotidien et dans les loisirs par la mise en place de services et d'offres s'adressant aux cyclistes.



AXE STRATÉGIQUE 2

RELIER ET AMÉNAGER

DÉVELOPPER LA CYCLABILITÉ DU TERRITOIRE

La création d'un territoire propice à la pratique du vélo – satisfaisant les exigences fondamentales de sécurité, d'attractivité et de continuité – constitue le deuxième axe de la stratégie cantonale de promotion du vélo 2035.

Dans cette stratégie, la cyclabilité du territoire est développée par :

- la création d'un réseau cyclable composé d'itinéraires continus, sûrs et attractifs pour les déplacements quotidiens et de loisirs ;
- la réalisation d'infrastructures cyclables adaptées aux besoins des différents groupes de cyclistes et aux conditions de trafic ;
- la bonne complémentarité du vélo avec les autres modes de transport ^[15].

DÉFINIR LE RÉSEAU CYCLABLE CANTONAL

Les cyclistes bénéficient d'une grande liberté de mouvement et empruntent toutes sortes de routes et cheminements. L'action cantonale se concentre toutefois sur les itinéraires présentant les enjeux les plus importants pour la pratique du vélo, parce qu'ils sont susceptibles d'être fréquentés par un grand nombre de cyclistes et en raison de leurs caractéristiques intéressantes pour les déplacements à vélo (efficacité et/ou attractivité). Ce sont des itinéraires de ce type qui constituent le réseau cyclable cantonal et qui sont visés en priorité par l'aménagement d'infrastructures cyclables au niveau cantonal.

Le réseau cyclable cantonal 2035 est composé d'un réseau utilitaire et d'un réseau de loisirs, pensés en continuité avec les réseaux cyclables des cantons et régions limitrophes.

LE RÉSEAU UTILITAIRE

Le réseau utilitaire regroupe les itinéraires utilisés pour une pratique qualifiée de quotidienne (travail, formation, achats, divertissements). Ces itinéraires cherchent à optimiser l'efficacité du déplacement, en empruntant les chemins les plus directs. Dès lors, ils se déploient avant tout sur les routes cantonales, à la fois dans et hors des localités. Le réseau utilitaire est composé de deux niveaux, le réseau utilitaire structurant et le réseau utilitaire complémentaire, qui se distinguent essentiellement par leur potentiel d'utilisateurs.

Le réseau utilitaire structurant

Le réseau utilitaire structurant relie entre eux les pôles présentant les plus grands potentiels en termes de déplacements à vélo. Hors des agglomérations, ces pôles sont définis en cohérence avec le Plan directeur cantonal. Ils assurent des fonctions qui en font des origines ou des destinations importantes à l'échelle cantonale, en termes d'habitat, d'emplois, de formation, de tourisme ou de transport, en particulier les interfaces. Les liaisons faisant partie du réseau structurant sont définies sur la base des distances et des dénivélés (kilomètres-efforts praticables à vélo ou à vélo électrique), en prenant en compte le nombre et la taille des localités intermédiaires desservies, et le rôle spécifique du vélo dans les territoires les moins densément desservis par les transports publics. Une attention particulière est accordée à la fonction de rabattement vers les gares et arrêts d'une certaine importance, pour prendre en compte l'intermodalité vélo-transports publics. Dans les agglomérations, la logique de construction est globalement la même, mais les pôles retenus correspondent aux centralités définies dans les projets de territoire des agglomérations. Seules les liaisons faisant partie du niveau hiérarchique supérieur du réseau d'agglomération sont intégrées au réseau cantonal structurant. En termes de longueur, celles-ci représentent presque 50% du

^[15] Faisant notamment l'objet d'autres stratégies cantonales sectorielles, cet aspect n'est pas traité pour lui-même dans la stratégie vélo. Il est cependant pris en compte dans les principes de construction du réseau et dans les domaines d'action liés à ce 2ème axe d'intervention.

réseau cyclable cantonal utilitaire. Certaines mailles du réseau structurant, en principe celles dont le potentiel de cyclistes est le plus important, seront par la suite définies en tant que voies vertes ou voies express vélo. Le maillage du réseau utilitaire structurant est arrêté, dans sa densité, dans le cadre de cette stratégie. Les tracés sont toutefois indicatifs. Le cas échéant, le Département des infrastructures et des ressources humaines (via la Direction générale de la mobilité et des routes – DGMR) peut envisager des tracés alternatifs en concertation avec les communes territorialement concernées. Les tronçons présentant des variantes feront l'objet d'études sectorielles. La DGMR tient à jour et publie le réseau structurant.

Le réseau utilitaire complémentaire

Le réseau utilitaire complémentaire complète le maillage constitué par le réseau structurant. Les mêmes principes de construction en guident l'établissement, mais les potentiels concernés sont plus faibles^[16]. Le réseau complémentaire figuré dans le présent document est indicatif et évolutif. Il sera notamment alimenté par la planification de réseaux cyclables régionaux, à réaliser en collaboration avec les associations régionales et les communes durant la 1^{ère} étape de mise en œuvre. La DGMR tient à jour et publie le réseau complémentaire dont elle fixe les principes.

Les itinéraires du réseau cyclable cantonal utilitaire structurant défini dans la présente stratégie totalisent près de 1'000 kilomètres, auxquels s'ajoutent ceux du réseau utilitaire complémentaire.

LE RÉSEAU DE LOISIRS

Le réseau de loisirs est prioritairement destiné aux loisirs de proximité. Il peut aussi offrir aux cyclistes peu pressé-e-s ou peu sûr-e-s, ainsi qu'aux cyclistes sportif-ve-s, une alternative intéressante au réseau cyclable utilitaire à condition que certains critères soient remplis (revêtement, détour ou dénivelé). Le réseau de loisirs est constitué d'itinéraires et boucles présentant une attractivité intrinsèque, situés si possible à l'écart du trafic motorisé ou sur des routes moins fréquentées, dans un environnement naturel de qualité. Ces itinéraires desservent des points d'intérêts touristiques (culturels, sportifs ou naturels) et leurs points de départ et d'arrivée sont accessibles en transports publics. Le réseau de loisirs regroupe les itinéraires nationaux, régionaux et locaux balisés et intégrés au réseau national « la Suisse à vélo » et « la Suisse à VTT ». Il se déploie sur des routes ou chemins aux revêtements divers (bitume, stabilisé, terre), en fonction des usages (cyclotourisme, VTT). Le réseau figuré est susceptible d'évoluer dans une recherche continue d'itinéraires de qualité répondant aux public-cibles, tantôt les familles, tantôt les plus sportifs.

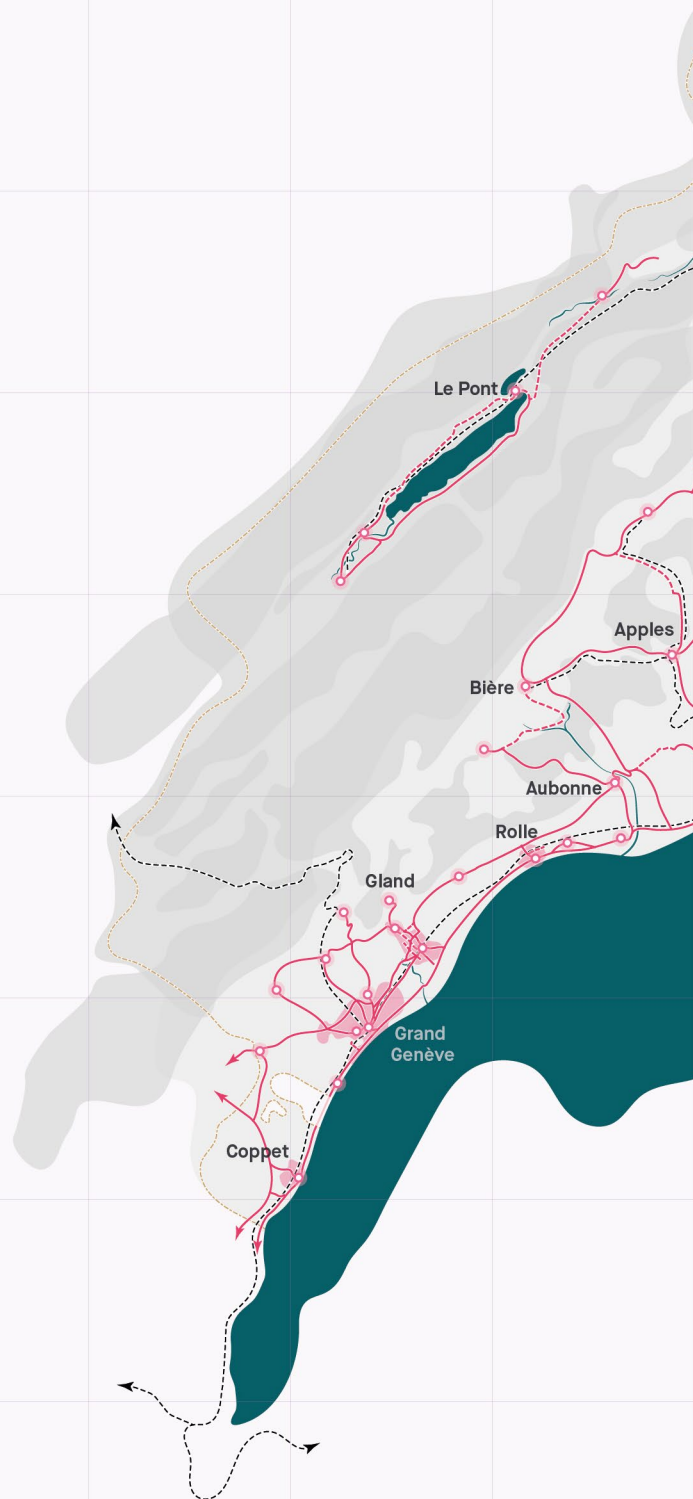
Le réseau cyclable cantonal présente un maillage pertinent à l'échelle du canton, mais qui ne suffit pas – à lui seul – à créer les conditions nécessaires au report modal. Le Canton veillera donc à ce que cette ossature de base soit complétée par des réseaux cyclables régionaux et communaux, garantissant une desserte à toutes les échelles du territoire vaudois, de la plus large à la plus fine.

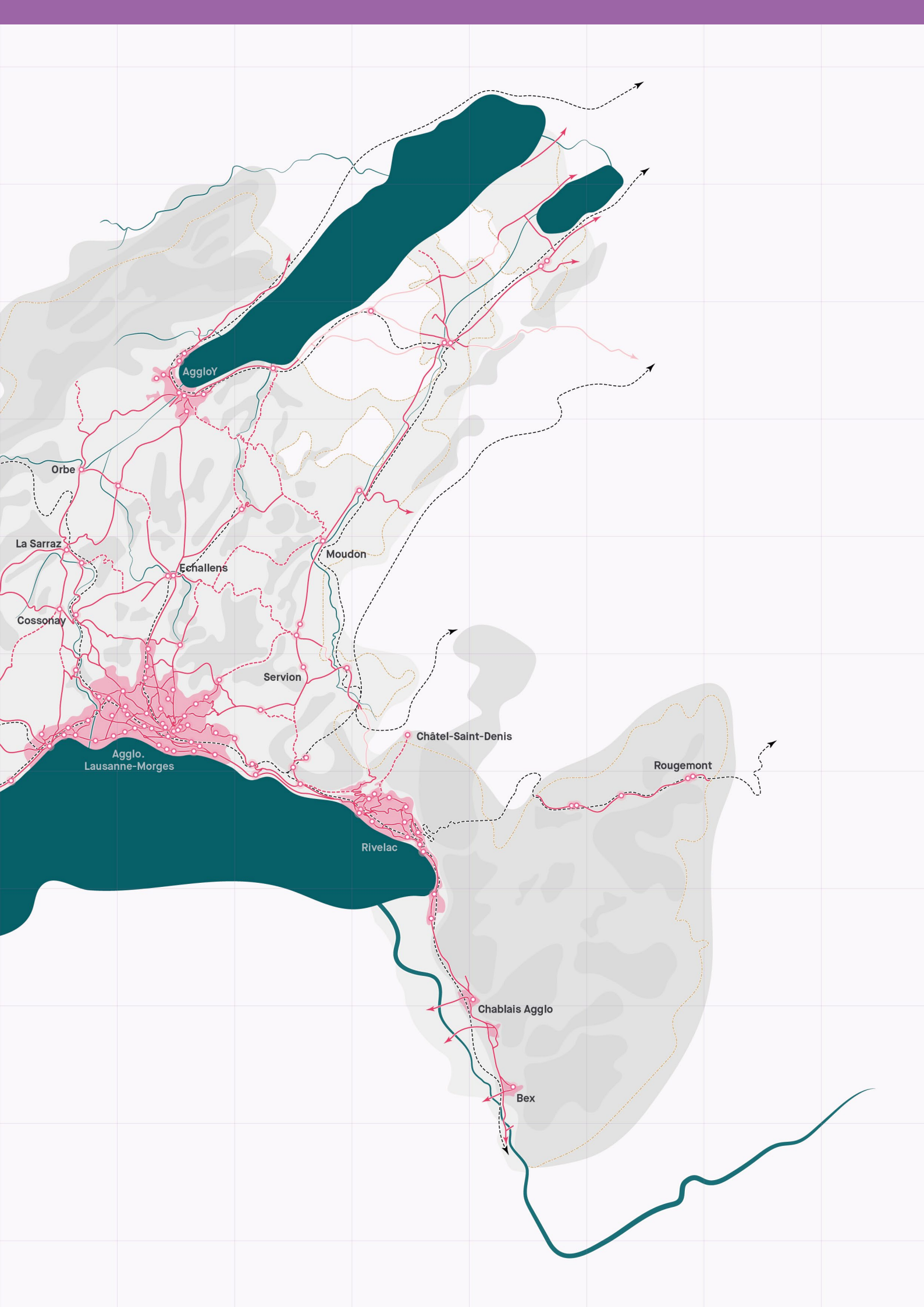
^[16] En raison des distances à franchir, du contexte topographique, de la densité et de la structure du tissu urbain desservi.

RÉSEAU CYCLABLE CANTONAL UTILITAIRE HORIZON 2035

- Pôles du réseau structurant
- Périmètre compact d'agglomération
- Réseau structurant
- - - Réseau complémentaire (provisoire)
- Réseau hors canton de Vaud
- > Voie ferrée
- - - Frontière cantonale vaudoise
- Plateau / Plaine
- Massif jurassien / Alpes, Préalpes
- Massif forestier
- Lacs et cours d'eau

0 10 20km





Aggloy

Orbe

La Sarraz

Cossonay

Echallens

Moudon

Servion

Agglo.
Lausanne-Morges

Châtel-Saint-Denis










Rougemont

Rivelac

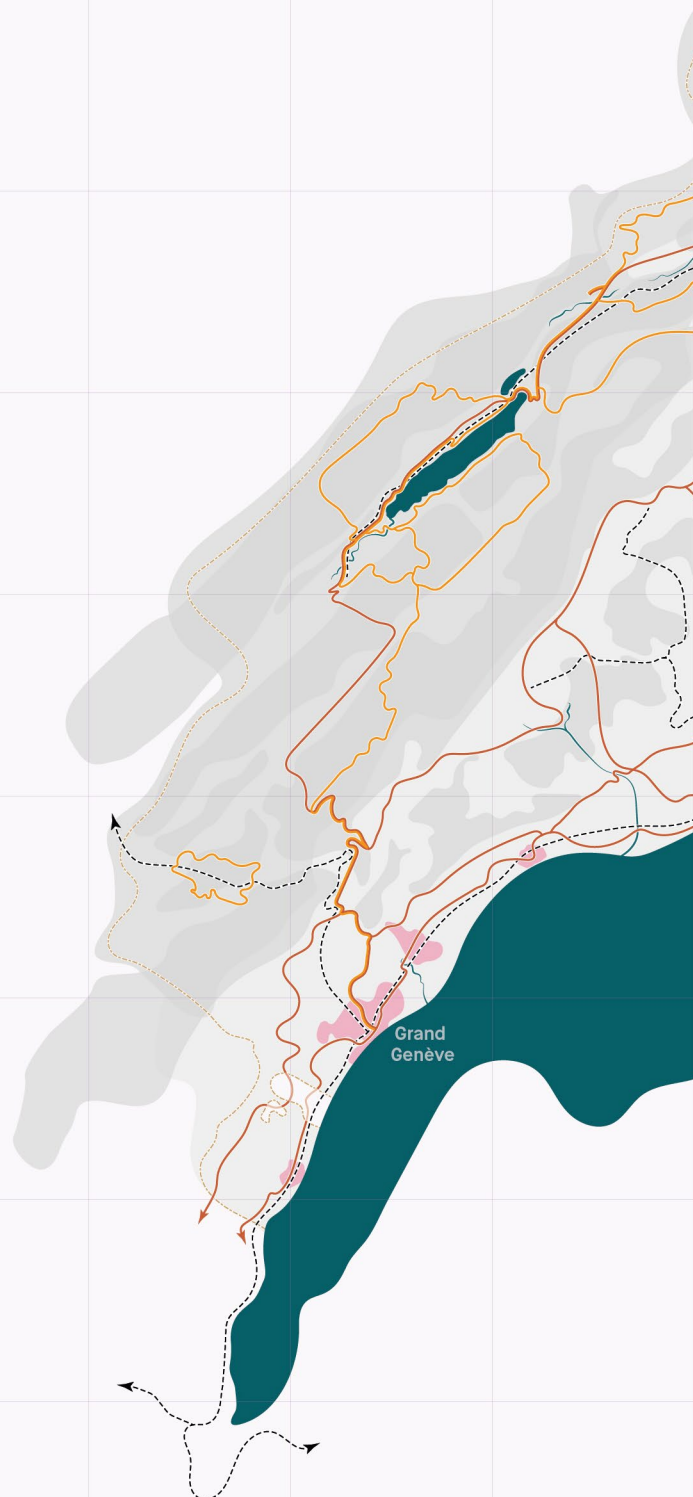
Chablais Agglo

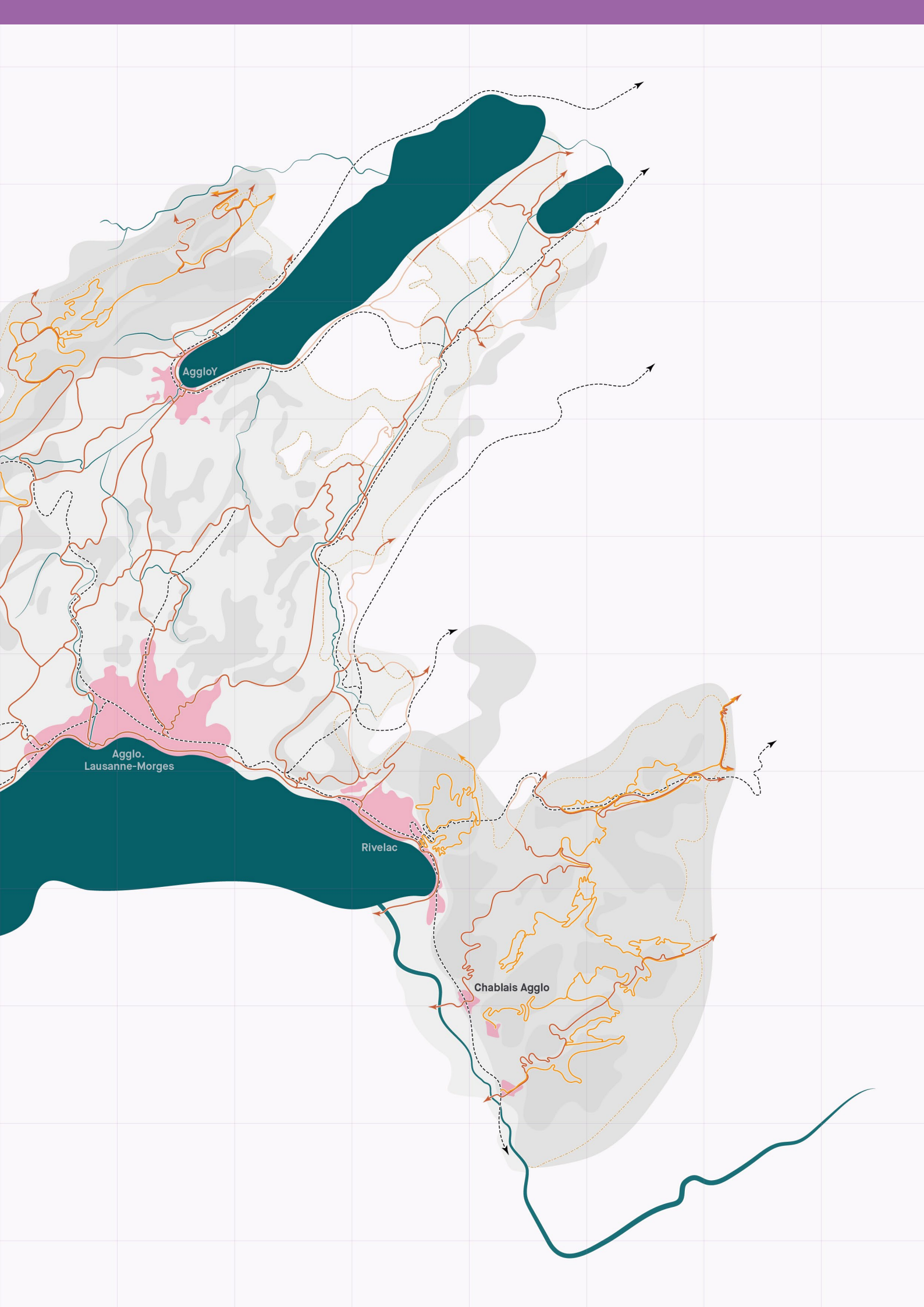
Bex

RÉSEAU CYCLABLE CANTONAL DE LOISIRS HORIZON 2035

-  Périmètre compact d'agglomération
-  Cyclotourisme (balisage officiel)
-  VTT (balisage officiel)
-  Voie ferrée
-  Frontière cantonale vaudoise
-  Plateau / Plaine
-  Massif jurassien / Alpes, Préalpes
-  Massif forestier
-  Lacs et cours d'eau

0 10 20km





Le réseau cyclable cantonal fixe le cadre du développement des infrastructures cyclables par les autorités cantonales. La stratégie cantonale de promotion du vélo 2035 vise une double ambition :

- rehausser les standards d'équipement du réseau cyclable afin d'améliorer le niveau de sécurité et de confort pour les cyclistes de 8 à 80 ans ;
- augmenter significativement le rythme d'équipement en vue d'aménager 50% du réseau cyclable cantonal à l'échéance de 2035.

Le très faible niveau d'aménagement actuel du réseau cyclable cantonal, en particulier hors des agglomérations, montre l'étendue du chantier à mener.

Le besoin d'intervention est le plus fort sur le réseau cyclable utilitaire (pratique quotidienne du vélo), étant donné qu'il est constitué d'itinéraires se déployant majoritairement le long des routes cantonales présentant un trafic automobile important et un différentiel de vitesses élevé. Quant au réseau de loisirs, il est construit à partir d'itinéraires présentant une qualité intrinsèque de base déjà élevée (itinéraires en très grande majorité sur des routes ou chemins à faible trafic) et demandant moins d'aménagements supplémentaires^[17]. Dès lors, les grands principes présentés ci-après, devant guider et prioriser l'action des pouvoirs publics dans le développement des infrastructures, concernent avant tout le réseau cyclable utilitaire.

LES PRINCIPES

Politique d'aménagement du réseau

La politique d'aménagement adoptée pour équiper le réseau cyclable utilitaire vise à réaliser les potentiels différenciés du territoire vaudois :

- le réseau utilitaire structurant, dont le potentiel est le plus grand en termes de pratique du vélo, fait l'objet d'une politique d'aménagement proactive, renversant ainsi le paradigme de mise en œuvre précédent (au gré des opportunités) ;
- les liaisons du réseau complémentaire bénéficient d'une politique d'aménagement par opportunité, notamment lors d'interventions d'entretien. Leur équipement est jugé moins prioritaire par rapport au réseau utilitaire ;
- les autres routes cantonales, bien que cyclables elles aussi, ne bénéficient pas de mesures d'aménagement. Par définition, elles présentent de faibles potentiels cyclables et concernent des routes à faible trafic.

Le réseau cantonal de loisirs est aménagé par opportunité en tenant compte des publics-cibles et catégories d'usage spécifiques visés (sport, tourisme, familles, etc.). La politique d'aménagement consiste en priorité à assainir les passages dangereux ou inadaptés puis à en fixer les principes d'aménagement et d'entretien.

Interventions prioritaires

Équiper l'ensemble du réseau cyclable cantonal utilitaire est un travail de longue haleine. L'objectif est de réaliser le réseau structurant en deux phases de 15 ans chacune. Des moyens proportionnés seront demandés dans cette perspective et une priorisation devra être effectuée.

Le Canton définira la priorisation des interventions dans une planification pluriannuelle, communiquée aux communes et associations régionales afin d'initier le plus souvent possible des projets et réalisations conjointes.

Besoin d'intervention et philosophie d'aménagement

L'inscription d'un itinéraire dans le réseau cyclable cantonal reconnaît le rôle particulier qu'il joue pour les déplacements à vélo, mais n'en déclenche pas automatiquement l'aménagement. Le besoin d'intervention – et le niveau de protection à apporter – sont en effet déterminés sur la base des facteurs suivants :

- volume de trafic et vitesse de circulation le long de l'axe en question ;
- conditions locales (accidentologie, topographie, etc.) ;

^[17] À l'exception d'équipements ponctuels (aides pour des traversées ou des tourner-à-gauche sur des routes à trafic important, voire équipements permettant de séparer les randonneurs des vététistes).

- volume potentiel de cyclistes sur le tronçon, ou profil particulier des cyclistes sur un tronçon (enfants ou autres usagers fragiles) ;
- accès important à un pôle de transports publics ;
- continuité à créer avec un projet d'aménagement communal/régional.

Sur le réseau utilitaire structurant, les standards d'équipement visent une protection optimale des cyclistes, en principe grâce à des aménagements séparés du trafic motorisé et, si possible, des piétons. Sur le réseau complémentaire, les standards visés sont en général moins élevés, en particulier en raison du potentiel plus faible de cyclistes concernés. Lorsqu'un projet d'aménagement cyclable n'est pas possible du fait de difficultés constructives, de son coût ou de pesées d'intérêts lui étant défavorables, une diminution des vitesses de circulation peut être envisagée. Un différentiel de vitesse réduit entre les différents usagers de la route offre en effet des conditions de sécurité plus favorables en l'absence d'aménagement cyclable spécifique.

Au-delà des exigences d'attractivité et d'efficacité posées aux réseaux, les infrastructures cyclables réalisées devront satisfaire les exigences techniques des guides de recommandation et des normes nationales. Les exigences fondamentales et principaux critères de qualité sont résumés dans le tableau ci-dessous. Certains éléments et leur importance relative peuvent varier pour les équipements destinés au cyclotourisme et au VTT.

Les aménagements sont sûrs :

- pour les cyclistes de 8 à 80 ans
- le long des routes et dans les carrefours
- de jour comme de nuit
- en toutes circonstances (p. ex. lors de chantiers)
- aussi en matière de stationnement

Les aménagements sont continus et directs :

- au-delà des limites administratives (en et hors des localités)
- en limitant les interruptions, les temps d'attente, les détours et les dénivelés supplémentaires

Les aménagements sont confortables et attractifs :

- par un revêtement adapté aux besoins
- en étant praticables toute l'année
- grâce à un environnement agréable, si nécessaire éclairé et à l'écart des nuisances
- car ponctués de stationnement de qualité
- grâce à une orientation facilitée par un balisage adéquat

Les aménagements sont homogènes :

- en limitant les changements de type de guidage et la multiplication des aménagements particuliers
- grâce à un guidage simple, intuitif et logique
- offrant la meilleure lisibilité possible pour tous

Le développement des infrastructures cyclables est soumis au principe de proportionnalité, et des pesées d'intérêts seront nécessaires en lien avec d'autres politiques publiques ou législations.

→

Figure 2 (gauche)

Piste cyclable séparée du trafic, offrant un haut niveau de sécurité et de confort aux cyclistes



→

Figure 3 (droite)

Bande cyclable large et protégée du trafic, permettant aux cyclistes de rouler côte à côte ou de se dépasser en toute sécurité



→

Figure 4 (gauche)

Marquage rouge pour attirer l'attention des automobilistes sur la présence éventuelle de cyclistes à une intersection

→

Figure 5 (droite)

Zone 30 sur une route cantonale en traversée de localité : le différentiel de vitesse peu élevé entre usagers permet leur mixité et économise l'espace



→

Figure 6 (gauche)

Cheminements séparés pour VTT et piétons, gage d'une cohabitation harmonieuse

→

Figure 7 (droite)

Traversées de carrefours facilitées par un tourner-à-gauche indirect et une ligne d'arrêt avancée pour les cyclistes (sas vélo)



→

Figure 8 (gauche)

Giratoire franchissable en toute sécurité pour les cyclistes

→

Figure 9 (droite)

Îlot facilitant la traversée des cyclistes pour rejoindre ou quitter une piste cyclable bidirectionnelle



→

Figure 10 (gauche)

Giratoire compact, plus simple et plus sûr à franchir pour les cyclistes

→

Figure 11 (droite)

Stationnement vélo offrant une bonne protection contre le vol et les intempéries

Phase de transition

Dans le but d'augmenter la part modale du vélo, la stratégie cantonale vélo se donne pour ambition de rehausser significativement les standards visés pour l'équipement du réseau cyclable cantonal structurant (objectif de 80% de pistes cyclables pour les nouvelles réalisations cantonales hors localité d'ici à 2035, contre environ 30% réalisées jusqu'en 2020).

Le moment de bascule que représente l'adoption de cette stratégie s'accorde difficilement avec la temporalité plus longue des processus de projet, s'étalant en moyenne sur plusieurs années (3-5 ans). Les projets du Canton en cours d'études devront ainsi faire l'objet d'une évaluation spécifique, prenant en compte :

- l'opportunité de sécuriser rapidement certains tronçons, avec un niveau de protection suffisant mais plus faible que celui ambitionné ;
- les risques qu'imposerait une mise à niveau de ces projets (notamment si elle implique de reporter des travaux d'entretien) ;
- les surcoûts liés à une reprise des études de projets ou à une intervention en plusieurs fois.

Dès lors, un décalage pourrait être constaté durant quelques années, entre les intentions déclarées et les réalisations sur le terrain. Ce décalage ne constitue en aucun cas une remise en question des ambitions du Conseil d'État.

LES DOMAINES D'ACTION

Développer la cyclabilité du territoire implique une action cantonale dans plusieurs domaines et à plusieurs niveaux. Vu l'ampleur des interventions nécessaires pour atteindre les standards visés, le Canton inscrit son effort dans la durée.

2-A Vélo utilitaire – planifier et équiper le réseau cyclable

- Affiner la planification du réseau cyclable cantonal, notamment en soutenant les études de planification menées par les régions, en accompagnant la révision et le développement des réseaux cyclables d'agglomération et en veillant à la cohérence d'ensemble, y compris avec les régions limitrophes ;
- Équiper le réseau cyclable cantonal. Le Canton :
 - conduit et finance, jusqu'à leur réalisation, les projets d'aménagement cyclables sur les routes de sa compétence ;
 - assure le balisage du réseau cantonal utilitaire de sa compétence ;
 - accompagne et soutient les communes pour assurer la continuité des aménagements sur les routes de leur compétence selon les modalités fixées par le Canton pour les différentes étapes de mise en œuvre.

2-B Vélo de loisirs

- Assurer le balisage du réseau cantonal de loisirs de sa compétence ;
- Traiter les passages dangereux ou inadaptés aux publics cibles ;
- Repenser les itinéraires ne satisfaisant plus le critère d'attractivité ;
- Définir les lignes directrices cantonales permettant de répondre aux enjeux de cohabitation avec les piétons et adeptes de la randonnée, de préservation des zones naturelles, d'entretien et d'aménagement des itinéraires de loisirs.

2-C Ouvrages d'importance

- Soutenir la réalisation d'ouvrages d'importance, tels que franchissements, aménagements cyclables nécessitant des travaux de génie civil importants ou voies cyclables de très haute qualité (voies vertes) définis dans le cadre de la planification de réseaux cyclables régionaux.

2-D *Intermodalité*

- Créer, en collaboration avec les acteurs concernés, les conditions favorisant l'utilisation combinée du vélo avec les transports publics et avec la voiture (stationnement vélo aux interfaces, offres et services intégrés) ;
- Préciser les lignes directrices cantonales en matière d'embarquement des vélos dans les transports publics, respectivement d'offre de vélo-partage.

2-E *Stationnement vélo*

- Développer des installations de stationnement de qualité aux interfaces de transport (couvertes, sécurisées et équipées de casiers)^[18], sur chaque site de l'administration cantonale et sur les lieux de formation dépendant du Canton ;
- Promouvoir le développement d'installations de stationnement vélo de qualité au niveau communal, sur fonds publics et privés ;
- Renforcer la lutte contre le vol de vélos.

2-F *Innovation*

- Encourager l'innovation par le soutien et/ou la mise en place de projets-pilotes et d'aménagements tests, ou par la participation à des projets de recherche ;
- Poursuivre la collaboration avec les hautes écoles, terroir fertile à la mise en place de laboratoires à ciel ouvert et partenaires-clés pour développer les connaissances.

2-G *Entretien*

- Assurer la praticabilité, toute l'année, des aménagements cyclables situés sur les routes placées sous la responsabilité du Canton ;
- Soutenir l'entretien constructif des aménagements cyclables de responsabilité communale selon les modalités fixées par le Canton pour les différentes étapes de mise en œuvre.

^[18] Dans le respect des responsabilités définies dans la stratégie cantonale « interfaces de transport de voyageurs ».



AXE STRATÉGIQUE 3

SOUTENIR

DOTER LA STRATÉGIE DES MOYENS NÉCESSAIRES À SA MISE EN ŒUVRE

Les objectifs ambitieux visés amènent un saut qualitatif et quantitatif de la politique cyclable menée par le Canton jusqu'à présent. La concrétisation de ces intentions requiert un effort considérable pour mettre en œuvre les actions de promotion et de développement des infrastructures cyclables. Les moyens nécessaires sont de plusieurs ordres – financiers, humains, organisationnels et légaux – et doivent permettre d'abord d'initier, puis d'ancrer l'action des autorités dans la durée.

LES PRINCIPES

Portage

La stratégie cantonale de promotion du vélo 2035 est portée par le Département des infrastructures et des ressources humaines (DIRH), via la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) et à qui revient la responsabilité de sa mise en œuvre.

L'étroite collaboration d'acteurs tiers, tant institutionnels qu'associatifs, est requise en vue d'une planification et mise en œuvre cohérentes, ainsi que d'une promotion concertée.

Moyens et montée en puissance

Pour atteindre les objectifs fixés, tant en termes de promotion que d'aménagements, la mise en œuvre de la stratégie cantonale vélo nécessite un renforcement important des ressources humaines de la DGMR, ainsi que l'octroi des moyens financiers correspondants.

Les premiers effets sur l'équipement du réseau cyclable ne seront pleinement perceptibles que dans un délai de 3 à 4 ans, à l'issue des processus de projet, d'appels d'offres, de recherche de financement et d'autorisations.

Certaines composantes de la stratégie cantonale vélo devront encore être affinées au cours des premières années de mise en œuvre. Pour ces différentes raisons, la stratégie déploiera ses effets progressivement et par étapes.

LES DOMAINES D'ACTION

3-A Gouvernance

La responsabilité et le pilotage de la mise en œuvre de la stratégie cantonale de promotion du vélo 2035 est attribuée à un-e responsable au sein de la DGMR. Celle-ci aura notamment pour missions d'insuffler la dynamique de projet nécessaire dans la durée, d'assurer la cohérence des différentes actions de l'État relatives au vélo, et de conduire le centre de compétences décrit ci-après.

Un « centre de compétences vélo » sera constitué au sein de la DGMR, consolidant l'actuel guichet vélo, pour :

- assurer le suivi des volets promotion et infrastructures (utilitaires et de loisirs) de la stratégie ;
- faciliter la collaboration interne à l'administration cantonale (coordination des politiques publiques concernées) ;
- proposer conseils et formations en matière de planification et aménagements cyclables, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de l'administration cantonale vaudoise.

Les modalités de collaboration avec les régions, les agglomérations et les communes seront définies pour donner aux projets des unes et des autres la cohérence nécessaire en termes de planification et de réalisation.

Une plateforme cantonale de coordination sera créée pour soutenir l'effort collectif de promotion du vélo, porté jusqu'ici de manière fractionnée par des acteurs divers, aussi bien au sein de l'administration cantonale qu'à l'extérieur de celle-ci.

3-B *Soutien aux régions et communes, partenaires-clés*

Les régions et communes sont des partenaires incontournables, dont l'action est indispensable et complémentaire à celle du Canton, notamment dans les domaines suivants :

- planification des réseaux cyclables régionaux, dont le maillage garantit une desserte plus fine du territoire et complète le réseau cyclable cantonal ;
 - réalisation d'aménagements cyclables cohérents et continus, au-delà des frontières institutionnelles et des domaines de compétence respectifs.
- Pour encourager et aider les communes dans cette tâche, le Canton prévoit de les soutenir en leur assurant :
- appui technique et financier pour la conduite d'études régionales, permettant d'amorcer la collaboration intercommunale nécessaire à la complémentarité des réseaux ;
 - subventions pour l'étude, la construction et l'entretien d'aménagements cyclables situés sur des routes cantonales en localité, sur les routes communales ou les chemins agricoles, selon les modalités fixées par le Canton pour les différentes étapes de mise en œuvre ;
 - subvention à la construction d'ouvrages d'importance définis dans le cadre de la planification de réseaux cyclables régionaux validés par le Canton.

3-C *Adaptation du cadre légal*

À court terme, la mise en œuvre de la stratégie cantonale vélo ne nécessite pas de modification du cadre légal (LRou et LMTP). À moyen et long terme toutefois, plusieurs adaptations légales surviendront, notamment les révisions de la Loi sur les routes et du Plan directeur cantonal. Celles-ci permettront d'ancrer certains principes évoqués dans la présente stratégie, en particulier celui d'une approche multimodale et systémique de la mobilité.

Les expériences tirées des premières années de mise en œuvre permettront d'ajuster les futures évolutions légales, et de tenir également compte du nouveau cadre offert par l'entrée en vigueur de la Loi fédérale sur les voies cyclables.

3-D *Suivi*

La mise en œuvre de la stratégie cantonale vélo sera accompagnée d'outils permettant, d'une part, de renseigner la situation de départ (notamment état de l'équipement) et, d'autre part, de mesurer les effets des mesures prises. Cela permettra de documenter l'efficacité de la politique mise en place et de procéder aux éventuels ajustements nécessaires.





4

CONCLUSION

La stratégie cantonale de promotion du vélo 2035 constitue un saut quantitatif et qualitatif majeur de la politique cyclable menée par le Canton jusqu'à présent. Ses intentions devront être traduites dans des programmes d'action pluriannuels, établis par le DIRH, via la DGMR.

Les moyens nécessaires à leur mise en œuvre seront soumis au Grand Conseil à travers des demandes de crédits et projets de décrets/lois spécifiques. La mise en œuvre de la stratégie fera l'objet d'un monitoring et d'une évaluation à intervalles réguliers.

Pour parvenir à développer la culture du vélo et ancrer ce mode de déplacement dans les pratiques quotidiennes et de loisirs auprès des 8-80 ans, le Canton compte sur l'engagement et la collaboration de tous les acteurs à ses côtés. La population vaudoise bénéficiera alors d'un cadre de vie amélioré et d'une plus grande liberté de choix pour ses déplacements, tout en protégeant le climat.



IMPRESSUM

ÉDITEUR

Département des infrastructures et des ressources humaines (DIRH) du
Canton de Vaud
Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR)
Place de la Riponne 10
CH – 1014 Lausanne
www.vd.ch/velo

RÉDACTION

Virginie Kauffmann, GEOGRAFE Sàrl
Cindy Freudenthaler, Büro für Mobilität AG
Zoé Dardel, DGMR

ADAPTATION GRAPHIQUE

actéon (www.acteon.ch)

IMPRESSION

Imprimerie Baudat, Lausanne et L'Orient

PHOTOS ET ILLUSTRATIONS

Couverture : © Anne-Laure Lechat
pp. 2-3 : © David Carlier (davidcarlierphotography.com)
p. 5 : © Anne-Laure Lechat
p. 6 : © Anne-Laure Lechat
pp. 8-9 : © Philippe Gasser
p. 15 : © Anne-Laure Lechat
pp. 22-23 : © actéon, inspiré du « Masterplan Veloinfrastruktur Stadt Bern »
p. 31 : © DÉFI VÉLO
pp. 34-35 : © actéon
pp. 36-37 : © actéon
p. 40 (mosaïque) : de haut en bas et de gauche à droite
© Anne-Laure Lechat
© Anne-Laure Lechat
© Anne-Laure Lechat
© Office des ponts et chaussée du Canton de Berne
© Peter Stirnimann
© TRANSITEC Ingénieurs-Conseils
© Office des ponts et chaussée du Canton de Berne
© Anne-Laure Lechat
© DÉFI VÉLO
© Büro für Mobilität AG
p. 43 : © Anne-Laure Lechat
pp. 46-47 : © Jean-Bernard Sieber
p. 51 : © Anne-Laure Lechat

DATE DE PUBLICATION

Octobre 2021



Département des infrastructures et des ressources humaines (DIRH) du Canton de Vaud
Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR)
Place de la Riponne 10
CH – 1014 Lausanne

www.vd.ch/velo