

**EXPOSE DES MOTIFS**

et

PROJET DE DECRET

accordant au Conseil d'Etat un crédit d'études de CHF 28'600'000 pour financer des études d'aménagement du réseau cyclable cantonal, des mesures de promotion et d'impulsion à la mise en œuvre de la stratégie cantonale vélo 2035, la participation cantonale aux études de réseaux cyclables régionaux, ainsi qu'un centre de compétences vélo à la DGMR

et

PROJET DE DECRET

accordant au Conseil d'Etat un crédit d'investissement de CHF 13'250'000 pour financer la participation de l'Etat à l'aménagement du réseau cyclable cantonal sur des routes appartenant à des tiers ainsi qu'à la réalisation d'ouvrages d'importance d'intérêt régional

et

RAPPORTS DU CONSEIL D'ETAT AU GRAND CONSEIL

sur le postulat Séverine Evéquoz et consorts -

Pour la poursuite et le renouvellement d'une stratégie cantonale du vélo ! (18_POS_069)

et

sur le postulat Etienne Räss et consorts -

Pour une politique de la mobilité douce transversale en adéquation avec les enjeux climatiques et de santé publique (19_POS_113)

et

sur le postulat Anne-Laure Métraux-Botteron et consorts -

Pour que le provisoire ne dure pas (20_POS_224)

TABLE DES MATIERES

1. Présentation du projet.....	3
1.1 Préambule	3
1.2 Contexte	3
1.3 Stratégie cantonale de promotion du vélo – Horizon 2035	9
1.4 Priorités de mise en œuvre : 1ère étape.....	10
1.5 Dimensionnement des projets de décrets	14
2. Mode de conduite du projet.....	17
2.1 1er projet de décret : stratégie vélo 2035 étape 1	17
2.2 2ème projet de décret : subventions stratégie vélo 2035 étape 1	20
2.3 Obligation de renseigner.....	21
2.4 Impact sur les surfaces d'assolement	21
3. Conséquences du 1^{er} projet de décret	23
3.1 Conséquences sur le budget d'investissement	23
3.2 Amortissement annuel.....	23
3.3 Charges d'intérêt.....	23
3.4 Conséquences sur l'effectif du personnel	23
3.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement.....	24
3.6 Conséquences sur les communes	24
3.7 Conséquences sur l'environnement, le développement durable et la consommation d'énergie.....	24
3.8 Programme de législature et PDCn (conformité, mise en œuvre, autres incidences).....	25
3.9 Loi sur les subventions (application, conformité) et conséquences fiscales TVA	25
3.10 Conformité de l'application de l'article 163 Cst-VD	25
3.11 Découpage territorial (conformité à DecTer).....	28
3.12 Incidences informatiques	28
3.13 RPT (conformité, mise en œuvre, autres incidences).....	28
3.14 Simplifications administratives.....	28
3.15 Protection des données.....	28
3.16 Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement.....	29
4. Conséquences du 2^{ème} projet de décret.....	30
4.1 Conséquences sur le budget d'investissement	30
4.2 Amortissement annuel.....	30
4.3 Charges d'intérêt.....	30
4.4 Conséquences sur l'effectif du personnel	30
4.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement.....	30
4.6 Conséquences sur les communes	30
4.7 Conséquences sur l'environnement, le développement durable et la consommation d'énergie.....	31
4.8 Programme de législature et PDCn (conformité, mise en œuvre, autres incidences).....	31
4.9 Loi sur les subventions (application, conformité) et conséquences fiscales TVA	31
4.10 Conformité de l'application de l'article 163 Cst-VD	31
4.11 Découpage territorial (conformité à DecTer).....	33
4.12 Incidences informatiques	33
4.13 RPT (conformité, mise en œuvre, autres incidences).....	33
4.14 Simplifications administratives.....	33
4.15 Protection des données.....	33
4.16 Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement.....	34
5. Conclusion.....	Erreur ! Signet non défini.

1. PRESENTATION DU PROJET

1.1 Préambule

Le vélo connaît une popularité croissante qui appelle une politique cantonale volontariste pour amplifier le renouveau de ce moyen de transport économique, bénéfique pour l'environnement et pour la santé. Dans ce but, le Conseil d'Etat a mis à jour sa stratégie cantonale de promotion du vélo à l'horizon 2035 qui doit permettre à tout un chacun, et pas seulement aux plus aguerris, d'opter pour le vélo comme moyen de transport et de loisirs au quotidien. Cette ambition passe par des voies cyclables de qualité qui permettent de relier les principaux pôles du canton, en complémentarité avec les transports publics. Elle passe également par une action proactive pour encourager la pratique du vélo et susciter sa prise en compte systématique dans la conception des services et infrastructures qui peuvent en faciliter l'usage au quotidien.

Les deux projets de décrets présentés découlent de l'**actualisation de la stratégie cantonale de promotion du vélo** (cf. brochure en annexe). Ils visent à donner au Conseil d'Etat les moyens humains et financiers de mettre en œuvre les **priorités identifiées pour une première étape de 2022 à 2026** :

- **1^{er} décret** : crédit d'études de **CHF 28'600'000** pour financer des études d'aménagement du réseau cyclable cantonal, des mesures de promotion et d'impulsion à la mise en œuvre de la stratégie cantonale vélo 2035, la participation cantonale aux études de réseaux cyclables régionaux, ainsi qu'un centre de compétences vélo à la DGMR ;
- **2^{ème} décret** : crédit d'investissement de **CHF 13'250'000** pour financer la participation de l'Etat à l'aménagement du réseau cyclable cantonal sur des routes appartenant à des tiers ainsi qu'à la réalisation d'ouvrages d'importance d'intérêt régional.

1.2 Contexte

1.2.1 Promotion du vélo par l'Etat de Vaud

La promotion du vélo s'inscrit de longue date dans la politique de mobilité du Canton. Ancrée dans le Plan directeur cantonal (PDCn), dans le Plan des mesures Opair de l'agglomération Lausanne-Morges (Plan Opair) et plus récemment dans le Plan climat vaudois (Plan climat), elle s'est concrétisée dès 2010 à travers la « Stratégie cantonale de promotion du vélo à l'horizon 2020 », arrivée aujourd'hui à échéance.

Le PDCn entend en effet coordonner mobilité, urbanisation et environnement en misant sur :

- Une urbanisation renforcée des centres où le réseau de transport offre déjà des solutions de déplacements pour l'ensemble des modes de transport (priorité au développement à l'intérieur du territoire urbanisé) ;
- Une augmentation de la mobilité multimodale comprenant notamment un fort développement de la mobilité douce et des transports publics.

Pour assurer un certain développement de la mobilité douce, la mesure A23 du PDCn est basée sur la « Stratégie cantonale de promotion du vélo à l'horizon 2020 ». Elle identifie plus spécifiquement les besoins suivants :

- Des infrastructures sûres et attrayantes pour inciter les usagers à se déplacer à pied ou à vélo plutôt qu'en voiture ;
- Des itinéraires continus, interconnectés, permettant d'atteindre toutes les destinations importantes et intégrant des interfaces de qualité ;
- Des stationnements vélo en suffisance dans les principaux lieux de destination ;
- La sensibilisation de la population et de l'ensemble des acteurs économiques et politiques à l'intérêt d'exploiter les ressources de la mobilité douce.

Les objectifs de la présente Stratégie étant plus larges et ambitieux que la mesure A23 en vigueur, ils seront intégrés dans la révision complète du PDCn, en cours d'initialisation.

Le Plan Opair donne également à la mobilité douce un rôle de premier plan pour atteindre les objectifs d'assainissement de l'air de l'agglomération Lausanne-Morges. Il souligne le potentiel de croissance important du vélo, renforcé par le développement de l'assistance électrique pour :

- Des déplacements de courte et moyenne distance réalisés intégralement à vélo ;
- Des déplacements sur des distances plus grandes ou impliquant de forts dénivelés, en combinaison avec les transports publics ou avec une assistance électrique.

Aux besoins déjà identifiés par le PDCn, le Plan Opair ajoute dans sa mesure MO-8 la nécessité d'un soutien effectif et systématique à la mobilité douce, en profitant des opportunités de travaux par exemple, pour réaliser des réseaux piétonniers et cyclables de qualité, en termes de :

- Continuité
- Sécurité
- Limitation des détours
- Maillage de réseau

Le Plan climat vaudois a, quant à lui, renforcé le niveau d'urgence et d'ambition nécessaire à une réduction des émissions de gaz à effet de serre liés à la mobilité, qui s'élèvent actuellement à environ 40% du total des émissions. L'objectif de réduction ne peut être atteint que par une action combinée selon 5 axes prioritaires :

1. Mettre en place une politique active de report modal
2. Modifier les pratiques de mobilité individuelle
3. Améliorer le bilan énergétique de la construction et de l'exploitation des infrastructures de transport
4. Rendre plus efficient le transport de marchandises
5. Augmenter la part de véhicules privés et publics à faibles émissions

Dans le domaine de la mobilité douce, le Plan climat relève spécifiquement la nécessité de réviser la « Stratégie cantonale de promotion du vélo à l'horizon 2020 » incluant :

- « Une adaptation du réseau cyclable cantonal aux besoins nouveaux au travers d'infrastructures de qualité et d'une dynamisation de leur réalisation » ;
- « Un appui aux communes » ;
- « La pérennisation du guichet vélo cantonal ».

Le renforcement du rôle du vélo figure en parallèle au programme de législature 2017-2022 visant à « poursuivre une politique active en faveur d'une mobilité sûre et de qualité » et qui inclut le développement :

- Des interfaces (gares, stations, parkings d'échange) de transport pour favoriser le report modal, l'autopartage, le covoiturage et la mobilité douce ;
- De la mobilité non-polluante, en respectant la priorité donnée au transfert modal, tout en favorisant particulièrement l'autopartage et les modalités du même ordre.

L'Agenda 2030 du Canton de Vaud qui oriente de manière transversale l'action cantonale en matière de durabilité entend quant à lui « assurer à toutes et tous l'accès à un système de transport sûr, fiable et de qualité, en abaissant les barrières physiques et financières ».

1.2.2 Bilan de la promotion cantonale du vélo à l'horizon 2020

Structurée autour d'un volet infrastructure et d'un volet culture du vélo, la « Stratégie cantonale de promotion du vélo à l'horizon 2020 » reposait sur trois axes :

- Définition d'un réseau cyclable de compétence cantonale de 260 km, couvrant 17% des routes cantonales hors localité et complémentaire aux réseaux cyclables définis par les projets d'agglomération ;
- Création d'un guichet vélo cantonal ;
- Subvention aux mesures d'infrastructures pour les vélos au bénéfice d'un co-financement fédéral dans le cadre des projets d'agglomération.

Ces trois axes appuyaient l'action cantonale déjà menée par ailleurs dans les domaines suivants :

- Coordination, balisage et valorisation des itinéraires de loisirs ;
- Campagnes et soutien à des actions de promotion du vélo (ex : Défi Vélo, semaine de la mobilité, plateforme Mobilservice, Conférence Vélo, etc.).

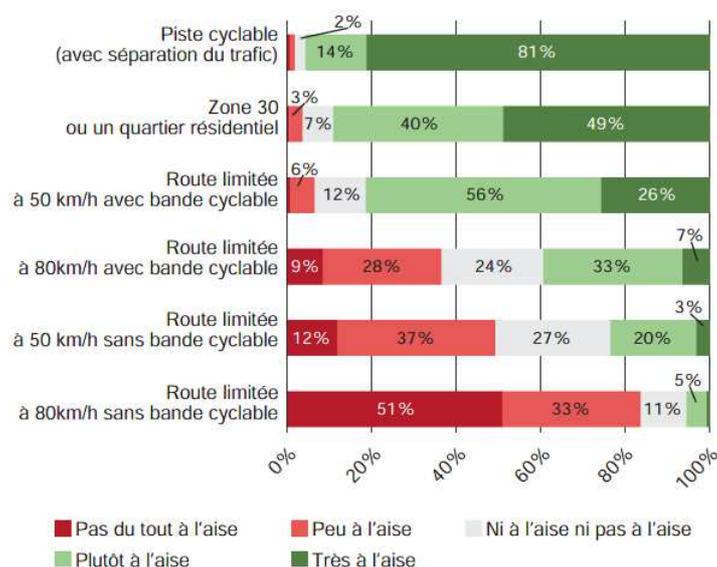
En application de cette stratégie et dans le cadre fixé par la loi sur les routes, la DGMR a aménagé en 10 ans une soixantaine de kilomètres pour les vélos. Dans le contexte de la crise sanitaire, 120 kilomètres de bandes cyclables provisoires ont été marqués sur le réseau, hors localité, de sa compétence. Le Canton a en outre soutenu la réalisation

d'une quarantaine de mesures d'infrastructures pour les vélos dans les agglomérations et assuré la signalisation des itinéraires cyclables du projet d'agglomération Lausanne-Morges.

Ces réalisations ont permis d'initier une dynamique qui commence à porter ses fruits. Toutefois, le taux général d'équipement reste modeste au regard de l'étendue de réseau routier cantonal qui comporte près de 2'200 kilomètres de routes en et hors traversée de localité.

Sur le réseau de compétence cantonale, les aménagements ont été réalisés jusqu'ici principalement sous forme de bandes cyclables et en fonction des opportunités de travaux d'entretien. Cela permet d'optimiser les coûts de réalisation et de limiter la gêne aux usagers mais ne permet pas d'équiper rapidement les tronçons nécessitant des aménagements spécifiques pour les vélos. Il en résulte un réseau cyclable équipé de manière partiellement discontinue et selon des standards conformes aux normes actuelles mais qui n'offrent pas un sentiment suffisant de sécurité, en particulier lorsque les volumes de trafic et la vitesse de circulation est élevée (voir figure ci-dessous). La norme suisse pour le dimensionnement des pistes et voies cyclables (SN 40'060 Cycles - Bases) est en cours de révision afin de mieux prendre en compte l'état actuel des connaissances. La stratégie vélo à l'horizon 2035 répond aux exigences normatives existantes et anticipe leur évolution prévue. Elle vise à promouvoir le vélo auprès d'un large public tout en répondant également à la croissance observée de l'usage du vélo par la population vaudoise.

Figure 1 : Sentiment d'aisance des cyclistes selon la cohabitation avec le trafic routier¹



Les standards appliqués par la DGMR ont déjà évolué ces dernières années et une dizaine de projets de pistes cyclables sont ainsi en cours de planification. Toutefois, la réalisation d'aménagements cyclables séparés de la chaussée et sans discontinuité reste freinée par la répartition des compétences et des charges financières entre Canton et communes selon la Loi sur les routes et la Loi sur la mobilité et les transports publics actuelle (cf. chapitre bases légales).

En parallèle, les moyens cantonaux spécifiquement dédiés au vélo restent modestes, malgré le récent renforcement du guichet vélo cantonal de 0.3 à 1 ETP voté fin 2018 pour une durée de cinq ans. Hors mesures d'infrastructures, la DGMR dispose pour la promotion du vélo en 2021 d'un budget d'environ CHF 100'000.- pour moins de 0,5 ETP. À titre comparatif, le Canton de Zurich peut compter sur un budget de CHF 2'000'000.- pour 2 ETP dans ce domaine.

¹ Source : Patrick Rérat, Gianluigi Giacomel, Antonio Martin, *À vélo au boulot*, Éditions Alphil-Presses universitaires suisses, 2019.

Figure 2 : bande cyclable (vélos sur la chaussée)



Figure 3 : piste cyclable (vélos séparés du trafic)



1.2.3 Situation et perspectives du vélo dans le canton de Vaud

En 2015, la part vaudoise du vélo en nombre de déplacements restait inférieure à 3%, contre 10% dans le canton de Berne, dont environ 25% des routes cantonales sont aménagées pour les vélos. Cette différence entre régions linguistiques ressort également dans la part de la population résidante se déplaçant à vélo au moins de façon occasionnelle. Elle atteint 47 % en Suisse alémanique, contre 30% en Suisse romande, où le vélo est utilisé avant tout dans le cadre des loisirs.

Depuis quelques années, on constate toutefois une augmentation du nombre de cyclistes, en particulier dans les villes, et une massification de l'usage du vélo avec le développement des vélos à assistance électrique. Ces derniers ont fortement étendu et diversifié le rayon d'action du vélo, aussi bien pour les trajets du quotidien que les loisirs, avec la possibilité, quel que soit son âge ou sa condition physique de :

- Franchir des dénivelés plus importants ;
- Parcourir des distances plus grandes ;
- Transporter des personnes et des charges plus importantes ;
- Prolonger ou reprendre la pratique du vélo après une période d'interruption.

Le poids, la vitesse et les dimensions des vélos à assistance électrique, notamment dédiés au transport (vélos cargos et charrettes), ont fait émerger de nouvelles possibilités mais nécessitent également des adaptations dans la conception des voies cyclables, des infrastructures de stationnement, des interfaces de transport et, plus généralement, de l'espace public. Ces besoins sont appuyés par le succès grandissant des engins assimilés à des cyclomoteurs et cyclomoteurs légers tels que les trottinettes électriques qui bénéficieront également de l'amélioration des voies cyclables¹. L'engouement pour le vélo et le développement de nouvelles formes de mobilité par des usagers novices ou occasionnels appellent également une action renforcée en termes de sensibilisation.

En raison du report du Microrecensement mobilité et transports 2020, des chiffres récents manquent à l'échelle cantonale. La Ville de Lausanne a cependant mesuré une augmentation du trafic cycliste de 84% entre 2017 et 2020².

¹ Voir prescriptions applicables : <https://www.tcs.ch/fr/tests-conseils/conseils/types-de-vehicules/segway-et-vehicules-tendance.php>

² Source : Ville de Lausanne, *Observatoire de la mobilité lausannoise, Indicateurs de suivi de la mobilité*, Edition 2021

Les ventes de vélos neufs en Suisse, dont une part croissante de vélos à assistance électrique, ont ainsi continuellement progressé depuis 2015 pour exploser en 2020. Cette année particulière a également fortement marqué la pratique du vélo de loisirs : +120% de visite sur l'application SuisseMobile et +60% de nuitées vendues sur les itinéraires de la Suisse à vélo.

Suite à une importante évolution du contexte et de l'image du vélo au sein de la population depuis 2010, la pratique du vélo est ainsi amenée à se renforcer et permettra de :

- soulager les réseaux de transport aux heures de pointe ;
- renforcer l'efficacité globale du système de transports ;
- réduire le bruit, améliorer la qualité de l'air et diminuer les émissions de gaz à effet de serre ;
- développer les loisirs de proximité ;
- soutenir le secteur du tourisme ;
- promouvoir l'activité physique, etc.

En Suisse, la moitié des déplacements en voiture ne dépassent pas 5 kilomètres. Ce constat s'applique également au canton de Vaud. Le potentiel de développement du vélo en tant que moyen de déplacement et de loisirs reste donc très important, y compris dans notre canton où plus de 86% de la population a soutenu l'arrêté fédéral visant à développer des voies cyclables.

Le présent EMPD vise ainsi à donner les moyens nécessaires au Canton de tirer pleinement parti de ce potentiel, en cohérence avec le Plan climat, le plan OPair et le PDCn.

1.2.4 Cadre légal et conséquences pour la promotion du vélo

Projet de loi fédérale sur les voies cyclables

L'amendement en 2018 de la Constitution suisse pour intégrer des dispositions sur les voies cyclables fixe un nouveau cadre sur le plan fédéral. L'article 88 donne désormais à la Confédération la tâche de définir les principes applicables aux voies cyclables.

La loi d'application actuellement en projet prévoit l'obligation pour les cantons de planifier des réseaux de voies cyclables pour la vie quotidienne mais aussi pour les loisirs. Elle demande une action coordonnée des autorités en matière d'aménagement, d'entretien et de signalisation des voies cyclables. Les voies cyclables présentent les caractéristiques suivantes :

- Elles desservent les lieux importants¹ ;
- Elles sont interconnectées et continues ;
- Elles offrent des tracés directs au moyen de réseaux suffisamment denses ;
- Elles sont sécurisées et, si possible, séparées du trafic motorisé et de la mobilité piétonne ;
- Elles présentent une qualité homogène ;
- Elles sont attrayantes et permettent de se détendre dans le cadre d'une pratique de loisirs.

Le message concernant la nouvelle loi fédérale, approuvé par le Conseil fédéral et soumis au Parlement en mai 2021, n'a pas encore été voté mais donne les orientations qui impacteront les cantons dans un proche avenir. Il sera en particulier nécessaire de définir une loi d'application cantonale en la matière.

Bases légales cantonales

Dans l'attente de l'adoption de la nouvelle loi fédérale sur les voies cyclables, l'action cantonale en matière de promotion du vélo est encadrée par la Loi sur les routes (LRou, BLV 725.01) ainsi que la Loi sur la mobilité et les transports publics (LMTP, BLV 740.21).

¹ Pour la vie quotidienne : les zones résidentielles, les lieux de travail, les écoles, les arrêts des transports publics, les établissements publics, les commerces, les installations de loisirs et les réseaux de voies cyclables pour les loisirs. Pour les loisirs : les zones et paysages propices à la détente, les sites et installations touristiques, les arrêts de transports publics et les installations de loisirs.

Loi sur les routes

Selon la LRou, la route comprend, outre la chaussée, les aménagements spécifiquement dédiés à la mobilité douce, notamment les pistes cyclables (art. 2). Les dispositions applicables au réseau routier peuvent donc être étendues, par analogie, au réseau cyclable, lorsque des prescriptions spécifiques pour les vélos ne sont pas prévues.

Les routes cantonales hors traversées de localité sont la propriété du canton. Les routes communales ainsi que les routes cantonales en traversée de localité sont la propriété des communes territoriales (art. 7). Par ailleurs, le Département peut prendre des mesures nécessaires à assurer la sécurité et la fluidité du trafic sur les routes cantonales en traversée de localité et les routes communales (art. 3 al. 4.).

L'Etat et les communes s'assurent de la concordance des réseaux routiers, et donc cyclables, qui sont de leur compétence (art. 10 al. 1). Les véhicules autorisés, incluant les vélos, ainsi que les piétons disposent d'un usage commun de la route dans de bonnes conditions de sécurité et de fluidité (art. 25), notamment au regard des normes professionnelles en vigueur (normes VSS).

Selon la répartition de l'art. 7, l'aménagement de pistes cyclables sur les routes communales et cantonales en traversée de localité incombe aux communes. Hors localité, les aménagements annexes tels que les pistes cyclables demandés par les communes sont supportés par celles-ci, à moins que l'Etat n'en admette la nécessité. Dans ce cas, l'Etat prend à sa charge la moitié des frais de construction et d'acquisition des terrains. L'entretien des pistes cyclables reste quant à lui à la charge des communes (art. 54).

Les conditions auxquelles cette nécessité est admise est définie par la stratégie cantonale de promotion du vélo et du réseau cantonal cyclable défini dans ce cadre. Cette stratégie constitue, au sens de l'article 8 al.1 LRou, l'étude de base définissant la planification des voies publiques, à construire ou à modifier pour desservir les besoins de la population et de l'économie. En l'occurrence, cette étude de base définit les besoins nécessaires aux cycles, en tant que véhicules autorisés et jouissant de l'usage commun de la route. Cette étude a tenu compte notamment des impératifs de sécurité et de fluidité du trafic (art. 8 al. 2). Le Plan directeur cantonal en vigueur (mesure A23) fait ainsi référence à la « Stratégie cantonale de promotion du vélo à l'horizon 2020 » et nécessitera une mise à jour pour tenir compte de son actualisation à l'horizon 2035. La LRou (art. 8 al. 3) prévoit en effet que les éléments déterminés par des études de base sont adjoints au plan directeur d'aménagement du territoire sous forme de fiches de coordination tenues à jour.

Depuis l'adoption de la « Stratégie cantonale de promotion du vélo à l'horizon 2020 » et lorsque le critère de nécessité était rempli, le Canton a financé intégralement la construction des aménagements cyclables en site propre réalisés au gré des interventions qu'il a conduites sur le réseau cantonal cyclable hors traversées de localité. Les bandes cyclables faisant partie de la chaussée, leur réalisation et leur entretien ont été également pris en charge par le Canton en intégralité sur les tronçons hors traversées de localité.

Loi sur la mobilité et les transports publics

Le Conseil d'Etat, respectivement le département en charge de la mobilité, fixe la stratégie de développement de la mobilité douce, octroie les subventions en application de la LMTP et établit les plans cantonaux de mobilité des réseaux de mobilité douce (art. 3, 4 et 4a).

Dans les agglomérations, l'Etat peut accorder une subvention aux communes à raison de 15% pour participer au financement de mesures d'aménagements d'infrastructures en faveur des deux-roues non motorisés sur les routes communales ou sur les routes cantonales en traversée de localité, sous réserve que le coût déterminant d'une mesure ou d'un groupe de mesures soit égal ou supérieur à CHF 250'000.-. La subvention est portée à 20% pour les ouvrages de franchissement. La subvention est conditionnée à l'octroi d'une subvention fédérale dans le cadre des projets d'agglomération (art. 29a).

L'Etat peut en outre accorder une subvention pour des mesures de promotion de la mobilité douce d'intérêt cantonal, notamment pour la signalisation des itinéraires de mobilité douce, pour des mesures de sensibilisation du public et d'incitation à l'utilisation de la mobilité douce ainsi que pour des actions de sensibilisation et de conseil aux responsables de l'aménagement de l'espace public (art. 29b).

Conséquences pour la promotion du vélo

Il découle de la LRou et de la LMTP un changement de compétences aux limites de localité et une répartition des charges financières Canton-communes qui n'est pas sans poser certains défis pour la planification, la réalisation et l'entretien coordonné d'aménagements cyclables continus et de qualité dans des temporalités restreintes.

Deux restrictions posent aujourd'hui difficulté sur la base d'une interprétation stricte de l'article 54 de la LRou et de l'article 29a de la LMTP :

- La construction et l'entretien d'aménagements cyclables en localité, que ce soit sous forme de bandes ou de pistes cyclables, ne peuvent pas être soutenus par l'Etat en dehors des mesures strictement co-financées dans le cadre de projets d'agglomération et ce même sur un réseau cyclable reconnu d'intérêt cantonal tel que celui défini dans le cadre de la « Stratégie cantonale de promotion du vélo à l'horizon 2020 » ;
- L'entretien de pistes cyclables le long des routes cantonales hors localité ne peut pas être soutenu par l'Etat et reste à la charge des communes territoriales.

Le cadre d'interprétation des aménagements jugés nécessaires par l'Etat peut être étendu, moyennant l'octroi de moyens adaptés. C'est ce que vise la stratégie cantonale de promotion du vélo 2035. En revanche, la LRou, au titre de son article 54, ne permet pas à l'Etat d'assumer l'entretien de pistes cyclables sur les routes cantonales hors localité, ni de soutenir les communes sur les routes cantonales en localité, à l'exception des mesures co-financées par la Confédération dans le cadre des projets d'agglomération. Ceci constitue un frein au développement coordonné d'un réseau cyclable cohérent et offrant de bonnes conditions de sécurité et de fluidité, objectif pourtant visé par la LRou (art. 3, 8, 10 et 25).

Ces restrictions ne satisfont d'autre part ni à l'objectif de solidarité et d'équilibre interrégional voulu par le PDCn, ni aux objectifs stratégiques cantonaux de développement de la mobilité douce, ni au projet de loi fédérale sur les voies cyclables.

Pour y remédier, le présent EMPD propose de redéfinir la répartition des coûts d'études, de réalisation et d'entretien des aménagements cyclables, que ce soit en ou hors traversées de localité, voire sur le réseau des routes communales.

Les deux projets de décret apportent ainsi une solution sans attendre une refonte complète des bases légales cantonales en la matière, que le Conseil d'Etat proposera à moyen terme.

1.3 Stratégie cantonale de promotion du vélo – Horizon 2035

Tenant compte des évolutions et besoins mentionnés ci-dessus, le Conseil d'Etat a renouvelé ses ambitions dans la « Stratégie cantonale de promotion du vélo – Horizon 2035 » (cf. brochure en annexe) qui vise notamment à :

- Augmenter la part des déplacements effectués à vélo dans le Canton de 2,2 à 10% au moins à l'horizon 2035
- Renforcer le rôle du vélo, utilisé seul ou en complément à d'autres modes de transport, comme moyen de déplacement quotidien et de loisirs.

1.3.1 Axes stratégiques

Généraliser la pratique du vélo nécessite d'agir aussi bien sur les dimensions humaine et sociale de la mobilité - perception, appropriation et compétences - que sur le territoire, les infrastructures et les services qui en facilitent l'usage au quotidien. La stratégie vélo 2035 continue donc de s'appuyer sur trois axes stratégiques distincts (Cf. brochure en annexe) :

1. La promotion et la culture du vélo ;
2. L'accessibilité du territoire à vélo ;
3. Des conditions-cadres favorables de mise en œuvre (moyens financiers, humains, organisationnels et légaux).

Elle repose sur une action cantonale renforcée à plusieurs niveaux :

- Une politique de promotion forte et concertée pour accompagner une appropriation du vélo par le plus grand nombre ;
- Un réseau cyclable cantonal étendu avec des standards d'équipement plus élevés ;
- Une accélération du rythme de réalisation des équipements ;
- Des réseaux cyclables régionaux assurant une desserte plus fine et complémentaire du territoire ;
- Une coordination renforcée entre autorités cantonale et communales pour assurer une meilleure continuité et cohérence des itinéraires cyclables ;

- Un soutien accru aux communes ;
- Des moyens humains et financiers renforcés, aussi bien en matière de promotion du vélo que pour le développement d'infrastructures, à la fois sur le réseau de compétence cantonale et sur celui de compétence communale.

1.3.2 Principes du réseau cyclable cantonal 2035

La promotion du vélo à l'horizon 2035 s'appuie sur un réseau utilitaire étendu pour les déplacements quotidiens et sur un réseau de loisirs.

Réseau cantonal utilitaire structurant :

Le réseau cantonal structurant, défini dans son étendue (cf. brochure en annexe), se déploie en priorité sur les routes cantonales, afin de relier de la manière la plus directe les pôles d'importance. Il comprend des traversées de localité afin d'assurer des voies cyclables continues et reprend en particulier les liaisons de niveau supérieur définies par les projets d'agglomération. Il relie les centralités, interfaces de transports publics, localités et lieux culturels, touristiques, d'emploi ou de formation d'importance qui présentent les plus grands potentiels de déplacement à vélo à l'échelle cantonale mais aussi les plus grands enjeux en termes de sécurité et de confort. À ce titre, le réseau structurant bénéficiera d'une politique d'aménagement proactive, avec des standards d'équipement élevés en application de la norme actuellement en cours de révision, aussi bien en traversée de localité qu'en dehors. En effet, c'est sur ce réseau que les besoins sont les plus importants et le rapport coût-efficacité le plus élevé.

Réseau cantonal utilitaire complémentaire :

Le réseau cantonal complémentaire permet de connecter au réseau structurant les localités, interfaces de transport et lieux d'activité de moindre importance. Ces liaisons bénéficieront d'une politique d'aménagement par opportunité et selon des standards aussi élevés que possible dans la mesure des moyens financiers disponibles. À l'exception de certains tronçons déjà identifiés, celui-ci n'est pas encore défini et devra faire l'objet d'études additionnelles pour en arrêter la portée. Les moyens demandés dans le cadre du présent EMPD permettront de financer les études nécessaires à sa définition.

Réseau cantonal de loisirs :

Le réseau cantonal de loisirs est constitué des itinéraires SuisseMobile nationaux, régionaux et locaux de la Suisse à vélo et de la Suisse à VTT, présentant une attractivité intrinsèque, situés à l'écart du trafic motorisé ou sur des routes peu fréquentées, dans un environnement naturel de qualité. Il est aménagé par opportunité en tenant compte des publics-cibles et catégories d'usagers spécifiques visés (sportifs, touristes, familles, etc.).

Routes cantonales en dehors du réseau cantonal utilitaire et de loisirs :

L'ensemble du réseau routier, à l'exception de quelques ouvrages d'art et des routes nationales, est accessible aux vélos. La nécessité de prévoir des aménagements spécifiques, bandes ou pistes cyclables, dépend notamment de la vitesse de circulation et des volumes de trafic. Selon les conditions, la circulation à vélo peut être considérée comme suffisamment sûre et confortable sans aménagement spécifique.

Compte tenu de l'étendue du réseau vaudois, les routes cantonales nécessitant des bandes ou des pistes cyclables qui ne figurent ni dans le réseau utilitaire structurant ou complémentaire, ni dans le réseau de loisirs, ne bénéficieront, à court terme, d'aucune mesure d'aménagement afin d'équiper en priorité les liaisons pouvant bénéficier au plus grand nombre et de maximiser l'efficacité des investissements.

Des mesures d'amélioration des aménagements existants ou des mesures légères telles que le marquage de bandes cyclables sans élargir les routes ne sont toutefois pas exclues.

1.4 Priorités de mise en œuvre : 1ère étape

La mise en œuvre de la stratégie cantonale vélo 2035 ouvre de nombreux chantiers et il s'agit de consolider la montée en puissance par étapes. Les priorités suivantes ont été identifiées pour la 1^{ère} étape de mise en œuvre de 2022 à 2026 :

1.4.1 Accessibilité du territoire à vélo

Aménagement et entretien du réseau cantonal structurant

Sans itinéraires sécurisés et attractifs, la pratique du vélo ne pourra pas véritablement progresser. L'aménagement du réseau cantonal structurant, où le potentiel de report modal est le plus élevé, est donc la priorité. Le réseau cantonal structurant sera en partie constitué de voies vertes, qui répondront aux besoins des secteurs présentant les potentiels les plus élevés. Des standards particulièrement exigeants sont attendus. Le réseau de voies vertes et ses standards seront définis dans le cadre des études complémentaires à mener (voir chapitre 1.5.1).

L'objectif est d'aménager au moins 50% du réseau cantonal structurant d'ici 10 ans en menant au plus vite les études nécessaires à l'aménagement des tronçons hors localité et en assurant l'entretien des pistes cyclables sur les routes cantonales du réseau structurant hors localité. Le présent EMPD permet de financer les ressources humaines et les moyens financiers nécessaires à l'établissement d'une première tranche de projets d'aménagements cyclables sur le réseau cantonal structurant. Une fois les procédures d'autorisation et de planification de ces projets conduites, le Conseil d'Etat sollicitera auprès du Grand Conseil les crédits d'ouvrages correspondants.

L'entretien, le balayage et le déneigement des aménagements cyclables du réseau structurant hors localité concourent également à la sécurité et à l'attractivité du réseau. La praticabilité des itinéraires cyclables du réseau structurant doit être assurée à long terme et pendant toute l'année. Les montants nécessaires seront également sollicités au fur et à mesure de l'avancement des projets.

Il s'agira également de soutenir l'aménagement et l'entretien constructif des tronçons du réseau cantonal structurant situés en localité. Une première tranche de subventions à cet effet est sollicitée par le présent EMPD.

Planification et aménagement du réseau cantonal complémentaire

Dans le cadre de l'établissement de la stratégie cantonale vélo 2035, la nécessité de compléter le réseau utilitaire structurant permettant un maillage plus dense et plus étendu du réseau cantonal cyclable a été clairement identifiée. Toutefois, ce réseau n'est pas encore arrêté. Le présent EMPD comprend les ressources humaines et le financement nécessaires à sa planification. Cette planification sera notamment alimentée par les études des réseaux cyclables régionaux (voir ci-dessous).

Les tronçons du réseau cyclable cantonal complémentaire seront réalisés par opportunité, au gré des interventions d'entretien sur le réseau des routes cantonales. Le présent EMPD comprend les moyens financiers correspondant aux études nécessaires à la définition du réseau complémentaire et à l'établissement d'une première tranche de projets d'aménagements cyclables sur le réseau complémentaire représentant au maximum 10% à 20% des montants investis sur le réseau structurant.

Planification et aménagement de réseaux cyclables régionaux

À lui seul, le réseau cyclable cantonal n'offre pas un maillage suffisant et nécessite des liaisons additionnelles apportées par des réseaux cyclables à l'échelle régionale pour les déplacements utilitaires et la pratique du vélo de loisirs (cyclotourisme et VTT). Dans les périmètres d'agglomérations, il y a lieu en particulier de veiller à la continuité et à la cohérence entre les réseaux régionaux et ceux des agglomérations. L'objectif est de couvrir l'ensemble du territoire cantonal en soutenant la réalisation d'études permettant de définir les réseaux cyclables régionaux. En vertu du présent EMPD, le Canton pourra appuyer techniquement les régions et subventionner ces études. Il pourra également subventionner la construction d'ouvrages d'importance (par exemple franchissements, aménagements nécessitant des travaux de génie civil importants, voies vertes, etc.) résultant de ces études.

Pérennisation du balisage et aménagement des itinéraires SuisseMobile de loisirs

Le Canton est responsable de la sélection des itinéraires de loisirs répondant aux standards SuisseMobile, de leur signalisation et de leur mise en valeur. Les propositions de parcours proviennent généralement des offices de tourisme, des communes, ou encore des associations régionales de développement.

L'engouement pour le vélo a une incidence directe sur l'augmentation des demandes de parcours ou l'amélioration de leur qualité. En comparaison nationale, le canton est peu doté en aménagements dédiés et adaptés aux besoins de loisirs. Le Canton tient à continuer à soutenir ces demandes, mais leur multiplication engendre une charge de travail qui n'est pas absorbable avec les ressources actuelles. A cela s'ajoute la volonté de mieux gérer les coupures temporaires d'itinéraires lors de chantiers.

Dans l'attente d'une révision des itinéraires de loisirs qui pourra déboucher sur une amélioration des standards d'équipement (site propre, voie verte, etc.), des aménagements légers et ponctuels permettraient une rapide amélioration de la sécurité et/ou de la qualité de certains points problématiques du réseau (marquages, aides à la traversée, portails adaptés aux VTT, séparations entre randonneurs et parcours VTT, etc.).

Afin de répondre à ces différents besoins, le présent EMPD inclut une ressource humaine additionnelle pour pérenniser les tâches de balisage déjà assurées par la DGMR et répondre aux demandes croissantes de nouveaux itinéraires ainsi qu'une première tranche pour financer des aménagements légers sur les itinéraires de loisirs SuisseMobile (voir tableau récapitulatif des ETP supplémentaires au chapitre 1.4.3).

Révision des itinéraires SuisseMobile de loisirs

Certains itinéraires (ou section d'itinéraires) SuisseMobile nécessitent une révision complète par le Canton. En effet, les premiers ont été mis en place à la fin des années 90. Les conditions de trafic et d'urbanisation ayant depuis passablement évolué, ils ne répondent plus toujours aux standards de qualité. Une révision s'avère nécessaire afin de continuer à garantir des tracés attractifs pour les loisirs et adaptés aux publics cibles. Elle implique des études complémentaires spécifiques et en cohérence avec le cadre national des itinéraires de loisirs qui traversent plusieurs cantons que cet EMPD permettra de financer. Elle est assurée par la DGMR en coordination avec la fondation SuisseMobile et les partenaires concernés (communes, régions, offices du tourisme, etc.).

1.4.2 Promotion et culture du vélo

Plateforme cantonale pour la promotion du vélo

La promotion du vélo touche de manière transversale aux activités de plusieurs services et départements de l'administration cantonale. Elle implique également de nombreux partenaires externes, publics, privés et associatifs. Un renforcement de la promotion du vélo appelle la mise en place d'une plateforme cantonale permettant de définir les priorités pluriannuelles et les thématiques à traiter dans le cadre de campagnes de promotion ou de mesures spécifiques coordonnées. Le Conseil d'Etat entend confier la tâche de coordination de cette plateforme cantonale à la DGMR dont les moyens humains nécessitent d'être renforcés par le biais du présent EMPD afin d'assurer ce rôle et ces responsabilités (voir tableau récapitulatif des ETP supplémentaires au chapitre 1.4.3). Un organe de pilotage politique de cette plateforme cantonale pour la promotion du vélo sera présidé par le ou la Chef(fe) du département en charge des infrastructures. Il intégrera les Chef(fe)s des départements en charge des institutions et du territoire ainsi que de l'environnement et de la sécurité.

Mesures de promotion (sensibilisation, formation et communication)

Une majorité de la population vaudoise n'ayant pas l'habitude de faire du vélo au quotidien, un renforcement de l'action cantonale pour valoriser et encourager sa pratique, par exemple sous l'angle de la promotion de l'activité physique, est une priorité, en parallèle au développement des infrastructures. De même, des campagnes ciblées à la fois sur les cyclistes et les non-cyclistes sont nécessaires pour accompagner l'augmentation du nombre de pratiquants en assurant la sécurité de l'ensemble des usagers, et particulièrement des plus vulnérables, dans un esprit de respect mutuel.

En parallèle, il s'agit de renforcer la diffusion de bonnes pratiques et de renforcer les compétences des acteurs publics et privés ayant un impact direct sur les infrastructures, offres et services pouvant faciliter l'usage du vélo au quotidien (exemples : aménagements cyclables, stationnement, matériel roulant adapté à l'embarquement des vélos à bord des transports publics, etc.).

Le présent EMPD comprend les moyens financiers correspondant aux montants nécessaires à l'organisation d'une première série de campagnes de promotion, de formation et de sensibilisation répondant à ces objectifs et une ressource additionnelle pour leur conception et coordination en concertation avec les autres services et acteurs externes concernés (voir tableau récapitulatif des ETP supplémentaires au chapitre 1.4.3).

1.4.3 Conditions-cadres

Vision directrice pour la pratique du VTT

Dans une volonté de développement touristique répondant aux nouvelles tendances, mais aussi dans un souhait d'essor du tourisme 4 saisons, les destinations touristiques se positionnent sur le VTT. Le VTT électrique notamment se déploie de manière très importante, ouvrant cette pratique à toute une frange de nouveaux utilisateurs. L'offre en parcours étant relativement réduite, il en résulte un développement quelques fois désordonné et problématique pour la cohabitation avec les randonneurs et pour son impact sur la faune et la flore. La loi fédérale sur les forêts (Lfo, RS 921.0) interdit le vélo sur les sentiers (sauf autorisation spéciale). Il est donc nécessaire d'établir une vision cantonale directrice pour encadrer et accompagner le développement du VTT en concertation avec les milieux et acteurs concernés.

Le présent EMPD comprend les moyens humains nécessaires à la conduite des réflexions à l'interne de l'administration cantonale vaudoise en concertation avec les services cantonaux concernés, DGE, DGTL et SPEI en particulier, et partagée dans le cadre de la Commission vaudoise SuisseMobile. Une fois la vision directrice cantonale établie, le Conseil d'Etat sollicitera auprès du Grand Conseil les crédits nécessaires à sa mise en œuvre (voir tableau récapitulatif des ETP supplémentaires au chapitre 1.4.3).

Vision directrice en matière de pratique intermodale / multimodale du vélo

Réduire la dépendance de la population vaudoise à la voiture pour la mobilité quotidienne et de loisirs grâce au vélo passe par le développement de conditions attractives :

- De stationnement pour les vélos et de solutions de stockage (par exemple, casiers ou consignes) aux interfaces de transport (par exemple, gares, terminus, P+R, aires de covoiturage, stations d'autopartage, etc.) ;
- De services d'emprunt de vélos pour des besoins utilitaires, touristiques ou de loisirs (par exemple, location, libre-service, partage entre privés, etc.) ;
- D'embarquement dans les transports publics, en particulier lorsque l'usage d'un vélo de location ou en libre-service n'est pas adapté ou pas possible.

La stratégie cantonale relative aux interfaces de transport définit le cadre de l'action cantonale relative au premier point. Il convient en revanche de définir la stratégie cantonale relative aux deux suivants en coordination avec la stratégie de mobilité à l'ère du numérique en cours d'élaboration.

Le présent EMPD comprend les moyens humains nécessaires à la définition des orientations souhaitées pour la pratique du vélo utilitaire, d'une part, de loisirs d'autre part, en impliquant les principaux prestataires de transport et acteurs territoriaux concernés. Une fois la vision directrice cantonale établie, le Conseil d'Etat sollicitera auprès du Grand Conseil les crédits nécessaires à sa mise en œuvre.

Outils de monitoring de la stratégie vélo

Les outils de suivi des aménagements cyclables réalisés en et hors localité (cartographiques, statistiques, etc.), d'enquêtes spécifiques ou de comptage du trafic cycliste à l'échelle cantonale sont aujourd'hui réduits. Afin de mesurer les progrès réalisés dans cinq ou dix ans, l'identification des méthodes à mettre en place doit être initiée. Le présent EMPD comprend les moyens humains nécessaires à la définition des méthodes appropriées et les montants correspondant aux crédits d'étude ou de réalisation associés.

Centre de compétences vélo à la DGMR

La mise en œuvre de la stratégie vélo 2035 nécessite un net renforcement des ressources humaines au sein de la DGMR, soit 10 ETP en CDD, postes de travail inclus. Considérant que l'activité exercée par les collaboratrices et collaborateurs recrutés pour les besoins du projet s'inscrit dans une réalisation d'importance dont la durée totale prévue dépasse 4 ans, que les personnes engagées doivent attester de compétences ou d'une expertise nécessaires jusqu'au terme du projet, les engagements s'effectueront au travers de postes provisoires et de contrats d'une durée déterminée pouvant aller jusqu'à 4 ans et renouvelables jusqu'à une durée cumulée de 6 ans au plus, en dérogation à l'article 34 al.2 RLPers et conformément à la décision CE du 2 juin 2021.

Le présent EMPD propose la constitution d'un centre de compétences vélo, composé des postes suivants :

- 1 ETP pour le pilotage, la mise en œuvre et le développement de la stratégie cantonale vélo 2035
- 1 ETP pour le développement et la coordination de la promotion du vélo
- 1 ETP pour l'appui technique aux études des réseaux cyclables régionaux
- 1 ETP pour la conduite d'études préliminaires pour l'aménagement du réseau cyclable structurant hors localité et le suivi technique des études pour l'aménagement du réseau cyclable structurant en localité
- 2 ETP pour la conduite des études d'avant-projet et de projet d'ouvrage, des procédures d'autorisation et des appels d'offres pour l'aménagement du réseau cyclable structurant hors localité¹
- 2 ETP pour l'appui technique interne à la DGMR et externe aux communes, responsables d'aménagement d'espace public et autres acteurs institutionnels (pérennisation et renforcement du guichet cantonal vélo)
- 1 ETP pour la gestion des subventions octroyées aux communes (aménagement et entretien du réseau cyclable structurant empruntant des routes appartenant à des tiers et réalisation d'ouvrages d'importance)

- 1 ETP pour le balisage des itinéraires de loisirs SuisseMobile (pérennisation et renforcement).

A l'exception du poste pour l'appui aux études des réseaux cyclables régionaux, dont l'activité cessera une fois les études des réseaux régionaux achevées, ces postes devront être reconduits pour les étapes suivantes de mise en œuvre de la stratégie cantonale vélo 2035, voire renforcés par les ressources nécessaires à la conduite des travaux correspondants. Pour les membres de ce centre de compétences dont la contribution restera indispensable pour les étapes suivantes de mise en œuvre de cette stratégie et dont les collaborations devront par conséquent s'étendre au-delà de 6 ans, des contrats de durée indéterminée devront être prévus, conformément à la décision CE du 2 juin 2021. La régularisation de ces engagements s'effectuera par des demandes intégrées dans le processus budgétaire.

¹ La conduite des études d'avant-projet et de projet d'ouvrage dont les crédits sont sollicités par le présent EMPD nécessite 4 ETP (ingénieurs spécialisés). Toutefois, le budget 2022 soumis au Grand Conseil par le Conseil d'Etat comprenant deux nouveaux ETP à cet effet, seuls deux ETP destinés à ces tâches sont sollicités par le présent EMPD.

1.5 Dimensionnement des projets de décrets

Les deux projets de décrets visent à donner au Conseil d'Etat les moyens humains et financiers de réaliser les priorités identifiées pour la première étape de mise en œuvre pour la période 2022-2026 :

1.5.1 Ressources humaines et financières cantonales, stratégie vélo 2035, étape 1

Le 1^{er} projet de décret vise un crédit d'études de **CHF 28'600'000** pour financer des études d'aménagement du réseau cyclable cantonal, des mesures de promotion et d'impulsion à la mise en œuvre de la stratégie cantonale vélo 2035, la participation cantonale aux études de réseaux cyclables régionaux, ainsi qu'un centre de compétences vélo à la DGMR.

Etudes pour l'aménagement du réseau utilitaire cantonal structurant hors localité

Un montant de **CHF 16'000'000** est demandé afin de mener les études de projet nécessaires à l'équipement de 235 kilomètres du réseau cantonal structurant hors localité (soit 50% de sa longueur totale). La liste des tronçons concernés sera établie en fonction des besoins et planifications respectives du Canton et des communes concernées et en tenant compte d'une certaine équité territoriale.

Sur cette base, les crédits d'ouvrage seront préparés et présentés au Grand Conseil.

Les crédits d'ouvrage nécessaires à la réalisation ainsi que les crédits nécessaires à l'entretien constructif et à l'exploitation (balayage, déneigement, etc.) seront sollicités au fur et à mesure de l'avancée des projets. Les coûts d'aménagement pour 235 kilomètres de réseau structurant sont estimés à environ CHF 300 millions sur 10 ans.

Le Conseil d'Etat étudiera également l'opportunité et la faisabilité de la réintroduction d'une « plaque vélo ». Cette réflexion devra tenir compte du cadre légal fédéral et cantonal en la matière. Son éventuelle concrétisation nécessiterait vraisemblablement des modifications du cadre légal.

Etudes complémentaires pour la consolidation et le développement de la stratégie vélo 2035

Un montant de **CHF 1'000'000** est demandé afin d'initier les études complémentaires nécessaires à impulser la mise en œuvre de la stratégie vélo 2035 et à développer certains domaines d'intervention, en particulier :

- Consolidation du réseau cantonal structurant (choix et priorisation des tronçons à équiper, tracés et variantes, coordination avec les communes, identification de voies vertes, etc.)
- Définition du réseau cyclable cantonal complémentaire
- Révision des itinéraires de loisirs SuisseMobile et définition des standards d'équipement
- Définition d'une vision directrice pour la pratique du VTT
- Définition d'une vision directrice en matière de pratique intermodale / multimodale du vélo
- Identification et mise en place d'outils de suivi (monitoring de la stratégie).

Etudes de réseaux cyclables régionaux

Un montant de **CHF 950'000** est demandé afin de financer la participation de l'Etat à des études de réseaux cyclables régionaux. Les subventions associées sont conditionnées au démarrage de l'étude dans un délai maximum de deux ans après l'entrée en vigueur du décret :

- Pour la subvention d'études de réseaux cyclables régionaux à hauteur de 75% ;

- Pour les prestations de coordination assumées dans ce cadre par les associations régionales de développement à hauteur de CHF 20'000.- par étude, octroyée sous forme de forfait. A noter que la conduite technique des études, nécessitant des compétences en matière de planification des transports, sera assurée par la DGMR (voir ressources humaines ci-dessous).

Mesures de promotion du vélo

Un montant annuel de CHF 300'000, soit **CHF 1'800'000** sur 6 ans, est demandé pour renforcer l'action cantonale en matière de promotion du vélo par le financement de mesures de formation, sensibilisation, communication et expérimentation ciblant à la fois les usagers et les acteurs institutionnels, notamment :

- Campagnes de promotion du vélo et de sensibilisation sur la cohabitation
- Mesures de formation des cyclistes débutants (découverte et maîtrise du vélo, entretien du vélo, règles de circulation)
- Mesures de formation et de conseil aux acteurs institutionnels et diffusion des bonnes pratiques.

Les modalités de mise en place de ces mesures seront développées par la ressource additionnelle demandée dans le cadre du présent EMPD pour la promotion du vélo.

Synthèse des besoins en ressources humaines (10 ETP)

Un montant de **CHF 8'850'000**, y compris le financement des postes de travail, est demandé afin de financer 10 CDD de 4 ans, renouvelables jusqu'à une durée cumulée de 6 ans au plus, en dérogation à l'article 34 al.2 RLPers et conformément à la décision CE du 2 juin 2021, constituant le centre de compétences vélo.

Les ressources constituant ce centre de compétences sont affiliées aux différentes divisions de la DGMR sans création d'une nouvelle entité. Ses modalités d'organisation seront précisées en amont des recrutements à effectuer.

Pour les membres de ce centre de compétences dont la contribution restera indispensable au-delà de 6 ans, des contrats de durée indéterminée devront être prévus, conformément à la décision CE du 2 juin 2021, pour régulariser ces engagements par des demandes intégrées dans le processus budgétaire (voir chapitre 3.4 ci-dessous).

1.5.2 Subventions cantonales, stratégie vélo 2035, étape 1

Le 2^{ème} décret vise un crédit d'investissement de **CHF 13'250'000** pour financer la participation de l'Etat à l'aménagement du réseau cyclable cantonal sur des routes appartenant à des tiers ainsi qu'à la construction d'ouvrages d'importance d'intérêt régional.

Aménagement et entretien du réseau utilitaire cantonal structurant en localité et sur les réseaux de tiers

Un montant de **CHF 8'000'000** est demandé afin de financer des subventions aux communes :

- Pour l'aménagement et l'entretien constructif du réseau cantonal structurant, à hauteur de 100%, lorsqu'un itinéraire alternatif est jugé préférable à celui empruntant la route cantonale. Cette subvention ne s'applique qu'en dehors des périmètres des projets d'agglomération ;
- Pour l'aménagement et l'entretien constructif du réseau cantonal structurant en localité, à hauteur de 50%. Sur ces maillons du réseau cantonal structurant en localité, un appui technique de la DGMR est possible dans le cadre de la conception des mesures d'aménagement, en particulier pour de petites communes non dotées de services techniques spécialisés ;
- Dans les périmètres d'agglomération, la subvention pour l'aménagement et l'entretien constructif du réseau cantonal structurant en localité, à hauteur de 50%, ne portera que sur la part non financée par la Confédération au titre de la politique fédérale des agglomérations et par le Canton au titre de l'Art 29a LMTP.

Ouvrages d'importance

Un montant additionnel de **CHF 5'000'000** est demandé afin de financer des subventions aux communes :

- Pour la réalisation d'ouvrages d'importance en dehors du réseau des routes cantonales tels que franchissements, aménagements nécessitant des travaux de génie civil importants ou aménagement de voies vertes inscrits dans les études de réseaux cyclables régionaux validées par le Canton, à hauteur de 50%.

Aménagements légers sur le réseau de loisirs SuisseMobile

Un montant de **CHF 250'000** est demandé afin de financer des subventions aux communes :

- Pour le financement d'aménagements ponctuels sur les itinéraires de loisirs à hauteur de 50% jusqu'à concurrence de CHF 30'000.-. Le solde est assumé par les communes et autres communautés d'intérêt touristique.

DIMENSIONNEMENT DES 2 PROJETS DE DECRET		
1	Crédit d'études de CHF 28'600'000, Stratégie vélo 2035, étape 1	
		Montant (En milliers de CHF)
1.1	Etudes pour l'aménagement du réseau utilitaire cantonal structurant hors localité	16'000
1.2	Etudes complémentaires pour la mise en œuvre de la stratégie vélo 2035	1'000
1.3	Etudes de réseaux cyclables régionaux et coordination par les associations	950
1.4	Mesures de promotion du vélo	1'800
1.5	10 ETP à durée déterminée de 6 ans, dont 9 à pérenniser à l'échéance	8'850
	Total	28'600
2	Crédit d'investissement de CHF 13'250, Subventions cantonales aux infrastructures vélo 2035, étape 1	
2.1	Aménagement et entretien du réseau utilitaire cantonal structurant en localité et sur les réseaux de tiers	8'000
2.2	Ouvrages d'importance	5'000
2.3	Aménagements légers sur le réseau de loisirs SuisseMobile	250
	Total	13'250

2. MODE DE CONDUITE DU PROJET

2.1 1er projet de décret : stratégie vélo 2035 étape 1

La mise en œuvre de la 1^{ère} étape de la stratégie vélo 2035 est assurée par la DGMR en coordination avec les acteurs et partenaires concernés selon les dispositions décrites ci-dessous. Pour le surplus, les dispositions de la LRou et de la LMTP s'appliquent.

2.1.1 Planification des réseaux cyclables cantonaux

La DGMR est compétente pour définir les réseaux cyclables cantonaux utilitaire et de loisirs. Le plan du réseau cyclable cantonal utilitaire est tenu à jour par la DGMR au gré des résultats des études et coordinations à assurer avec les régions, agglomérations, cantons et pays limitrophes. Le plan du réseau cyclable cantonal de loisirs est tenu à jour et révisé par la DGMR selon les mécanismes existants et avec les partenaires de la Commission vaudoise SuisseMobile présidée par la DGMR et associant Vaud Promotion (OTV), Vaud Rando, la fondation SuisseMobile, le Service de l'innovation et de la promotion économique et la Direction générale de l'environnement.

En parallèle à l'établissement des réseaux cyclables régionaux avec les associations régionales et agglomérations concernées, la DGMR définit les principes et conditions auxquelles un itinéraire peut être intégré au réseau cantonal complémentaire.

Les réseaux cyclables cantonaux présentés ci-dessus sont intégrés au plan directeur cantonal.

La DGMR élabore et tient à jour un planning pluriannuel de réalisation des aménagements correspondants qui incombent au Canton, en concertation avec les communes et en tenant compte d'autres interventions planifiées (travaux d'entretien notamment) et des moyens disponibles. Le choix des tronçons du réseau cantonal structurant et complémentaire à équiper en priorité est défini par la DGMR en application de différents critères¹. Les tronçons permettant de résoudre des problèmes de sécurité, nécessitant un entretien urgent ou permettant de combler rapidement des discontinuités seront considérés en priorité.

2.1.2 Etudes des réseaux cyclables régionaux

Les études des réseaux cyclables régionaux doivent permettre de :

- Identifier des réseaux cyclables régionaux pour la mobilité quotidienne et les loisirs conformes aux principes de la future loi fédérale sur les voies cyclables ;
- Assurer la complémentarité du réseau régional et du réseau cantonal et leur connectivité ;
- Alimenter les besoins d'intervention en dehors du réseau cantonal structurant, notamment sur le réseau cyclable complémentaire ;
- Le cas échéant, et en cas d'opportunité confirmée par la DGMR, d'adapter des tracés ou itinéraires du réseau cantonal structurant.

Ces études doivent avoir une visée opérationnelle, orientée vers la mise en œuvre des réseaux cyclables régionaux. Elles comprendront donc :

- Une première estimation des coûts d'aménagements ;
- Une priorisation des mesures et un planning intentionnel de réalisation.

Les études sont conduites de manière partenariale par les régions, les communes, les agglomérations et le Canton représenté par la DGMR. En dehors des agglomérations qui sont dotées de structures de conduite, la DGMR assure la conduite technique des études en assistance à maîtrise d'ouvrage pour les régions et communes concernées.

Les structures régionales sont chargées d'organiser la coordination intercommunale nécessaire à la définition de nouveaux réseaux cyclables régionaux ou à l'ajustement de réseaux existants. Leurs prestations sont subventionnées forfaitairement selon les dispositions prévues par le présent EMPD.

Le statut des réseaux cyclables régionaux planifiés dans le cadre de ces études est appelé à évoluer au fur et à mesure de la consolidation des bases légales fédérale puis cantonale

¹ Charges de trafic et vitesse de circulation, topographie, accidentologie, potentiel de cyclistes, itinéraires scolaires, cumul de plusieurs besoins (trajets quotidiens et de loisirs), potentiel de rabattement vers une interface de transports publics, continuité à assurer en amont ou en aval, potentiel d'interconnexions entre itinéraires, besoin d'entretien, équilibre régional, etc.

- Dans un premier temps, les réseaux planifiés auront valeur d'études de base ;
- Dans un deuxième temps, leurs résultats seront versés ou repris dans une planification directrice à définir, dans laquelle sera effectuée la coordination avec les autres politiques sectorielles à incidence territoriale;
- Ces études et planifications directrices à définir anticipent celles qui selon toute vraisemblance devront être prévues dans le cadre de l'élaboration à venir d'une loi d'application cantonale de la future loi fédérale sur les voies cyclables. Les dispositions futures de cette loi d'application tiendront compte des expériences et résultats issus de ces études régionales.

Préalablement à l'adjudication du mandat d'étude, une convention est signée entre les partenaires et la DGMR définissant les modalités de la participation de l'Etat. La DGMR vérifie la conformité du cahier des charges avec les buts visés par la stratégie cantonale vélo 2035.

Les résultats de l'étude sont validés par l'ensemble des partenaires. La participation de l'Etat est libérée une fois les résultats de l'étude validés et l'ensemble des prestations réalisées.

Par la suite, les ouvrages d'importance (franchissements, aménagements nécessitant des travaux de génie civil importants et voies vertes) définis par les études de réseaux cyclables régionaux validées par le Canton peuvent faire l'objet d'une subvention cantonale aux études de projet et à la réalisation.

2.1.3 Aménagement du réseau cantonal utilitaire structurant hors localité

La planification pluriannuelle des chantiers de la DGMR sur le réseau cantonal structurant est établie et mise à jour de manière périodique et communiquée aux communes, associations régionales et bureaux d'agglomération, afin d'initier le plus souvent possible des projets d'aménagement et des réalisations conjoints.

Avant d'initier un projet d'aménagement, la DGMR conduira une analyse préalable afin de confirmer l'itinéraire emprunté, en collaboration avec les communes concernées.

Les projets d'aménagement hors localité dans des zones peu urbanisées sont menées avec l'appui technique du guichet cantonal vélo. Elles incluent les phases suivantes :

- avant-projet ;
- projet de l'ouvrage ;
- procédures d'autorisation (enquête publique, expropriation, défrichement) ;
- appels d'offres.

Les projets d'aménagement à mener à proximité de centres régionaux ou d'agglomérations, qui présentent des enjeux spécifiques en termes d'aménagement de l'espace public et de gestion du trafic font en outre l'objet d'une phase d'étude préliminaire.

Les communes territorialement concernées par ces projets sont informées et consultées dans le cadre de leur élaboration par la DGMR. Dans les cas où des aménagements incombant aux communes sont prévus dans la continuité du projet d'aménagement cantonal, une coordination au stade du projet et idéalement au cours de la réalisation sera proposée à la commune. Les modalités de coordination et de collaboration seront convenues avec elle. La DGMR assurera en outre une coordination des interventions avec les cantons et pays frontaliers.

Les ETP sollicités dans le cadre du présent EMPD permettront d'assurer la conduite des études décrites ci-dessus. Les ETP nécessaires au pilotage des réalisations seront sollicités ultérieurement dans le cadre des demandes de crédits d'ouvrage.

2.1.4 Période transitoire pour l'équipement du réseau cantonal structurant hors localité

L'élaboration de projets d'infrastructures routiers nécessitent en moyenne 3 à 5 ans. Certains projets initiés avant l'actualisation de la stratégie cantonale vélo ne répondront pas toujours aux nouveaux standards fixés. Avant l'atteinte d'un certain rythme de croisière, la DGMR assumera la charge d'évaluer pour chaque projet l'opportunité ou non de le retarder afin de le mettre en conformité avec la nouvelle stratégie selon les cas de figure suivants :

- Les projets prêts à être réalisés avec un niveau qualitatif suffisant mais ne répondant pas pleinement aux standards de la stratégie 2035 seront menés à terme ;
- Les projets d'entretien urgents, avec risques de dégradation des conditions de sécurité ou de la substance de la route impliquant des surcoûts en cas de retard seront réalisés, moyennant une intervention ultérieure pour la réalisation d'aménagements cyclables ;

- Les projets d'entretien moins urgents seront reportés, le temps d'élaborer un projet d'aménagement considérant les enjeux cyclables, si nécessaire, avec des mesures d'entretien léger dans l'intervalle ;
- Les projets de réaménagement dont les études préliminaires débutent ou sont peu avancées nécessitant des ajustements seront repris pour atteindre les standards souhaités ;
- Les projets de réaménagement en fin d'études préliminaires nécessitant des ajustements seront repris en phase d'avant-projet ou de projet d'ouvrage.

Le Conseil d'Etat charge la DGMR d'assurer la mise en place d'un processus de transition efficient en procédant, pour chaque projet, à une pesée d'intérêt tenant compte des délais, coûts de réalisation et gênes additionnels qui seraient induits par :

- De nouvelles études en vue d'une mise en conformité des aménagements ;
- Un décalage temporel de travaux d'entretien nécessitant des interventions préventives additionnelles ;
- Des interventions multiples sur un même tronçon.

Cette période de transition sera minimisée autant que faire se peut et nécessitera une certaine marge d'appréciation de cas en cas.

2.1.5 *Entretien des aménagements cyclables sur le réseau cantonal hors localité*

Le Canton assurera dès 2023 l'entretien constructif, le nettoyage et le déneigement des aménagements cyclables, bandes et pistes cyclables, situés sur les routes cantonales hors localité du réseau cantonal structurant en dérogation de l'art. 54 al.3 LRou.

Afin d'offrir un niveau de service acceptable, l'accent doit être mis notamment sur le balayage afin de limiter les risques de chute et de crevaison. Les coûts annuels pour exploiter le réseau actuellement à charge des communes est estimé à CHF 360'000.-. Au fur et à mesure de l'extension du réseau cantonal structurant hors localité, les coûts devront être adaptés dans le budget de fonctionnement. Les méthodes d'exploitation seront adaptées avec du matériel adéquat pour les pistes cyclables.

L'entretien et l'exploitation du réseau cyclable en localité incombe aux communes. Le présent EMPD prévoit des dispositions pour soutenir les communes dans leurs tâches d'entretien constructif du réseau cantonal utilitaire structurant (voir chapitre 2.2.1 ci-dessous).

Les modalités de prise en charge de l'entretien constructif, du nettoyage et du déneigement du réseau cyclable cantonal complémentaire et du réseau cyclable cantonal de loisirs sont à définir dans le cadre des études complémentaires mentionnées au chapitre 2.1.6.

2.1.6 *Etudes complémentaires pour la mise en œuvre de la stratégie cantonale vélo 2035*

Outre les études nécessaires à préciser certains éléments du réseau cantonal structurant, à définir le réseau cantonal complémentaire et à réviser le réseau cantonal de loisirs, l'actualisation de la stratégie cantonale vélo a permis d'identifier de nouveaux besoins et domaines d'intervention. L'ampleur de l'action de l'Etat dans ces domaines et les mesures correspondantes n'ont à ce stade pas été précisées. Il apparaît donc nécessaire de le faire dans le cadre d'études complémentaires. Ces études seront menées par la DGMR en concertation avec les services et partenaires concernés.

Elles visent à définir le rôle de l'Etat ainsi que les orientations et moyens cantonaux à solliciter le cas échéant par la suite, notamment dans les domaines suivants :

- Développement de la pratique du VTT ;
- Développement de l'intermodalité (ex : vélos en libre-service, modalités d'embarquement dans les transports publics, etc.) ;
- Outils de suivi (monitoring de la stratégie).

2.1.7 *Mesures de promotion du vélo*

Le Conseil d'Etat confie au Département des infrastructures et des ressources humaines la conduite technique et la coordination de la politique cantonale de promotion du vélo dans le cadre de la plateforme cantonale à constituer par la DGMR.

Un organe de pilotage politique de cette plateforme cantonale pour la promotion du vélo sera présidé par le ou la Chef(fe) du département en charge des infrastructures. Il intégrera les Chef(fe)s des départements en charge des institutions et du territoire ainsi que de l'environnement et de la sécurité.

La DGMR définit les modalités de mise en œuvre des mesures de promotion visées au chapitre 1.5.1. Lorsqu'elles impliquent d'autres services de l'administration cantonale concernés par les incidences territoriales, environnementales, économiques, sociales, économiques ou encore sanitaires associées à la pratique du vélo, les services se coordonnent dans le cadre de la plateforme cantonale à mettre en place par la DGMR. Les services et entités suivantes seront notamment associés à cette plateforme cantonale :

- Direction générale du territoire et du logement
- Police cantonale
- Direction générale de l'environnement
- Département de la formation, de la jeunesse et de la culture
- Service de l'éducation physique et du sport
- Direction générale de la santé
- Service de la promotion économique.

La plateforme cantonale inclut des rencontres périodiques interservices et associe des acteurs externes en fonction des thématiques abordées. Elle permet de :

- Coordonner la mise en œuvre des mesures de la 1^{ère} étape et les activités des différents services
- Valoriser les synergies d'interventions et de moyens entre services
- Consulter les acteurs et partenaires institutionnels ou associatifs externes concernés.

L'ensemble des services et départements déploient leurs activités conformément aux buts identifiés par le Conseil d'Etat dans la stratégie cantonale vélo 2035.

2.2 2^{ème} projet de décret : subventions stratégie vélo 2035 étape 1

2.2.1 *Aménagement et entretien du réseau cantonal structurant en localité et sur les réseaux de tiers*

Afin d'assurer un aménagement coordonné du réseau cyclable cantonal quel que soit le propriétaire de la route, l'Etat soutient les communes pour l'aménagement et l'entretien constructif du réseau cantonal structurant. La DGMR est l'autorité compétente pour l'octroi, le suivi et le contrôle des subventions.

1) Réseau cantonal structurant sur route cantonale en localité

La subvention cantonale de 50% s'applique aux études et réalisations d'aménagements cyclables localisées sur le réseau cyclable cantonal structurant. Ce taux s'applique également en matière d'entretien constructif. Les tâches d'entretien courant ou d'exploitation sont exclues de cette subvention.

Dans les agglomérations où les mesures de mobilité pour les deux-roues bénéficient déjà d'un soutien selon les dispositions prévues par la LMTP (art. 29a), le cumul des subventions est possible. Le taux de 50% ne s'applique alors qu'à la part non couverte par la subvention fédérale (entre 30% et 50% selon les projets d'agglomération) et cantonale (entre 15% à 20% selon les types d'ouvrage).

La DGMR pourra accompagner et conseiller techniquement les communes ne disposant pas de services techniques spécialisés dans les études préliminaires de conception d'aménagements cyclables sur le réseau cantonal cyclable en localité.

Canton et communes collaborent à la conception d'aménagements cyclables cohérents et continus en et hors localité. Dans ce but, et tant que faire se peut, les projets d'aménagement cantonaux et communaux puis les réalisations seront coordonnés, idéalement conduits simultanément ou même conjointement. A minimum, en cas de réalisations différées, la DGMR s'assurera qu'un aménagement qualitatif soit assuré dans les zones de transition entre domaines de compétence cantonal et communal.

2) Réseau cantonal structurant empruntant une route alternative à la route cantonale

Lorsque le réseau cantonal structurant emprunte une route dont le Canton n'est pas propriétaire, l'Etat prend en charge l'intégralité des coûts d'étude et de réalisation des aménagements cyclables puis d'entretien, à l'exception des frais d'exploitation (balayage et déneigement). Dans ces cas, les communes délèguent à la DGMR la compétence de réaliser le projet puis d'entretenir les aménagements qui auront été réalisés. Les parties établissent par voie de convention les modalités d'organisation souhaitées.

2.2.2 *Ouvrages d'importance*

L'Etat soutient les communes pour les études et la réalisation d'ouvrages d'importance pour les vélos prévus dans le cadre d'études de réseaux cyclables régionaux validées par le Canton.

Les ouvrages d'importance renvoient aux franchissements, aux aménagements cyclables nécessitant des travaux de génie civil importants ou aux voies vertes répondant aux critères des « voies express vélo » tels que définis par l'OFROU¹.

La DGMR est l'autorité compétente pour l'octroi, le suivi et le contrôle des subventions.

1) Etudes préliminaires

Les éventuelles études préliminaires nécessaires sont conduites par les communes, en partenariat avec le Canton représenté par la DGMR. La DGMR participe au suivi technique des études.

Préalablement à l'adjudication du mandat d'étude, un accord est signé entre les partenaires de l'étude définissant les modalités de la subvention de l'Etat. La DGMR vérifie la conformité du cahier des charges avec les principes de la stratégie cantonale vélo 2035.

Les résultats de l'étude sont validés par l'ensemble des partenaires concernés. Le versement de la subvention de l'Etat s'effectue une fois les résultats de l'étude validés et l'ensemble des prestations du mandat réalisées.

2) Avant-projet, projet d'ouvrage, mise à l'enquête et appel d'offres

Une convention est signée entre la DGMR et le pilote du projet sur la base des résultats des études préliminaires. La convention fixe les modalités de la subvention de l'Etat. Elle reprend les résultats des études préliminaires validés par les partenaires concernés.

Les résultats de l'avant-projet et du projet d'ouvrage font l'objet d'une validation par les partenaires concernés.

Le versement de la subvention de l'Etat s'effectue lorsque l'ensemble des prestations sont réalisées.

3) Projet d'exécution, exécution de l'ouvrage et mise en service

Une convention de financement est signée entre la DGMR et le maître de l'ouvrage sur la base du projet d'ouvrage. Elle fixe les modalités de la subvention de l'Etat et reprend les conditions fixées par la convention signée pour la première étape d'étude.

Les résultats du projet d'exécution font l'objet d'une validation par les partenaires concernés.

Le versement de la subvention de l'Etat s'effectue, après réalisation de l'ouvrage, sur présentation des factures rentrées.

2.3 **Obligation de renseigner**

Les maîtres d'ouvrage ayant bénéficié d'une subvention au titre du présent crédit cadre sont tenus de renseigner la DGMR quant à son usage.

Les informations à transmettre et, le cas échéant, la périodicité du suivi sont précisées par la DGMR lors de l'établissement des conventions et font partie des clauses de la subvention de l'Etat.

2.4 **Impact sur les surfaces d'asselement**

L'équipement du réseau cantonal structurant selon des standards plus élevés ainsi que d'éventuelles sections d'itinéraires de loisirs n'empruntant pas le réseau des routes existantes nécessiteront des élargissements routiers et des emprises, dont certaines sur des surfaces d'asselement (SDA). Ce besoin d'emprise est appuyé par l'évolution de la norme SN 40'060 Cycles - Bases dont la révision en cours s'oriente vers des gabarits plus généreux et un nombre plus important de situations dans lesquelles un aménagement sécurisé est recommandé. Sur le fond, ces

¹https://www.astra.admin.ch/dam/astra/fr/dokumente/langsamverkehr/velobahnen_-_grundlagendokument2015.pdf.download.pdf/voies_express_velodocumentbase2015.pdf

emprises nécessaires reposent sur le nouvel article constitutionnel fédéral sur les voies cyclables, dont le projet de loi d'application fédérale prévoit des réseaux de qualité, idéalement séparés du trafic motorisé et des piétons.

On estime à 23% la part du futur réseau cantonal structurant bordé par des SDA. Les surfaces de SDA pour 1'100 kilomètres de réseau à aménager en 20 ans selon un scénario « maximaliste » sont estimées à une centaine d'hectares, soit 5ha par an. Les surfaces additionnelles pour l'aménagement du réseau cantonal complémentaire, des réseaux régionaux et des itinéraires de loisirs à réviser ne peuvent pas encore être chiffrées mais le seront une fois définis dans le cadre des études à mener lors de la 1^{ère} étape de mise en œuvre.

Les conditions à remplir pour justifier une emprise sur les SDA figurent dans la mesure F12 – Surfaces d'assolement du PDCn. Il y a lieu d'établir d'une part que le projet répond à un objectif important pour le canton et d'autre part que l'emprise est indispensable (absence de variantes satisfaisantes) et optimale.

La mesure F12 considère que les projets de mobilité douce répondent à la première condition¹. Au surplus, la Stratégie cantonale vélo 2035 du Conseil d'Etat ainsi que les bases légales et principes décrits aux chapitres 1.2.4, 2.1.1 et 2.1.2 permettront de justifier les emprises sur les surfaces d'assolement (SDA) indispensables à la concrétisation des réseaux cantonaux et régionaux planifiés.

Les projets résultant de la nouvelle stratégie entreront dans le processus de priorisation des projets prévus par le PDCn. Dans le cadre des études de projet, une atteinte minimale en termes d'emprise sera recherchée et vérifiée en deux temps :

1. Analyse préalable des différentes alternatives de tracé répondant aux objectifs de la stratégie ;
2. Elaboration des projets selon l'itinéraire retenu en visant une atteinte minimale, en tenant compte du contexte local et dans le respect de l'état des connaissances et normes permettant d'atteindre les niveaux de sécurité et de qualité visés.

¹ Mesure F12 du PDCn, Principes de mise en œuvre, A. Types de projets pouvant empiéter sur les SDA, sous réserve des autres conditions de l'art. 30 OAT, mesure A23 – mobilité douce : « projets de mobilité douce »

3. CONSEQUENCES DU 1^{ER} PROJET DE DECRET

Les conséquences du projet de décret accordant au Conseil d'Etat un crédit d'études de CHF 28'600'000 pour financer des études d'aménagement du réseau cyclable cantonal, des mesures de promotion et d'impulsion à la mise en œuvre de la stratégie cantonale vélo 2035, la participation cantonale aux études de réseaux cyclables régionaux, ainsi qu'un centre de compétences vélo à la DGMR sont les suivantes :

3.1 Conséquences sur le budget d'investissement

L'objet d'investissement est inscrit sous l'EOTP I.000821.01 « Stratégie vélo 2035 étape 1 ». Il est prévu au budget 2022 et au plan d'investissement 2023-2026 avec les montants suivants :

(En milliers de CHF)

Intitulé	Année 2022	Année 2023	Année 2024	Année 2025	Année 2026
Budget d'investissement 2022 et plan 2023-2026	3'000	8'000	8'000	8'000	8'000

Les dépenses et recettes faisant l'objet de l'EMPD sont planifiées de la manière suivante :

(En milliers de CHF)

Intitulé	Année 2022	Année 2023	Année 2024	Année 2025 et suivantes	Total
Investissement total : dépenses brutes	5'930	5'930	5'930	10'810	28'600
Investissement total : recettes de tiers	0	0	0	0	0
Investissement total : dépenses nettes à la charge de l'Etat	5'930	5'930	5'930	10'810	28'600

Lors de la prochaine réévaluation budgétaire, les tranches de crédits annuelles seront adaptées dans le cadre de l'enveloppe octroyée.

3.2 Amortissement annuel

L'amortissement est prévu sur 10 ans à raison de CHF 2'860'000 par an.

3.3 Charges d'intérêt

La charge annuelle d'intérêt sera de (CHF 28'600'000 x 4% x 0.55) CHF 629'200.

3.4 Conséquences sur l'effectif du personnel

Le projet de décret accordant au Conseil d'Etat un crédit d'études de CHF 28'600'000 pour financer des études d'aménagement du réseau cyclable cantonal, des mesures de promotion et d'impulsion à la mise en œuvre de la stratégie cantonale vélo 2035, la participation cantonale aux études de réseaux cyclables régionaux, ainsi qu'un centre de compétences vélo à la DGMR comprend le financement de dix ETP, en CDD de 4 ans, renouvelables jusqu'à une durée cumulée de 6 ans au plus, en dérogation à l'article 34 al.2 RLPers et conformément à la décision CE du 2 juin 2021, pour un total de CHF 8'850'000.

Nombre d'ETP : 10
Types de contrat et durée : 9 CDD de 4 ans, renouvelables jusqu'à une durée cumulée de 6 ans et pérennisés en CDI une fois arrivés à échéance. 1 CDD de 4 ans, renouvelable jusqu'à une durée cumulée de 6 ans.
Types de fonction (voir description au chapitre 1.4.3) : 9 postes de chef-fe-s de projet (divisions planification, infrastructures, entretien et management des transports) <ul style="list-style-type: none"> - 6 ingénieurs mobilité ou spécialistes de la mobilité cyclable - 2 ingénieurs civils - 1 responsable de l'attribution de subventions 1 poste de responsable de signalisation (division entretien)
Coût annuel (y c. charges sociales de 21.33%): CHF 1'475'000

A l'exception d'un des postes, dont l'activité cessera une fois les études des réseaux régionaux achevées, la contribution des membres de ce centre de compétences restera indispensable au-delà de 6 ans pour la conduite des étapes suivantes de mise en œuvre de la stratégie cantonale vélo 2035. Dans ces cas et pour régulariser ces engagements, des contrats de durée indéterminée devront être prévus, conformément à la décision CE du 2 juin 2021. Des demandes seront intégrées dans le processus budgétaire. Les ressources nécessaires à la conduite des travaux correspondants pourraient même être renforcés.

3.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement

La prise en charge de l'entretien de pistes cyclables décrite au chapitre 2.1.5 impactera le budget de fonctionnement de manière progressive et suivant le rythme d'équipement des routes cantonales hors localité, soit CHF 360'000 dès 2023, CHF 420'000.- en 2024 et CHF 510'000.- en 2025.

3.6 Conséquences sur les communes

La contribution cantonale aux études de réseaux cyclables régionaux permettra un allègement des coûts d'études et de coordination pour les communes et associations régionales concernées. Le Canton fournira un appui technique qui permettra d'accélérer le rythme de mise en œuvre.

La création d'un centre de compétences vélo, dont la pérennisation et le renforcement du guichet cantonal vélo, permettra de renforcer l'appui donné aux communes.

Les conséquences des subventions pour l'aménagement et l'entretien constructif du réseau structurant en localité et la réalisation d'ouvrages d'importance couvertes par le 2^{ème} projet de décret sont développées au chapitre 4.6.

3.7 Conséquences sur l'environnement, le développement durable et la consommation d'énergie

S'agissant d'un crédit d'études, les conséquences immédiates sur l'environnement le développement durable et la consommation d'énergie sont limitées. Toutefois le développement des mesures et projets résultant de la réalisation future des aménagements et mesures étudiées auront des conséquences majeures. En effet, le développement des modes actifs de manière générale, et du vélo en particulier favorise le report modal des usagers des modes de transport individuels motorisés vers des modes non seulement plus respectueux de l'environnement et mais également bénéfiques pour la santé.

En renforçant les moyens humains et cantonaux dédiés au développement des infrastructures pour les vélos et aux mesures de promotion touchant à la culture du vélo, cet EMPD permet d'accélérer le report modal, la modification des pratiques de mobilité individuelle et l'augmentation de la part de véhicules privés à faibles émissions conformément aux ambitions du Plan climat vaudois décrites au chapitre 1.2.1.

Il contribue également à l'atteinte des objectifs d'assainissement de l'air dans le périmètre du plan Opair de l'agglomération Lausanne-Morges.

3.8 Programme de législation et PDCn (conformité, mise en œuvre, autres incidences)

La promotion renforcée du vélo selon la stratégie cantonale révisée à l'horizon 2035 permet de favoriser le report modal vers une mobilité douce et non-polluante conformément aux intentions du Plan directeur cantonal (mesure A23 mobilité douce), ainsi qu'au programme de législation 2017-2022 détaillés au chapitre 1.2.1.

3.9 Loi sur les subventions (application, conformité) et conséquences fiscales TVA

Le projet de décret est conforme à la loi sur les subventions (LSubv ; BLV 610.15). La part du décret dévolue aux mandats externes est concernée par la TVA au taux de 7.7%. Cette dernière a été prise en compte dans la détermination des montants sollicités.

3.10 Conformité de l'application de l'article 163 Cst-VD

La détermination du caractère nouveau ou lié du projet de décret implique un examen sous l'angle de l'article 163, 2ème alinéa de la Constitution cantonale, du projet d'investissement envisagé.

L'article 163, alinéa 2, de la Constitution cantonale oblige, entre autres, le Conseil d'Etat, lorsqu'il introduit une charge nouvelle « à s'assurer de son financement et à proposer, le cas échéant, les mesures fiscales ou compensatoires nécessaires ».

La notion de charge nouvelle est définie par opposition à celle de la dépense liée. Une dépense est liée lorsqu'elle est absolument indispensable à l'exécution d'une tâche publique ou d'une disposition légale en vigueur. A l'analyse, il convient d'examiner en particulier la marge de manœuvre dont dispose l'autorité quant au principe de la dépense, quant à sa quotité et quant au moment où elle doit être engagée (art. 7 al. 2 LFin). La solution choisie doit se limiter au strict nécessaire au vu des contraintes juridiques et techniques.

3.10.1 Principe de la dépense

Le 1er projet de décret consiste à financer des études d'aménagement du réseau cyclable cantonal, des mesures de promotion et d'impulsion à la mise en œuvre de la stratégie cantonale vélo 2035, la participation cantonale aux études de réseaux cyclables régionaux, ainsi qu'un centre de compétences vélo à la DGMR. Ces moyens humains et financiers renforcés visent à :

1. Accélérer l'aménagement d'un réseau cyclable cantonal étendu, selon des standards qualitatifs plus élevés et de manière coordonnée entre Canton et communes, en tenant compte de l'évolution des pratiques liées notamment au développement de l'assistance électrique ;
2. Mener les études complémentaires nécessaires à la consolidation du réseau cyclable cantonal, définir les modalités de mise en œuvre de la 1ère étape et développer les domaines d'action de la stratégie 2035 au-delà de la 1ère étape.
3. Assurer des réseaux cyclables offrant un maillage suffisant en soutenant les régions dans les études de réseaux cyclables régionaux en complément au réseau cyclable cantonal ;
4. Renforcer la promotion du vélo pour une appropriation du vélo par toutes les couches de la population et par les acteurs publics ou privés qui ont un impact sur les services et infrastructures facilitant l'usage du vélo au quotidien ;

Cette contribution vise à répondre au PDCn (1), au plan des mesures OPair de l'agglomération Lausanne – Morges (2), au Plan climat vaudois (3), présentés au chapitre 1.2.1 du présent exposé des motifs. Elle répond en outre à la LRou (4) ainsi qu'à la récente modification de la Constitution fédérale intégrant des dispositions sur les voies cyclables et des conséquences qui en découlent pour les cantons sous la forme du projet de loi fédérale sur les voies cyclables toutes deux décrites au chapitre 1.2.4.

(1) Plan directeur cantonal

À sa mesure A23, le PDCn donne au Canton la tâche « d'encourager les déplacements à pied et en deux-roues non motorisés, surtout à l'intérieur des agglomérations, à proximité des centres, ainsi que dans le cadre des déplacements scolaires, touristiques et de loisirs, avec pour objectif d'optimiser les chaînes de mobilité. L'objectif est d'offrir la possibilité d'utiliser les moyens de déplacement doux en toute sécurité et par des cheminements conviviaux ». Il donne en outre compétence au service en charge de la mobilité la responsabilité d'élaborer la planification du réseau deux-roues et lie les autorités par les principes suivants :

- traiter systématiquement, avec une importance comparable à celle donnée aux autres moyens de transports, la mobilité douce lors d'interventions sur le territoire (plans directeurs, plans d'affectation, permis de construire) ;
- sensibiliser la population et l'ensemble des acteurs économiques et politiques ;
- développer une urbanisation de proximité favorisant les déplacements doux ;
- améliorer la qualité des interfaces et développer la complémentarité entre transports publics et déplacements doux ;
- mettre en valeur et assurer la continuité des itinéraires pédestres et cyclistes dédiés à la mobilité douce de loisirs et de tourisme (inventaire cantonal des chemins de randonnée pédestre ; itinéraires SuisseMobile).

Le 1^{er} projet de décret répond à cet objectif en donnant au Conseil d'Etat les moyens de rattraper le retard dans l'équipement du réseau cantonal selon la stratégie cantonale vélo à l'horizon 2020 en application des normes en vigueur mais aussi d'équiper rapidement un réseau cantonal structurant à l'horizon 2035 correspondant aux pratiques et aux besoins d'aujourd'hui. Le réseau cyclable cantonal pour les besoins quotidiens doit non seulement permettre de rejoindre à vélo les interfaces de transports publics et centres du Canton mais également de les relier de manière sûre et confortable à tout âge, en particulier lorsqu'ils sont distants de moins de 10 kilomètres.

Les moyens demandés pour la révision des itinéraires de loisirs, qui empruntent parfois des zones aujourd'hui industrialisées ou des routes cantonales sans aménagements cyclables où le trafic est important, contribuent quant à eux à « mettre en valeur et assurer la continuité des itinéraires pédestres et cyclistes dédiés à la mobilité douce de loisirs et de tourisme » listées dans les mesures à prendre par le Canton.

Les conditions permettant d'assurer un transfert modal ne pouvant exclusivement reposer sur le développement d'un réseau cantonal cyclable, les moyens demandés sont nécessaires à l'impulsion et à la conduite des études des réseaux cyclables régionaux qui définiront, de concert avec les communes et régions, les actions nécessaires à leur échelle.

La mesure A23 inclut enfin une action cantonale pour « sensibiliser la population et l'ensemble des acteurs économiques et politiques » à la mobilité douce. Le présent projet de décret répond à cet objectif en donnant notamment au Conseil d'Etat les moyens de :

- poursuivre et de renforcer l'appui technique offert par le guichet vélo cantonal ;
- développer des actions de communication, promotion et formation en coordination avec les autres services cantonaux.

(2) Plan des mesures Opair de l'agglomération Lausanne-Morges

Le réseau cyclable utilitaire structurant et de loisirs 2035, de même que les mesures de promotion financées par le 1^{er} projet de décret concrétisent la mesure M0-8 du Plan Opair qui prévoit notamment :

- « le développement d'un réseau d'itinéraires continus, maillés et sécurisés, l'amélioration des conditions de rabattement sur les transports publics, et une offre de places de stationnement pour les vélos en nombre suffisant et sécurisée. »
- que, « lors de chaque projet de réaménagement du réseau routier, les collectivités publiques prennent en compte les besoins de la mobilité douce, afin d'améliorer la qualité et la sécurité des itinéraires piétonniers et cyclables. »
- qu'« en complément au développement d'infrastructures pour les piétons et les cyclistes [...], la mobilité douce est soutenue par des démarches de promotion de divers ordres visant à renforcer son image, à modifier les attitudes à son égard et, au bout du compte, à augmenter sa pratique. ».

Par un aménagement proactif des liaisons cyclables du réseau cantonal structurant entre l'agglomération Lausanne-Morges et les centres situés en périphérie, le Canton favorise le report modal et renforce les effets recherchés par

la mesure MO-8 dans le périmètre du Plan Opair. Ces effets seront d'autant plus importants grâce au maillage complémentaire offert par les réseaux cyclables régionaux dans les territoires situés aux frontières de l'agglomération Lausanne-Morges.

(3) Plan climat vaudois

Le Plan climat vaudois prévoit d'augmenter l'attractivité du vélo en s'appuyant sur une révision de la stratégie cantonale de promotion du vélo impliquant :

- a) une adaptation du réseau cyclable cantonal aux besoins nouveaux au travers d'infrastructures de qualité et d'une dynamisation de leur réalisation ;
- b) un appui aux communes ;
- c) la pérennisation du guichet vélo cantonal.

Ce 1^{er} projet de décret concrétise directement les points a) et c) de cette mesure dont le résultat attendu est la création d'un réseau cyclable cantonal continu, sûr, attractif et permettant un recours accru au vélo comme moyen de transport quotidien.

(4) Loi sur les Routes

En application des articles 3, 8, 10 et 25 de la LRou décrits au chapitre 1.2.4, le Canton a la responsabilité de planifier des voies cyclables répondant aux besoins de la population et de l'économie, d'en assurer l'usage commun dans de bonnes conditions de sécurité et de fluidité et de s'assurer de la concordance des réseaux sur les routes de sa compétence.

À quelques exceptions près, les vélos sont autorisés sur l'ensemble du réseau routier cantonal et communal. En généralisant la construction d'aménagements cyclables sur les routes cantonales hors traversées de localité du réseau structurant qui coïncide avec les axes les plus chargés et où les vitesses dépassent 50km/h, le Canton répond aux obligations minimales de sécurité qui lui incombent selon la LRou en application des normes en vigueur. De même, en prenant en charge l'entretien constructif, le nettoyage et le déneigement des pistes cyclables hors localité, le Canton assure la viabilité de ces équipements en tout temps sur les routes de sa compétence, répondant ainsi à l'objectif général de sécurité, en particulier pour les cyclistes. Enfin, en soutenant les études de réseaux cyclables régionaux, le Canton pose les bases d'une vision coordonnée avec les communes tout en respectant leurs prérogatives sur les routes de leur compétence.

3.10.2 Quotité de la dépense

Le Conseil d'Etat considère qu'un investissement de CHF 28'600'000 est le minimum nécessaire à l'impulsion de la mise en œuvre de la stratégie cantonale vélo 2035 par des moyens financiers et des ressources humaines adaptées aux ambitions visant à rattraper le retard par rapport à d'autres cantons suisses. La seule pérennisation du guichet vélo cantonal ne permet pas d'atteindre un tel objectif.

Ce montant est considéré comme proportionné puisqu'il permet une action proactive et plus appuyée sur les routes présentant les potentiels d'utilisateurs les plus élevés et les plus grands enjeux pour le vélo en termes de volumes de trafic et de vitesse de circulation, en application des normes VSS en vigueur. Avec un soutien à hauteur de 75% pour les études de réseaux cyclables régionaux, il permet en parallèle aux communes de concentrer leurs moyens sur les futures réalisations qui en découlent. Il en résultera une action mieux coordonnée aussi bien en termes d'infrastructures que de promotion, domaine auquel l'Etat consacre aujourd'hui peu de ressources.

La mobilité représente proportionnellement la plus grande part des gaz à effet de serre produits sur le territoire vaudois. Toute action permettant d'accélérer le développement de solutions alternatives aux transports individuels motorisés contribue directement à la lutte contre le réchauffement climatique, dont les conséquences financières seront très élevées pour les collectivités. Le vélo offre en outre des opportunités de loisirs de proximité et de tourisme 4 saisons profitant à l'économie et au tourisme local.

L'essentiel des montants sollicités vise à conduire des projets d'aménagement et à doter la DGMR des moyens humains nécessaires à les conduire. Les montants et ressources humaines ont été estimés avec l'objectif de réaliser dans un délai de 10 ans la moitié du réseau cantonal cyclable utilitaire structurant, au vu de l'ampleur attendue des réalisations et de l'expérience de la DGMR dans la conduite de tels projets.

3.10.3 Moment de la dépense

Le moment de la dépense est fixé par le temps nécessaire aux études de réseaux cyclables régionaux et au développement des projets d'infrastructures qui nécessitent en moyenne entre 3 et 5 ans entre les premières phases d'études et leur réalisation effective. Il est également dicté par l'urgence climatique votée par le Grand Conseil via

une résolution le 19 mars 2019. Il répond également au retard objectif du Canton dans son équipement en matière d'aménagements cyclables alors que ce mode de déplacement s'est fortement développé, notamment du fait de l'émergence de vélos à assistance électrique. Pour ces trois raisons, il apparaît opportun de ne pas différer les dépenses dans le temps.

3.10.4 Conclusion

En regard des éléments exprimés ci-dessus, le crédit d'investissement comporte des dépenses qui sont considérées comme liées. Le projet de décret n'est donc pas soumis aux exigences de l'article 163, 2e alinéa Cst-VD.

Le décret est toutefois soumis au référendum facultatif, dans la mesure où l'État peut disposer d'une marge de manœuvre pour atteindre l'objectif visé.

3.11 Découpage territorial (conformité à DecTer)

Néant

3.12 Incidences informatiques

Néant

3.13 RPT (conformité, mise en œuvre, autres incidences)

Néant

3.14 Simplifications administratives

Néant

3.15 Protection des données

Néant

3.16 Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement

Le tableau suivant présente la récapitulation des conséquences financières sur le budget de fonctionnement de l'Etat.

En milliers de francs

Intitulé	Année 2022	Année 2023	Année 2024	Année 2025	Total
Personnel supplémentaire (ETP)					
Frais d'exploitation					
Charge d'intérêt		629.2	629.2	629.2	1'887.6
Amortissement		2'860.0	2'860.0	2'860.0	8'580.0
Prise en charge du service de la dette					
Autres charges supplémentaires (entretien aménagements cyclables)		360	420	510	1'290
Total augmentation des charges		3'849.2	3'909.2	3'999.2	11'757.6
Diminution de charges					
Revenus supplémentaires					
Revenus supplémentaires extraordinaires des préfinancements					
Total net		3'849.2	3'909.2	3'999.2	11'757.6

4. CONSEQUENCES DU 2EME PROJET DE DECRET

Les conséquences du projet de décret accordant au Conseil d'Etat un crédit d'investissement de CHF 13'250'000.- pour financer la participation de l'Etat à l'aménagement du réseau cyclable cantonal sur des routes appartenant à des tiers ainsi qu'à des ouvrages d'importance d'intérêt régional sont les suivantes :

4.1 Conséquences sur le budget d'investissement

L'objet d'investissement est inscrit sous l'EOTP I.000827.01 « Subventions stratégie vélo 2035 étape 1 ». Il n'est pas prévu au budget 2022 ni au plan d'investissement 2023-2026. Les montants inscrits sous l'EOTP I.000827.01 étaient initialement comprises dans l'EOTP I.000821.01 « Stratégie vélo 2035 étape 1 », objet du 1^{er} décret.

(En milliers de CHF)

Intitulé	Année 2022	Année 2023	Année 2024	Année 2025	Année 2026
Budget d'investissement 2022 et plan 2023-2026	0	0	0	0	0

Les dépenses et recettes faisant l'objet de l'EMPD sont planifiées de la manière suivante :

(En milliers de CHF)

Intitulé	Année 2022	Année 2023	Année 2024	Année 2025 et suivantes	Total
Investissement total : dépenses brutes	2'650	2'650	2'650	5'300	13'250
Investissement total : recettes de tiers	0	0	0	0	0
Investissement total : dépenses nettes à la charge de l'Etat	2'650	2'650	2'650	5'300	13'250

Lors de la prochaine réévaluation budgétaire, les tranches de crédits annuelles seront adaptées dans le cadre de l'enveloppe octroyée.

4.2 Amortissement annuel

L'amortissement est prévu sur 20 ans à raison de CHF 662'500 par an.

4.3 Charges d'intérêt

La charge annuelle d'intérêt sera de (CHF 13'250'000 x 4% x 0.55) CHF 291'500.

4.4 Conséquences sur l'effectif du personnel

Voir conséquences relatives au centre de compétences vélo développées au chapitre 3.4.

4.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement

Néant

4.6 Conséquences sur les communes

Les investissements à consentir par les communes territoriales pour l'aménagement et l'entretien constructif du réseau structurant en localité ainsi que pour l'aménagement d'ouvrages d'importance pour les deux-roues en seront allégés. Le Canton pourra, pour les communes qui le souhaitent, assurer un appui technique financé grâce au premier projet de décret. La cohérence des aménagements en et hors traversée de localité en sera améliorée.

4.7 Conséquences sur l'environnement, le développement durable et la consommation d'énergie

Le développement des modes actifs de manière générale, et du vélo en particulier favorise le report modal des usagers des modes de transport individuels motorisés vers des modes non seulement plus respectueux de l'environnement et mais également bénéfiques pour la santé.

En renforçant l'appui du Canton aux communes en matière d'études et d'aménagement de réseaux cyclables, cet EMPD permet d'accélérer le report modal, la modification des pratiques de mobilité individuelle et l'augmentation de la part de véhicules privés à faibles émissions conformément aux ambitions du Plan climat vaudois décrites au chapitre 1.2.1.

Il contribue également à l'atteinte des objectifs d'assainissement de l'air dans le périmètre du plan Opair de l'agglomération Lausanne-Morges.

4.8 Programme de législature et PDCn (conformité, mise en œuvre, autres incidences)

La promotion renforcée du vélo selon la stratégie cantonale révisée à l'horizon 2035 permet de favoriser le report modal vers une mobilité douce et non-polluante conformément aux intentions du Plan directeur cantonal, du Plan climat, du Plan Opair ainsi qu'au programme de législature 2017-2022 détaillés au chapitre 1.2.1.

4.9 Loi sur les subventions (application, conformité) et conséquences fiscales TVA

Le projet de décret est conforme à la loi sur les subventions (LSubv ; BLV 610.15). Les subventions octroyées en vertu de ce décret porteront également sur la TVA à laquelle les bénéficiaires de la subvention sont soumis.

4.10 Conformité de l'application de l'article 163 Cst-VD

La détermination du caractère nouveau ou lié du projet de décret implique un examen sous l'angle de l'article 163, 2^{ème} alinéa de la Constitution cantonale, du projet d'investissement envisagé.

L'article 163, alinéa 2, de la Constitution cantonale oblige, entre autres, le Conseil d'Etat, lorsqu'il introduit une charge nouvelle « à s'assurer de son financement et à proposer, le cas échéant, les mesures fiscales ou compensatoires nécessaires ».

La notion de charge nouvelle est définie par opposition à celle de la dépense liée. Une dépense est liée lorsqu'elle est absolument indispensable à l'exécution d'une tâche publique ou d'une disposition légale en vigueur. A l'analyse, il convient d'examiner en particulier la marge de manœuvre dont dispose l'autorité quant au principe de la dépense, quant à sa quotité et quant au moment où elle doit être engagée (art. 7 al. 2 LFin). La solution choisie doit se limiter au strict nécessaire au vu des contraintes juridiques et techniques.

4.10.1 Principe de la dépense

Le 2ème projet de décret consiste à financer la participation de l'Etat à l'aménagement du réseau cyclable cantonal structurant sur des routes appartenant à des tiers ainsi qu'à la réalisation d'ouvrages d'importance d'intérêt régional. Rejoignant les objectifs du 1er décret, ces subventions visent plus précisément à :

1. Accélérer l'aménagement d'un réseau cyclable cantonal étendu, selon des standards qualitatifs plus élevés et de manière coordonnée entre Canton et communes, y compris en traversée de localité ;
2. Soutenir les communes dans la réalisation d'ouvrages d'importance pour les deux-roues prévus dans le cadre des études de réseaux cyclables régionaux.

Cette contribution vise à répondre au PDCn (1), au plan des mesures OPair de l'agglomération Lausanne – Morges (2), au Plan climat vaudois (3) et à la LRou (4). Ces aspects sont développés aux chapitres 1.2.1 et 1.2.4 du présent exposé des motifs. Les éléments déjà développés pour le premier décret ne sont pas repris ici. Tout comme pour le 1^{er} décret, cette dépense permet une action coordonnée des autorités visée par la récente modification de la Constitution fédérale intégrant des dispositions sur les voies cyclables et des conséquences qui en découlent pour les cantons sous la forme du projet de loi fédérale sur les voies cyclables décrites au chapitre 1.2.4.

(1) Plan directeur cantonal

Le 2^{ème} projet de décret, contribue tout comme le premier, aux objectifs de promotion de la mobilité douce de la mesure A23.

En dérogation de la LRou mais en conformité avec les intentions du récent Plan climat vaudois, il permet de soutenir les communes dans les tâches suivantes leur incombant selon le PDCn :

- élaborer une stratégie qui favorise la mobilité douce dans le cadre des planifications directrices et des plans d'affectation ;
- assurer, en collaboration avec le Canton, la continuité des itinéraires dédiés à la mobilité douce de loisirs et de tourisme.

(2) Plan des mesures OPAIR de l'agglomération Lausanne-Morges

Ce 2^{ème} projet de décret concourt directement aux effets recherchés par la mesure MO-8 dans le périmètre du Plan OPAIR en améliorant les liaisons cyclables du réseau cantonal structurant de l'agglomération Lausanne-Morges et de ses connexions à la périphérie puisqu'il permet de :

- Renforcer la continuité des aménagements cyclables en et hors traversée de localité ;
- Éviter des détours par le soutien à des ouvrages d'importance, comme des franchissements, prévus dans le cadre des études de réseaux cyclables régionaux.

(3) Plan climat vaudois

Le Plan climat vaudois prévoit d'augmenter l'attractivité du vélo en s'appuyant sur une révision de la stratégie cantonale de promotion du vélo impliquant :

- une adaptation du réseau cyclable cantonal aux besoins nouveaux au travers d'infrastructures de qualité et d'une dynamisation de leur réalisation ;
- un appui aux communes ;
- la pérennisation du guichet vélo cantonal.

Ce 2^{ème} projet de décret concrétise directement le point b) de cette mesure dont le résultat attendu est la création d'un réseau cyclable cantonal continu, sûr, attractif et permettant un recours accru au vélo comme moyen de transport quotidien et favorisant les loisirs de proximité.

(4) Loi sur les Routes

En application des articles 3, 8, 10 et 25 de la LRou déjà mentionnés au chapitre 3.10.1, le Canton a la responsabilité de planifier des voies cyclables répondant aux besoins de la population et de l'économie, d'en assurer l'usage commun dans de bonnes conditions de sécurité et de fluidité et de s'assurer de la concordance des réseaux sur les routes de sa compétence. Il peut en outre prendre des mesures pour assurer la sécurité et la fluidité du trafic sur les routes communales et les tronçons des routes cantonales en traversée de localité.

Afin d'assurer la sécurité et la fluidité du trafic sur l'ensemble du réseau cantonal structurant, aussi bien en et hors traversée de localité, il est nécessaire que des mesures homogènes et compatibles soient réalisées simultanément par le Canton et les communes sur des tronçons de réseau contigus. En soutenant la réalisation et l'entretien constructif d'aménagements cyclables sur le réseau cantonal structurant en traversée de localité ou lorsqu'il emprunte une route alternative à la route cantonale, le Canton répond à cet impératif. Cette dépense est justifiée par les charges de trafic mesurées sur la plupart des axes qui le constituent et qui nécessitent des aménagements spécifiques pour les vélos selon les normes VSS en vigueur. Ces axes concentrent également les plus grands potentiels d'utilisateurs.

4.10.2 *Quotité de la dépense*

Le Conseil d'Etat considère qu'une participation à hauteur de 50% pour l'aménagement et l'entretien constructif du réseau cantonal structurant est nécessaire pour équiper de manière coordonnée et rapide le réseau cyclable à l'échelle cantonale. Ce soutien permet d'atteindre une plus grande équité régionale en soutenant le développement du vélo à l'échelle cantonale. En agglomération où le potentiel de développement est le plus élevé, ces subventions viennent renforcer le régime de subventions existant selon la LMTP mais ne s'appliquent qu'à la part non couverte par une autre subvention.

Un soutien ciblé à hauteur de 50% à la construction d'ouvrages d'importance d'intérêt régional qui dépassent les possibilités de financement des communes, en particulier des plus petites, constitue une aide proportionnée aux objectifs de la stratégie cantonale vélo 2035.

Le taux de subvention correspond à celui fixé par la Loi sur les routes, en son article 56, s'agissant des subventions cantonales pour des travaux communaux sur des routes cantonales en traversées de localité. Le projet de décret élargit les dispositions de la LRou, à un taux identique, aux aménagements cyclables reconnus d'intérêt cantonal.

4.10.3 Moment de la dépense

Une politique cantonale de promotion du vélo ciblée exclusivement sur les tronçons routiers de compétence cantonale ne permet pas de réaliser des réseaux interconnectés, directs, sûrs, homogènes et attractifs spécifiquement visés par le Plan climat vaudois, par le Plan des mesures Opair de l'agglomération Lausanne-Morges ainsi que par la future loi fédérale sur les voies cyclables. Elle nécessite une action simultanée du Canton et des communes afin d'obtenir la cohérence et la continuité nécessaires à la fonctionnalité des voies cyclables. Le niveau d'équipement du réseau cyclable cantonal atteint après 10 ans en s'appuyant uniquement sur une stratégie d'équipement par opportunité a montré ses limites. Pour ces raisons, il apparaît opportun de ne pas différer les dépenses dans le temps et d'agir de manière coordonnée à l'échelle cantonale et régionale pour aménager des réseaux de voies cyclables sûrs et attractifs.

4.10.4 Conclusion

En regard des éléments exprimés ci-dessus, le crédit d'investissement comporte des dépenses qui sont considérées comme liées. Le projet de décret n'est donc pas soumis aux exigences de l'article 163, 2e alinéa Cst-VD.

Le décret est toutefois soumis au référendum facultatif, dans la mesure où l'État peut disposer d'une marge de manœuvre pour atteindre l'objectif visé.

4.11 Découpage territorial (conformité à DecTer)

Néant

4.12 Incidences informatiques

Néant

4.13 RPT (conformité, mise en œuvre, autres incidences)

Néant

4.14 Simplifications administratives

Néant

4.15 Protection des données

Néant

4.16 Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement

Le tableau suivant présente la récapitulation des conséquences financières sur le budget de fonctionnement de l'Etat.

En milliers de francs

Intitulé	Année 2022	Année 2023	Année 2024	Année 2025	Total
Personnel supplémentaire (ETP)					
Frais d'exploitation					
Charge d'intérêt		291,5	291,5	291,5	874,5
Amortissement		662,5	662,5	662,5	1'987,5
Prise en charge du service de la dette					
Autres charges supplémentaires					
Total augmentation des charges		954	954	954	2'862
Diminution de charges					
Revenus supplémentaires					
Revenus supplémentaires extraordinaires des préfinancements					
Total net		954	954	954	2'862

5. RAPPORT DU CONSEIL D'ETAT AU GRAND CONSEIL SUR LE POSTULAT SEVERINE EVEQUOZ ET CONSORTS - POUR LA POURSUITE ET LE RENOUVELLEMENT D'UNE STRATEGIE CANTONALE DU VELO ! (18_POS_069)

Rappel du postulat

Les intentions énoncées par le Conseil d'Etat en matière de promotion du vélo remontent à 2010, dans la stratégie cantonale et de promotion du vélo. En 2013, le Grand Conseil, suite à deux motions et deux postulats des groupes verts, socialistes et PLR, votait un crédit cadre de CHF 13'300'000.- pour financer des subventions aux communes portant sur les mesures en faveur des deux-roues figurant en liste A des projets d'agglomération. Pour rendre possible ces subventions, il votait également un projet de loi modifiant la loi du 11 décembre 1990 sur les transports publics. Plus récemment, le Conseil d'Etat donnait réponse à l'interpellation du député Felix Stürner, qui s'interrogeait, entre autres, sur l'état d'avancement du développement de la stratégie globale de la mobilité douce dans le canton telle que prônée en 2010.

Dans sa réponse, le Conseil d'Etat mentionnait les bases qui lui permettent aujourd'hui d'agir, en particulier les fiches A 23 et A 24 du Plan directeur cantonal (ci-après PDCn) tout comme les instruments décrits plus haut. Mentionnant également dans sa réponse, la question écrite du groupe Vert libéral de 2016, il réaffirmait quatre axes d'actions :

- 1. Développer le vélo par le biais des projets d'agglomération ;*
- 2. Développer l'intermodalité entre le vélo et les transports publics ;*
- 3. Sensibiliser la population ;*
- 4. Sensibiliser et conseiller les responsables d'espaces publics.*

Par ailleurs, il mentionnait que le crédit-cadre voté en 2013 était engagé à hauteur de 51 % de son montant total, constatant un certain retard de mise en œuvre lié à la durée des procédures de mises à l'enquête puis de réalisations concrètes, et par ailleurs, le fait que ces mesures sont en mains communales.

S'agissant des mesures cyclables des projets d'agglomération, le Conseil d'Etat entend présenter au Grand Conseil cette année un nouvel EMPD relatif à un deuxième crédit-cadre destiné à prendre le relais du crédit-cadre arrivé à échéance en décembre 2017. Dans le cadre de l'étude en cours d'une stratégie cantonale des interfaces de transport de voyageurs, en application de la mesure A24 du PDCn, le Conseil d'Etat entend également renforcer l'action cantonale en faveur de la promotion du vélo en dehors des agglomérations. Un EMPD y relatif, voire un projet de loi si cela s'avère nécessaire, sera présenté au Grand Conseil dans le courant de 2018.

Si les postulant-e-s constatent que la thématique du vélo et de la mobilité douce est suivie par le Conseil d'Etat, elles/ils observent néanmoins-certaines lacunes. C'est ainsi que les récents crédits-cadres (EMPD 58 18) de CHF 9'463'000.- pour financer les travaux d'élimination de six secteurs dangereux du réseau routier cantonal vaudois hors traversée de localité, soumis au Grand conseil, n'intégraient pas la création de voies et pistes cyclables.

Cette prise en considération systématique des cycles lors de projets routiers est d'autant plus nécessaire qu'aujourd'hui de trop nombreux secteurs équipés débouchent bien souvent sur des jonctions dangereuses, d'autres non équipés présentent de forts risques et devraient dès lors faire l'objet de mesures circonstanciées. A cet égard, on peut noter le fait qu'au niveau fédéral le DETEC de Doris Leuthard soumettra prochainement le contre-projet à l'initiative vélo.

Sur un autre plan, l'intermodalité entre le vélo et les autres modes de transport est insuffisamment promue aujourd'hui. De nombreuses sociétés de transports publics sont frileuses quant à l'accessibilité facilitée des vélos dans leurs véhicules. En matière de sensibilisation, l'exemplarité reste trop focalisée sur les villes, notamment Lausanne. Enfin, en termes d'espace public, bien que les acteurs de la construction représentent un levier important, force est de constater que les synergies sont encore trop peu d'usage entre collectivités publiques et propriétaires de bien-fonds, régies et constructeurs.

Par conséquent, les postulant-e-s souhaitent ancrer les ambitions auxquelles les EMPD et projets de loi d'ores et déjà annoncés par le Conseil d'Etat doivent répondre et invitent le gouvernement à actualiser sa stratégie cantonale en faveur du vélo et de la mobilité douce principalement dans les domaines suivants :

Infrastructure :

- 1) Etablir ou rendre publique, une cartographie des secteurs prioritaires à l'intérieur et à l'extérieur des agglomérations ;*
- 2) Equiper dans la mesure du possible les infrastructures routières lors de réfections et d'entretien ;*

- 3) *Envisager des planifications régionales permettant des itinéraires cyclables continus ;*
- 4) *Envisager les différentes interventions comme des opportunités pour la mise en œuvre d'infrastructures cyclophiles ;*
- 5) *Etablir des connexions plus fines entre les aménagements pour cyclistes et les autres voies de circulation.*

Intermodalité :

- 6) *Favoriser les partenariats avec les sociétés de transports publics et privés du canton pour permettre la prise en charge facilitée des vélos et augmenter la tolérance à leur égard ;*
- 7) *Adapter certaines règles de circulation, à l'exemple du tourner à droite au feu rouge, déjà autorisé dans certains cantons, ou encore développer les opportunités pour les vélos de rouler sur les voies de bus à la descente ou au plat.*

Sensibilisation :

- 8) *Soutenir l'organisation de cours de conduite, spécialement pour les plus jeunes, principalement en collaboration avec les milieux associatifs ;*
- 9) *Elaborer des campagnes de sensibilisation « clé en main » à destination des communes ;*
- 10) *Elaborer des campagnes cantonales favorisant en particulier l'usage multimodal de l'espace public.*

Espace public :

- 11) *Planifier de mesures incitatives en faveur de constructions en faveur des vélos par exemple des parkings spécifiques ;*
- 12) *Identifier les freins à la mise en œuvre de mesures pour les vélos dans l'espace privé et élaborer des solutions ;*
- 13) *Collaborer avec les maîtres d'ouvrage privés pour l'aménagement des espaces à l'interface du domaine public ;*
- 14) *Renforcer le conseil dans le sens d'un soutien accru à la mobilité cycliste et développer le guichet vélo à la DGMR.*

Le vélo a de nombreuses vertus pour la santé et pour le climat. Son usage doit être fortement promu, la collaboration avec les associations de promotions de la mobilité douce et du vélo est une réelle opportunité à saisir sans retard.

Rapport du Conseil d'Etat

Comme demandé par le postulat, le Conseil d'Etat a entamé la révision de la stratégie cantonale de promotion du vélo en août 2020 sous la direction du Département des infrastructures et des ressources humaines. Les ambitions renouvelées du Conseil d'Etat sont présentées dans la Stratégie cantonale de promotion du vélo – Horizon 2035 (cf. brochure en annexe). La nouvelle stratégie ainsi que les moyens sollicités dans le cadre du présent EMPD pour la 1ère étape de mise en œuvre remplissent les objectifs visés par le postulat.

6. RAPPORT DU CONSEIL D'ETAT AU GRAND CONSEIL SUR LE POSTULAT ETIENNE RÄSS ET CONSORTS - POUR UNE POLITIQUE DE LA MOBILITE DOUCE TRANSVERSALE EN ADEQUATION AVEC LES ENJEUX CLIMATIQUES ET DE SANTE PUBLIQUE (19_POS_113)

Rappel du postulat

L'objectif de développer une mobilité multimodale a été renforcé dans la récente adaptation de notre plan directeur cantonal (PDCn). La ligne d'action A2 précise notamment que « le Canton favorise une mobilité multimodale afin de coordonner urbanisation, mobilité et environnement en assurant le développement de la mobilité douce et des transports publics afin de garantir à terme un meilleur équilibre entre les modes de déplacement ».

Ce meilleur équilibre permettra une diminution des polluants atmosphériques émis en même temps que le CO2 lors de la combustion des carburants fossiles. Il permettra également l'augmentation de la mobilité douce (également appelée mobilité active) qui entraînera à son tour un bénéfice important pour le climat comme pour la santé. Cependant, avec le réchauffement climatique, il faut s'attendre à des conditions météorologiques de plus en plus extrêmes. En particulier, les canicules ont pour effet d'augmenter la pollution de l'air, dont l'impact sur la santé vient se cumuler à celui de la chaleur. Ce processus est d'autant plus marqué en milieu bâti.

Les aménagements en faveur de la mobilité douce (développement des pistes cyclable, de parcours piétons végétalisés, de connexions favorisées vers les centres de transports publics, etc.) offriront de bons résultats tant en terme de réduction des émissions, que de réductions des nuisances liées au trafic (bruit, particules fines, encombrement) qui se répercutent gravement sur la santé et le bien-être. De plus, ils permettent d'encourager les Vaudois-es à davantage se mouvoir et de lutter ainsi également contre les effets de la sédentarisation.

Or, l'objectif annoncé dans la mesure A23 du PDCn de « tripler les distances moyennes parcourues quotidiennement à vélo et doubler les distances moyennes parcourues quotidiennement à pied entre 2005 et l'horizon 2020 pour les déplacements non loisirs », n'est pas encore atteint.

Cependant, l'augmentation de la mobilité douce ne peut se faire qu'en assurant les conditions bioclimatiques et de qualité de l'air la permettant. Les mesures la favorisant doivent en effet être accompagnées de mesures permettant de diminuer l'impact du réchauffement, en particulier en ce qui concerne les canicules. Parmi ces mesures, celles favorisant l'effet modérateur sur le climat de la végétation en milieu bâti doivent devenir une priorité, d'autant plus que cette végétation a également la capacité de purifier l'atmosphère.

Nous estimons que la structure administrative cantonale ne favorise pas assez une approche systémique et intersectorielle de la problématique, telle qu'évoqué ci-dessus. Nous estimons également que les questions de mobilité douce, mise à part la politique en faveur des mesures d'aménagements pour les vélos, ne font pas l'objet d'une politique publique suffisamment dotée.

Par exemple, le service du développement territorial (SDT) en charge de l'application du PDCn, bien que visant une approche interdisciplinaire, ne cite pas le réchauffement climatique « comme risque avéré pour les populations ». De même les aménagements aptes à diminuer les phénomènes d'îlots de chaleur ne sont pas traités, ni même la thématique du verdissement en milieu bâti, ou encore le rôle des espaces verts et la végétalisation des surfaces.

De même, une meilleure coordination entre les études en santé publique et la manière de concevoir notre urbanisation permettrait de prévenir, ou du moins limiter, le développement des pathologies liées à nos modes de déplacement et à la pollution de l'air.¹ Finalement, la mise en place d'un poste de délégué à la mobilité douce, à l'image des postes créés pour Lausanne et l'ouest-lausannois, permettrait d'avoir une porte d'entrée unique et transversale pour toutes les questions ayant trait au développement et au renforcement des mesures visant à atteindre l'objectif annoncé dans le PDCn.

¹ cf. notamment :

Article du 24 Heures du 27.08.2017 « Cartographier les maladies pour soigner les villes », faisant part des résultats de dernières recherches de scientifiques des HUG, du CHUV et de l'EPFL, au sein du groupe GIRAPH (Geographic Information Research and Analysis in Public Health) s'attachant à démontrer l'impact de l'environnement citadin sur notre santé.

Article du 24 Heures du 5.06.2018 « Une carte pointe les quartiers de Lausanne où le sommeil est moins réparateur », rapportant le résultat d'une étude en "géomédecine" (approche croisant les expertises des géographes et des médecins) qui pointe l'impact du bruit routier et ferroviaire nocturne liés au trafic sur la somnolence diurne de certaines personnes habitants dans des quartiers lausannois exposés à ces bruits.

Au vu de ce qui précède, le présent postulat demande au Conseil d'Etat :

- *d'étudier les synergies possibles entre les différentes entités du département du territoire et de l'environnement (notamment : DGE-ARC, SDT et UDD), du département de la santé et de l'action sociale (notamment : DGS et CHUV) ainsi que celui des infrastructures et des ressources humaines (notamment DGMR), afin de favoriser un changement de pratique dans la conception des infrastructures mobilité et de la mise en œuvre de l'aménagement du territoire ;*
- *d'étudier l'opportunité d'améliorer la santé des Vaudois-es par un catalogue de solutions pour favoriser un meilleur équilibre entre les modes de déplacement en intégrant les réflexions quant à la végétalisation et la mitigation des effets dus au réchauffement climatique ;*
- *et finalement d'étudier l'opportunité de la mise en place d'un délégué mobilité douce à l'échelle cantonale et à disposition de l'ensemble des communes.*

Rapport du Conseil d'Etat

L'importance de renforcer la promotion du vélo à l'échelle cantonale pour favoriser un meilleur équilibre entre les modes de déplacement est reconnue par le Conseil d'Etat. La révision de la Stratégie cantonale de promotion du vélo a été initiée en août 2020 sous la direction du Département des infrastructures et des ressources humaines. Les ambitions renouvelées du Conseil d'Etat sont présentées dans la Stratégie cantonale de promotion du vélo – Horizon 2035 (cf. brochure en annexe).

L'ambition portée par la Stratégie vélo 2035 prend en considération les dimensions de santé publique, notamment les impératifs de protection de l'environnement (qualité de l'air, lutte contre le bruit routier, etc.) mais aussi d'incitation à l'activité physique (via les mesures de promotion du vélo), ainsi que les objectifs climatiques cantonaux (incitation au report modal via la mise à disposition d'infrastructures appropriées). La pérennisation du « guichet vélo » et son inscription dans un Centre de compétences vélo de la DGMR qui coordonnera les actions des entités pertinentes de l'Administration cantonale vaudoise (cf. 1.4.2. du présent EMPD), ainsi que les crédits demandés dans le présent EMPD, permettront de soutenir les communes dans leur planification des itinéraires cyclables et la construction de réseaux continus.

La nouvelle stratégie ainsi que les moyens sollicités dans le cadre du présent EMPD pour la 1^{ère} étape de mise en œuvre permettront de répondre aux besoins identifiés par le postulat Etienne Räss et consorts.

7. RAPPORT DU CONSEIL D'ETAT AU GRAND CONSEIL SUR LE POSTULAT ANNE-LAURE METRAUX-BOTTERON ET CONSORTS - POUR QUE LE PROVISOIRE NE DURE PAS (20_POS_224)

Rappel du postulat

Avec la crise du coronavirus, de plus en plus de personnes circulent à vélo et la DGMR l'a bien compris en installant des bandes cyclables provisoires sur une partie du territoire du canton, comme elle l'indique dans un communiqué daté du 2 juin dernier. Nous saluons cette initiative et sommes satisfaits que le Conseil d'Etat accorde de l'importance à cette thématique.

Nous nous réjouissons de l'apparition de ces bandes cyclables et de la rapidité du canton à prendre des mesures face à l'augmentation du nombre de cyclistes. Toutefois, il ne faudrait pas que le provisoire dure trop longtemps car des bandes cyclables ne sont pas aussi sûres que des pistes cyclables. Il est donc judicieux de pérenniser ces infrastructures provisoires par des infrastructures pensées sur le long terme. D'ailleurs, avec l'acceptation en 2018 par le peuple suisse de l'arrêté fédéral concernant les voies cyclables, les cantons auront l'obligation à l'avenir de planifier les voies cyclables et de s'assurer de l'interconnexion et de la sécurité du réseau des voies cyclables.

En Suisse, on estime que 34% des déplacements effectués en voiture n'excèdent pas une distance de trois kilomètres. De plus, au travers du plan directeur cantonal, l'Etat estime que des mesures d'encouragement ciblées permettrait d'accroître la part du trafic cycliste de 50%. Enfin, en 2017, les émissions de CO₂ imputables aux transports totalisaient 14 millions de tonnes (sans le transport aérien), ce qui correspondait à 39% des émissions de CO₂. Le vélo permettrait donc de faire baisser les émissions de CO₂, de diminuer la pollution et le nombre de bouchons et d'apporter des bénéfices à la santé des usagères et usagers mais également sur celles des habitantes et des habitants de bords de route.

Nous espérons que ces bandes cyclables provisoires permettront d'augmenter le nombre d'usagères et d'usagers à deux roues et de diminuer le nombre de voitures individuelles et de donner envie de faire du vélo à celles et ceux qui n'ont pas encore la possibilité de le faire. Un réseau cyclable bien pensé et sécurisé est un atout pour notre avenir et notre canton.

C'est pourquoi, ce postulat demande au Conseil d'Etat d'établir un rapport dans lequel il étudiera l'opportunité :

De pérenniser les infrastructures installées en ce moment par des pistes cyclables et de les mettre en relation avec d'autres bandes ou pistes cyclables (cohérence du réseau).

- De modifier la loi sur les subventions afin que toutes les communes puissent bénéficier de subventions pour les aménagements cyclables à l'intérieur des localités (ex. crédit-cadre pour financer des subventions aux communes pour créer des aménagements en faveur des deux-roues) et ainsi d'apporter son soutien aux régions périphérique également hors plan d'agglomération (cohérence du réseau) ou dont le plan est en élaboration.*
- De modifier la loi sur les routes (LRou) afin que le canton prenne à sa charge l'entretien des voies cyclables cantonales comme il le fait pour les routes cantonales.*
- De prendre en compte les effets sur la mobilité douce et la mobilité des personnes à mobilité réduite dans chaque EMPD et EMPL et de tenir compte de la sécurité des usagères et des usagers ainsi que de leurs besoins (types de vélos, chaises roulantes, etc.).*
- D'engager la création ou le renouvellement d'aménagements cyclables également hors réfection de routes.*
- D'associer systématiquement le représentant du guichet vélo du canton et les associations spécialisées lors de l'élaboration de projets routiers.*

Rapport du Conseil d'Etat

L'engouement pour le vélo constaté depuis quelques années s'est fortement accentué pendant la crise sanitaire. Le marquage de 120 kilomètres de bandes cyclables provisoires sur certains tronçons du réseau cyclable cantonal ont permis une sensibilisation rapide des usagers au partage de l'espace et aux distances à respecter en cas de dépassement sur les routes cantonales compte tenu de la vulnérabilité des cyclistes. Depuis cette action ponctuelle et liée aux circonstances de la crise du COVID-19, le Conseil d'Etat a actualisé sa stratégie cantonale vélo dans le sens demandé par la postulante, pour permettre à chacun d'opter pour le vélo comme moyen de transport et de loisirs au quotidien. Comme indiqué au point 1.3.1 du présent document, cette stratégie repose sur une action cantonale renforcée à plusieurs niveaux :

- Une politique de promotion forte et concertée pour accompagner une appropriation du vélo par le plus grand nombre ;
- Un réseau cyclable cantonal étendu avec des standards d'équipement plus élevés ;
- Une accélération du rythme de réalisation des équipements ;
- Des réseaux cyclables régionaux assurant une desserte plus fine et complémentaire du territoire ;
- Une coordination renforcée entre autorités cantonale et communales pour assurer une meilleure continuité et cohérence des itinéraires cyclables ;
- Un soutien accru aux communes ;
- Des moyens humains et financiers renforcés, aussi bien en matière de promotion du vélo que pour le développement d'infrastructures, à la fois sur le réseau de compétence cantonale et sur celui de compétence communale.

Le présent EMPD vise à donner au Conseil d'Etat les moyens humains et financiers lui permettant de mettre en œuvre les priorités identifiées pour une première étape 2022 à 2026, et les deux projets de décret permettent au Conseil d'Etat de disposer de la base légale nécessaire à cette action, sans attendre une refonte complète des bases légales cantonales en la matière que le Conseil d'Etat entend proposer au Grand Conseil à moyen terme.

Par sa Stratégie cantonale vélo 2035 et le présent EMPD, le Conseil d'Etat répond aux demandes de la postulante.

8. CONCLUSION

Vu ce qui précède, le Conseil d'Etat a l'honneur de proposer au Grand Conseil d'adopter :

- le projet de décret accordant au Conseil d'Etat un crédit d'études de CHF 28'600'000 pour financer des études d'aménagement du réseau cyclable cantonal, des mesures de promotion et d'impulsion à la mise en œuvre de la stratégie cantonale vélo 2035, la participation cantonale aux études de réseaux cyclables régionaux, ainsi qu'un centre de compétences vélo à la DGMR ;
- le projet de décret accordant au Conseil d'Etat un crédit d'investissement de CHF 13'250'000 pour financer la participation de l'Etat à l'aménagement du réseau cyclable cantonal sur des routes appartenant à des tiers ainsi qu'à la réalisation d'ouvrages d'importance d'intérêt régional ;
- le rapport sur le postulat Séverine Evéquo et consorts - Pour la poursuite et le renouvellement d'une stratégie cantonale du vélo ! (18_POS_069) ;
- le rapport sur le postulat Etienne Räss et consorts - Pour une politique de la mobilité douce transversale en adéquation avec les enjeux climatiques et de santé publique (19_POS_113) ;
- le rapport sur le postulat Anne-Laure Métraux-Botteron et consorts - Pour que le provisoire ne dure pas (20_POS_224).

9. ANNEXES

- Brochure « Stratégie cantonale de promotion du vélo – Horizon 2035 »

PROJET DE DÉCRET

accordant au Conseil d'Etat un crédit d'études de CHF 28'600'000 pour financer des études d'aménagement du réseau cyclable cantonal, des mesures de promotion et d'impulsion à la mise en œuvre de la stratégie cantonale vélo 2035, la participation cantonale aux études de réseaux cyclables régionaux, ainsi qu'un centre de compétences vélo à la DGMR

du 13 octobre 2021

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

Vu le projet de décret présenté par le Conseil d'Etat

décète

Art. 1

¹ Un crédit d'études de CHF 28'600'000 est accordé au Conseil d'Etat pour financer des études d'aménagement du réseau cyclable cantonal, des mesures de promotion et d'impulsion à la mise en œuvre de la stratégie cantonale vélo 2035, la participation cantonale aux études de réseaux cyclables régionaux, ainsi qu'un centre de compétences vélo à la DGMR.

Art. 2

¹ Ce montant sera prélevé sur le compte Dépenses d'investissement et amorti en 10 ans.

Art. 3

¹ Le Conseil d'Etat est chargé de l'exécution du présent décret. Il en publiera le texte conformément à l'article 84, alinéa 1, lettre a) de la Constitution cantonale et en fixera, par voie d'arrêté, la date d'entrée en vigueur.

PROJET DE DÉCRET

accordant au Conseil d'Etat un crédit d'investissement de CHF 13'250'000.- pour financer la participation de l'Etat à l'aménagement du réseau cyclable cantonal sur des routes appartenant à des tiers ainsi qu'à la réalisation d'ouvrages d'importance d'intérêt régional du 13 octobre 2021

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

Vu le projet de décret présenté par le Conseil d'Etat

décète

Art. 1

¹ Un crédit d'investissement de CHF 13'250'000.- est accordé au Conseil d'Etat pour financer la participation de l'Etat à l'aménagement du réseau cyclable cantonal sur des routes appartenant à des tiers ainsi qu'à la réalisation d'ouvrages d'importance d'intérêt régional.

Art. 2

¹ Ce montant sera prélevé sur le compte Dépenses d'investissement et amorti en 20 ans.

Art. 3

¹ Le Conseil d'Etat est chargé de l'exécution du présent décret. Il en publiera le texte conformément à l'article 84, alinéa 1, lettre a) de la Constitution cantonale et en fixera, par voie d'arrêté, la date d'entrée en vigueur.

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.

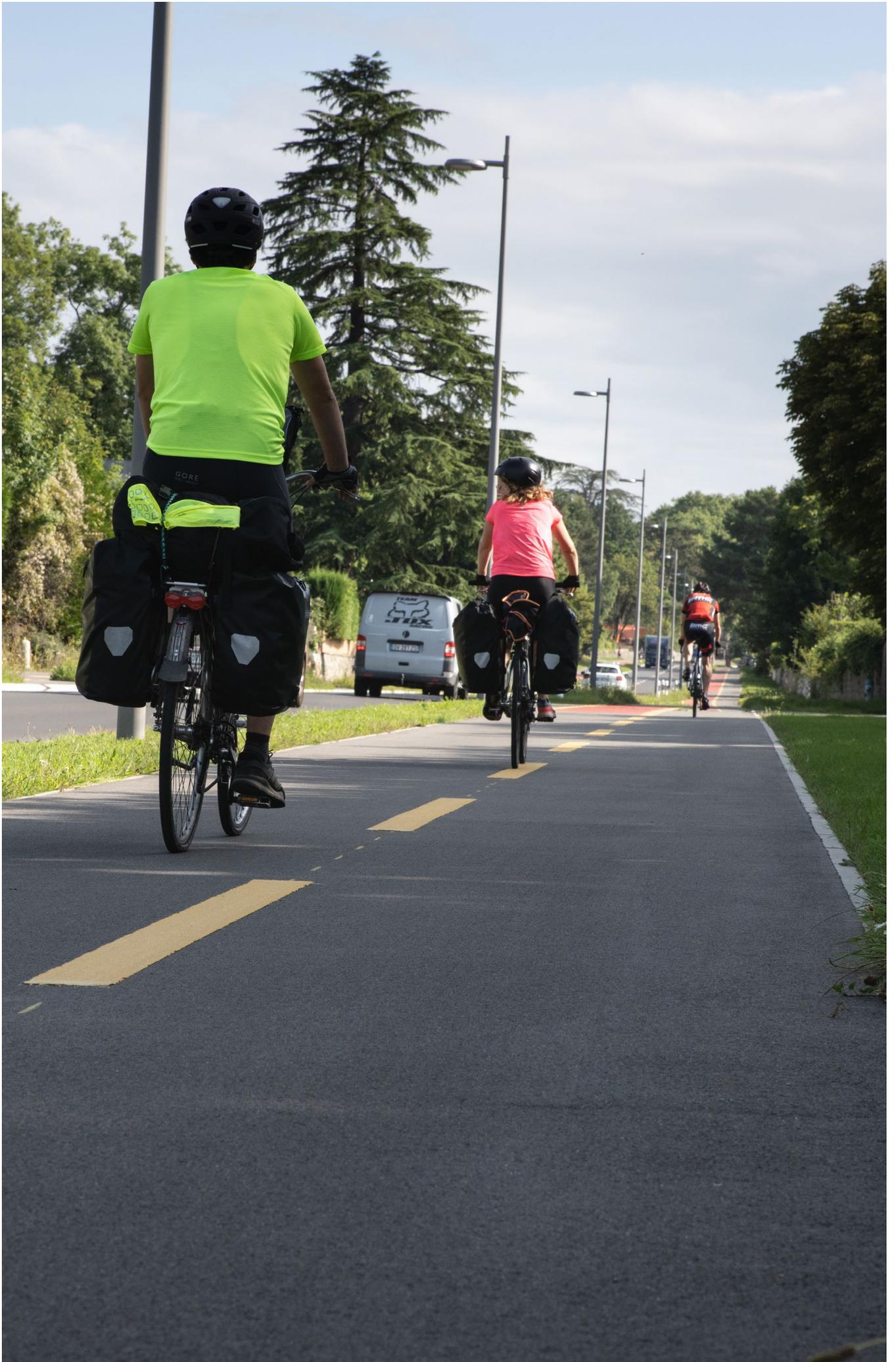
1.2 PLUS DE LIBERTÉ DANS LE CHOIX DU MODE DE DÉPLACEMENT

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 :

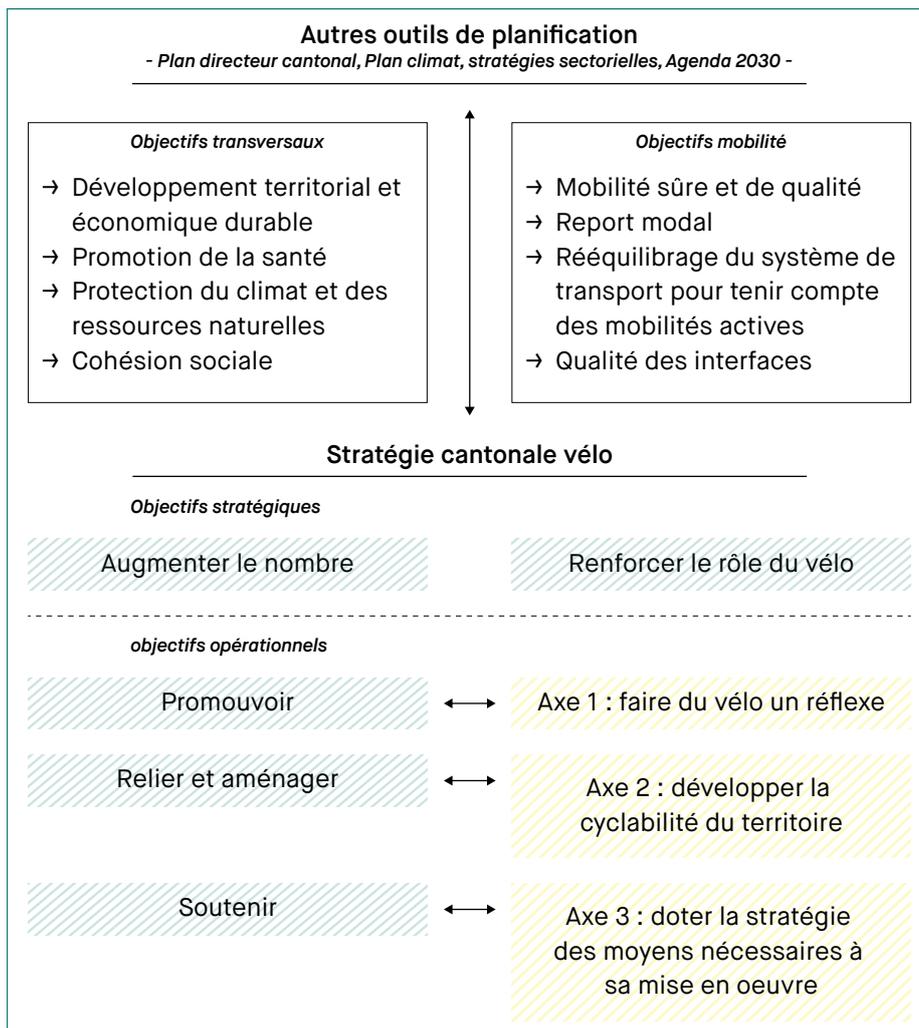
- augmenter à 10% au moins la part modale du vélo en termes de déplacements à l'horizon 2035 (contre 2.2% en 2015), et l'inscription de la dynamique amorcée d'ici-là dans une perspective à plus long terme. L'objectif posé, ambitieux mais réaliste, est dans un premier temps d'amener le canton de Vaud 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 1ère 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.

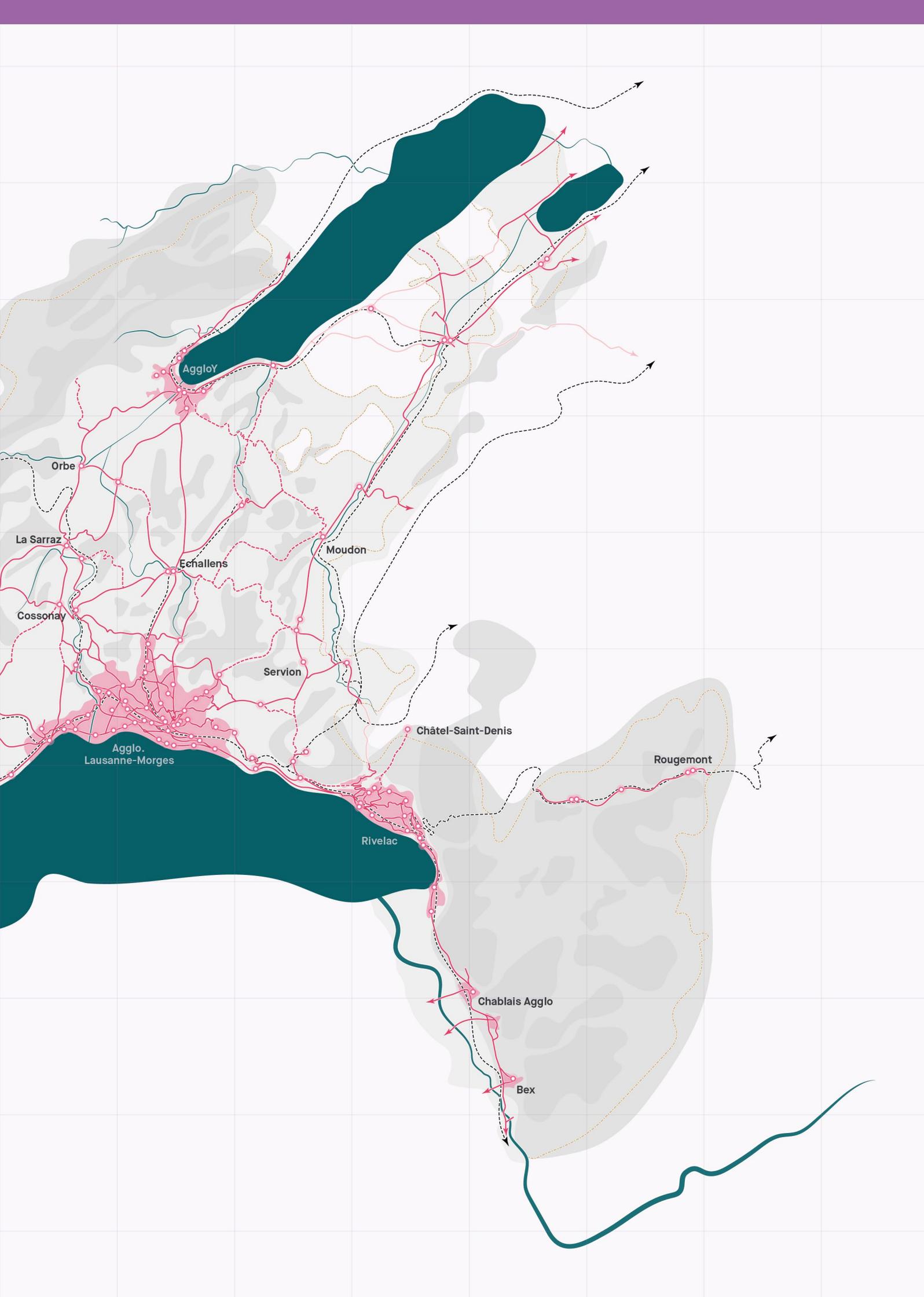
^[16] En raison des distances à franchir, du contexte topographique, de la densité et de la structure du tissu urbain desservi.

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

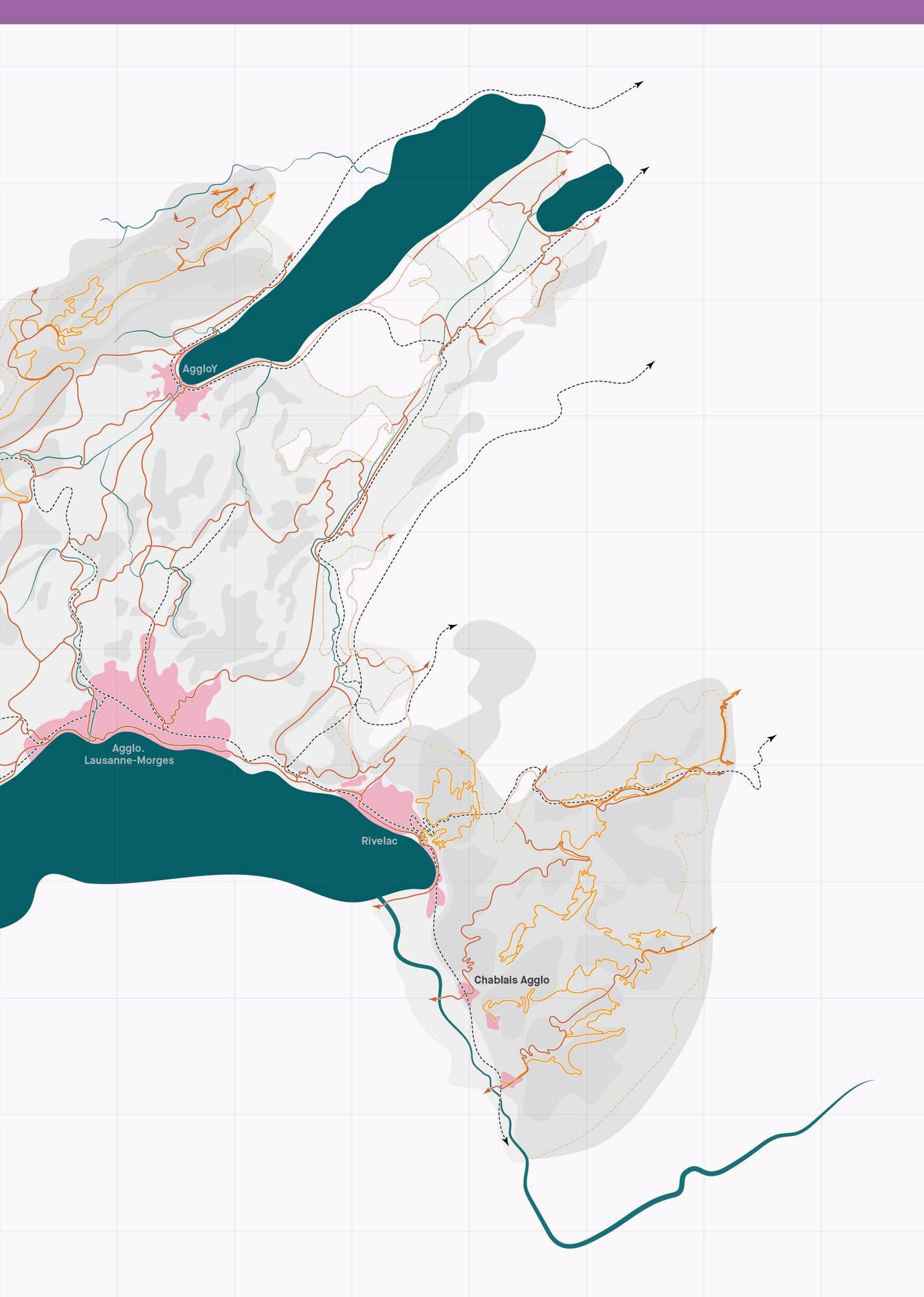
Bex

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