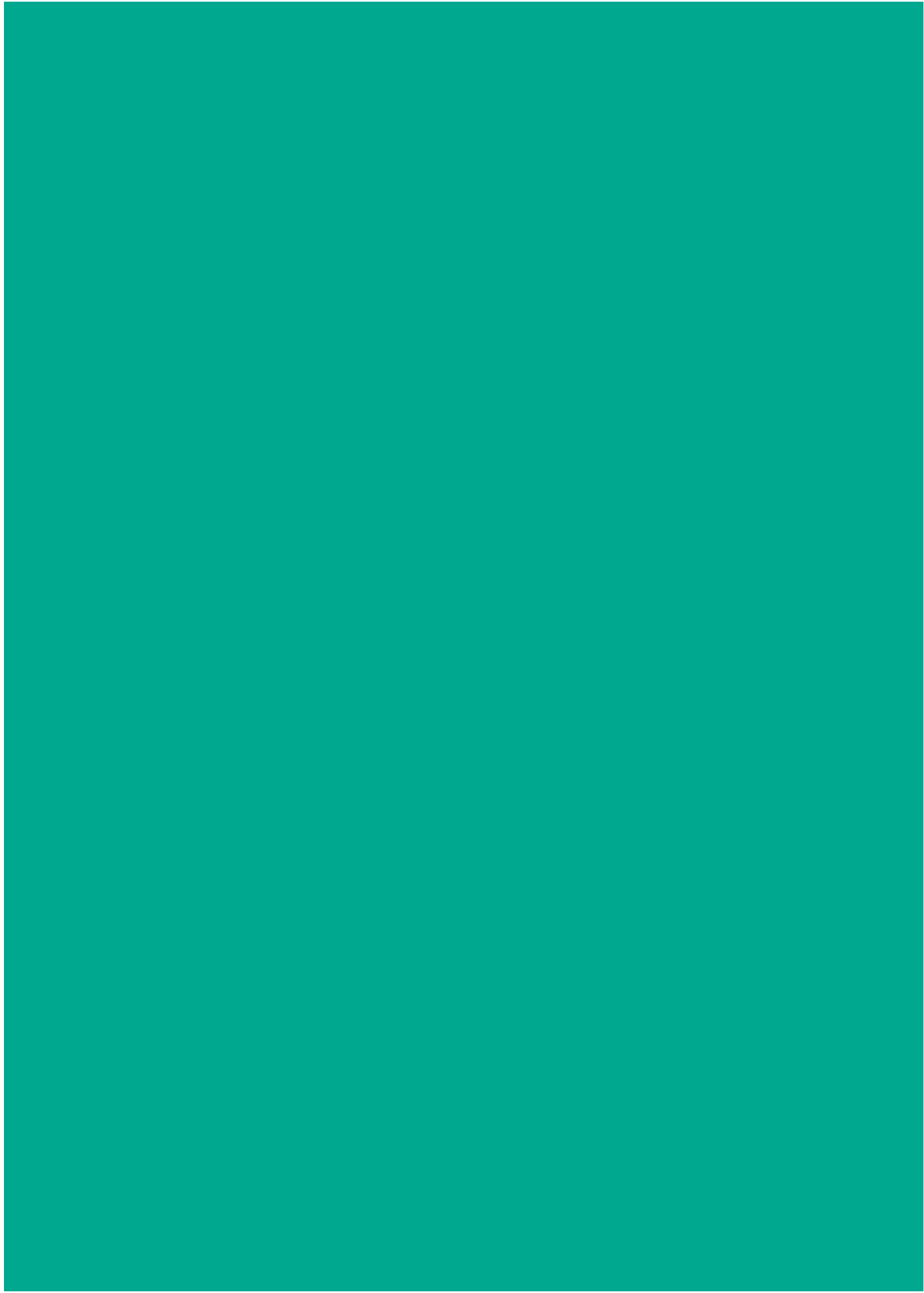


Stratégie cantonale de promotion du vélo à l'horizon 2020



Stratégie cantonale de promotion du vélo à l'horizon 2020



Impressum

Pilotage et études : État de Vaud, Service de la mobilité

Vincent Krayenbühl, chef de service

Fabian Schwab, planification

Rédaction et édition

Richard Quincerot, urbaniste FSU (urbanisme et communication)

Dominick Emmenegger, graphiste (Vitamine)

© État de Vaud, Lausanne, octobre 2010

En septembre 2006, le Conseil d'État prenait acte de la Stratégie cantonale de développement et planification des transports publics vaudois à l'horizon 2020. Quatre ans plus tard, ce programme est largement engagé et toutes les planifications régionales peuvent s'y référer afin de garantir la cohérence du tout.

Je souhaite bien sûr que le présent document de planification puisse servir à la fois de signal fort, de ligne d'action et de référentiel général pour tous les acteurs de la mobilité. Cette stratégie de promotion des vélos arrive à point nommé, au moment où les projets d'agglomération entrent dans leur phase de concrétisation, alors que les projets vaudois ont été bien notés par les experts de la Confédération en raison d'une prise en compte très sérieuse des enjeux de la mobilité douce.

Cependant, même si les agglomérations sont incontestablement les moteurs du développement durable du canton dans son ensemble, la stratégie vélo qui est proposée concerne aussi les régions périphériques et s'appuie sur l'existant, en particulier, les itinéraires de « la Suisse à vélo ». De même, le réseau cyclable cantonal se cale sur le réseau routier existant et sur les interfaces de transports publics. En matière de transports, en raison de l'approche multimodale qui s'impose aujourd'hui, tout se tient. C'est pourquoi la stratégie vélo suit celle qui a été élaborée pour les transports publics et est publiée conjointement à la planification des routes cantonales à l'horizon 2020.

Le canton de Vaud est un pays de contrastes et, parfois même, de contradictions. C'est ainsi qu'il a été l'un des rares à supprimer son réseau de tramways, mais qu'il est le premier à avoir inauguré une ligne de métro. Ce document nous rappelle que Vaud est « bon dernier » pour ce qui concerne l'usage quotidien de la petite reine, mais que le développement des réseaux de « vélos en libre-service » doit beaucoup à « Lausanne Roule » et que l'Union cycliste internationale a son siège à Aigle. Dès lors, je veux croire à la capacité de ce canton de rattraper son retard, rebondir et innover. La stratégie de promotion des vélos devrait donner le « top départ » de ce renouveau.

François Marthaler
Conseiller d'État
Chef du département des infrastructures

Préface	3
Introduction - Une stratégie cantonale	5
1 Le vélo dans le canton de Vaud : bilan et nécessité d'agir	6
1.1 De bonnes raisons de promouvoir le vélo	6
1.2 Données sur les déplacements à vélo dans le canton	8
1.3 Cadre et outils à disposition des pouvoirs publics	9
1.4 Pourquoi une stratégie cantonale de promotion du vélo ?	12
2 Promotion du vélo : volet « infrastructure »	13
2.1 Dans les agglomérations : développer le vélo par le biais des projets d'agglomération	13
2.2 Développer l'intermodalité vélo + train/bus	22
2.3 Plan cantonal du réseau cyclable	25
3 Promotion du vélo : volet « culture du vélo »	29
3.1 Sensibiliser le public	29
3.2 Sensibiliser et conseiller les responsables des espaces publics	30
4 Conditions-cadres et moyens de financement	33
4.1 Mesures d'aménagement : une mise en œuvre différenciée	33
4.2 Soutien cantonal aux actions de promotion du vélo	35
Conclusion - Vers un développement significatif du vélo	36
Bibliographie	37
Sigles utilisés	38

Une stratégie cantonale

La promotion de la mobilité douce – marche à pied et vélo – est l'une des mesures stratégiques du plan directeur cantonal du Canton de Vaud, adopté en 2007 par le Grand Conseil, approuvé le 18 juin 2008 par la Confédération et entré en vigueur le 1er août 2008. C'est aussi une première priorité des projets d'agglomération, des schémas directeurs régionaux et de nombreuses planifications communales.

Le Canton entend soutenir la concrétisation de ces plans pour qu'ils produisent leurs effets avec toute l'ampleur souhaitable et dans les meilleurs délais. À cette fin, il a élaboré la présente **stratégie cantonale de promotion du vélo**. En diffusant ce document et en appliquant les mesures préconisées, il répond à la volonté de la Confédération de hisser la mobilité douce au rang d'élément fondamental de la mobilité quotidienne, aux côtés du trafic individuel motorisé et des transports publics.

Une démarche transversale

Développer l'usage du vélo suppose de vaincre des réticences qui sont moins le fait de facteurs objectifs que de représentations subjectives. Ce contexte impose une démarche transversale : pour convertir de nouveaux utilisateurs à l'usage du vélo, il faut améliorer non seulement les infrastructures, mais aussi les conditions d'utilisation et l'image sociale du vélo. La stratégie cantonale porte à la fois sur des mesures techniques et des actions « culturelles », capables de faire évoluer le contexte des responsables, des utilisateurs et des associations concernées par le vélo.

De l'analyse aux outils d'action

Sur la base d'une étude technique élaborée par le bureau Citec Ingénieurs Conseil SA, la présente brochure présente les principales composantes de la stratégie cantonale de promotion du vélo.

Le premier chapitre décrit les raisons de promouvoir le vélo et les outils à disposition des pouvoirs publics (législations et ressources financières), ainsi que les politiques cyclables d'autres cantons. L'analyse du contexte du canton de Vaud, réalisée en concertation avec les principaux partenaires concernés, conduit à une stratégie cantonale en deux volets.

Le deuxième chapitre porte sur le volet de l'amélioration des infrastructures en faveur des cyclistes.

Le troisième chapitre porte sur le volet de la diffusion d'une « culture du vélo » auprès des acteurs et des publics concernés.

Le quatrième chapitre aborde la mise en œuvre de cette stratégie cantonale, ses conditions-cadres et les ressources financières nécessaires.

7

Le vélo dans le canton de Vaud : bilan et nécessité d'agir

Dans la perspective du développement durable, l'usage du vélo est un enjeu d'intérêt général, justifiant la mise en place d'une stratégie cantonale de promotion.

1.1 De bonnes raisons de promouvoir le vélo

Le vélo n'est pas seulement un loisir ou un sport, mais un mode de transport à part entière. Il fait partie de ce que l'on appelle aujourd'hui la « mobilité douce », qui comprend en outre la marche à pied et d'autres modes non motorisés (rollers, trottinettes, par exemple).

Les atouts du vélo

Par rapport aux autres modes de transport (transport individuel motorisé, transports publics), le vélo présente de nombreux avantages pour des déplacements de 3 à 5 km, plus particulièrement en milieu urbain.

- > C'est un moyen de transport **individuel** offrant, au même titre que la voiture, une totale liberté de mouvement (pas d'horaires, pas d'itinéraires fixés à l'avance).
- > Sur de courtes distances jusqu'à 5 km, le vélo est bien souvent **le plus rapide** en agglomération, surtout lorsque des infrastructures adaptées lui permettent d'échapper aux problèmes d'embouteillage et de stationnement (la vitesse moyenne d'un cycliste « standard » est de 12 à 18 km/h). Un tiers des trajets en voiture font moins de 3 km (soit 10 à 15 minutes à vélo) et la moitié moins de 5 km (17 à 25 minutes à vélo) : le potentiel de développement du vélo est donc considérable.
- > La pratique du vélo apporte d'immenses bienfaits en termes de **bien-être** et de **santé publique**. Elle est très efficace pour réduire les risques de maladies cardiovasculaires. Ainsi au Danemark, une étude a montré que les personnes qui se rendent au travail à vélo ont moins d'accidents cardiaques (un tiers) que celles qui utilisent un autre moyen de transport [Arch Intern Med., 2000]. D'autre part, la pratique du vélo est moins sensible à la pollution de l'air qu'on ne le croit [Namias, 2005].
- > Le vélo assure une mobilité **économe**. Son coût d'utilisation est bien plus faible que celui d'une voiture. Il est également très avantageux pour les collectivités, les coûts d'investissement et d'exploitation des infrastructures cyclables étant bien inférieurs à ceux que réclament la voiture ou les transports publics.
- > Le vélo est respectueux de **l'environnement**. Ses impacts sont pratiquement nuls dans les domaines du bruit, de la pollution et de la consommation d'énergie. Et il consomme nettement moins d'espace que la voiture, que ce soit pour la circulation ou pour le stationnement.

Points faibles du vélo : réels ou supposés?

La pratique du vélo est réputée présenter un certain nombre de points faibles, perçus comme rédhibitoires par de nombreuses personnes. En réalité, ces points faibles sont à relativiser.

- > Le cycliste est réputé **vulnérable**. Il est vrai que les écarts de vitesse et de masse par rapport aux voitures sont des facteurs d'insécurité. Mais les statistiques sur le nombre d'accidents mortels par kilomètre parcouru montrent que les cyclistes sont 2,6 fois moins exposés que les motards et les scooteristes. Des recherches internationales ont également montré que le risque d'accident diminue fortement lorsque le nombre de cyclistes augmente [Injury Prevention, 2003] : plus il y a de cyclistes, plus leur présence est prise en compte par les autres usagers des espaces publics.
- > **L'effort physique** à engager pour circuler à vélo est souvent surévalué. C'est un exercice d'intensité moyenne, non un sport de compétition. Les **déclivités** sont certes un problème, mais n'existent pas dans bien des territoires urbains du canton : par exemple, les villes d'Aigle, Gland, Morges, Payerne, Yverdon-les-Bains, l'Ouest lausannois ou tous les couloirs horizontaux (rives du lac à Lausanne, Vevey, Montreux, Nyon, etc.). L'expérience montre qu'une dénivellation de moins de 40 à 50 m n'est pas rédhibitoire pour un cycliste urbain régulier non équipé de vélo à assistance électrique ; et même une dénivellation jusqu'à 100 m peut être franchie par des usagers réguliers sur des axes en faible pente. En outre, des solutions existent pour réduire l'effort : combinaison du vélo et de transports publics (intermodalité avec places Bike & Ride) ou vélo à assistance électrique.
- > Les contraintes **de la météo** sont également souvent surestimées par les non-cyclistes. Notre climat est bien adapté aux trajets pendulaires à vélo : il pleut en moyenne un jour sur trois dans le bassin lémanique (jour de pluie > 0.9 mm) et un jour classé « pluvieux » comporte souvent en majorité des périodes sèches. Le contexte vaudois est comparable à celui de la Suisse allemande et plus favorable que les pays nordiques, pourtant de véritables « paradis du vélo ».

Jours de pluie en 2004, dans plusieurs villes européennes

- > Lausanne : 109
- > Berne : 122
- > Copenhague : 148
- > Stockholm : 181
- > Freiburg im Breisgau : 218

Sources : MétéoSuisse, EUROSTAT

- > Les **risques de vol** peuvent être diminués par la mise à disposition de places de stationnement visibles, permettant de cadenasser facilement un vélo.
- > L'usage du vélo n'impose pratiquement pas de **contraintes vestimentaires**. Une tenue décontractée est plus agréable qu'un costume pour pédaler. Mais pour un usage non sportif du vélo comme moyen de transport, les habitudes vestimentaires de la majorité de la population sont adaptées. Si nécessaire, un vestiaire peut-être mis à disposition sur le lieu de travail.

Au total, les arguments en défaveur du vélo sont peut-être valables dans des circonstances particulières. Mais dans la grande majorité des cas, le vélo est un choix tout à fait rationnel par rapport à la voiture : il est susceptible d'attirer bien des automobilistes pour de nombreux déplacements.

1.2 Données sur les déplacements à vélo dans le canton

La stratégie cantonale de promotion du vélo se fonde sur des statistiques fiables (recensement fédéral 2000, microrecensement 2005) concernant les usages actuels du vélo en Suisse et dans le canton de Vaud.

Profil des cyclistes

Il existe plusieurs catégories d'usagers, aux comportements et aux besoins différents. Le vélo peut être utilisé pour deux types de motifs :

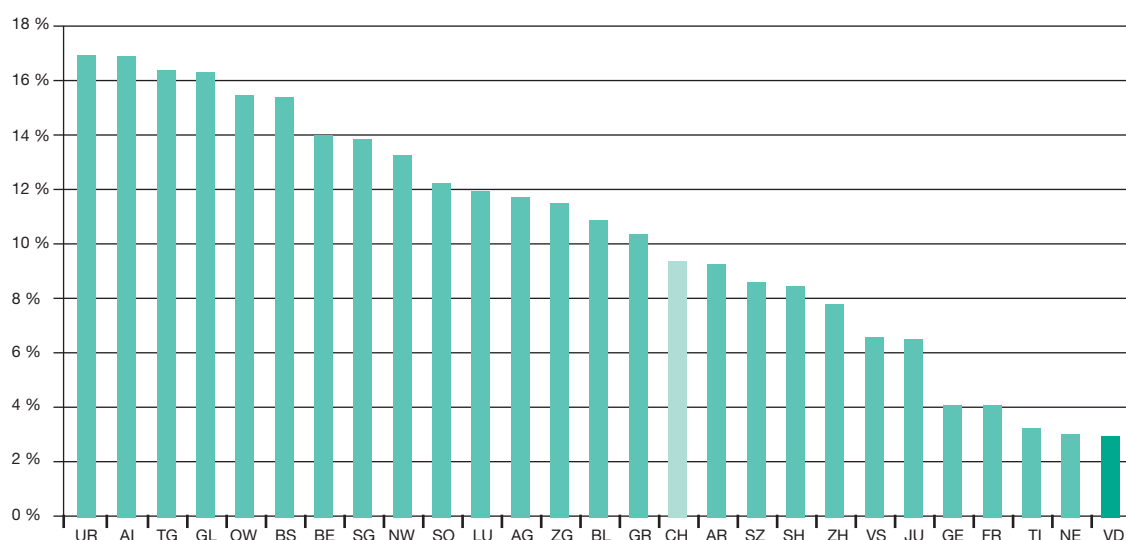
- > utilitaire, comme moyen de transport : déplacements pendulaires (travail et école), professionnels, achats, livraisons, etc.
- > loisir : randonnée, voyage, sport, etc.

Données statistiques

Que l'on se réfère au recensement fédéral ou au microrecensement réalisés en 2000, le résultat est le même : dans le canton de Vaud, l'usage du vélo est faible et pourrait se développer, de façon à prendre en charge une part plus importante des déplacements de la population.

> Recensement fédéral 2000

Le recensement fédéral effectué en 2000 a comptabilisé les **déplacements pendulaires** effectués à vélo, à plusieurs échelons géographiques. Il montre qu'en comparaison nationale, **Vaud est le canton où le vélo est le moins utilisé pour les trajets quotidiens** : il ne prend en charge que 3 % des trajets pendulaires, contre 9 % en moyenne Suisse (certains cantons dépassent même les 15 %).



Dans les cantons, part modale du vélo comme moyen de transport principal pour le trajet vers le lieu de travail ou de formation (actifs occupés et écoliers/étudiants), sur la base des résultats du recensement fédéral de la population 2000

> Microrecensement vaudois 2005 [LASUR, 2008]

Le microrecensement effectué dans le canton de Vaud en 2005 ne s'est pas limité aux déplacements pendulaires, mais a comptabilisé tous les déplacements, quels qu'en soient les motifs (loisir, travail, achat, etc.).

Dans le canton de Vaud, la **répartition modale** est nettement défavorable au vélo : en moyenne cantonale, le vélo est utilisé seulement pour 2 % des « boucles de mobilité » (trajets partant du domicile et retour), alors que la marche à pied atteint 27 %, les deux-roues motorisés 2 %, la voiture 54 % (conducteur 43 %, passager 11 %), les transports collectifs 10 % et l'intermodalité 5 % (P+R 3 %, autres 2 %).

Au niveau régional, il existe des différences significatives. Ainsi, les districts d'Aigle, de la Broye, du Jura-Nord Vaudois, de Morges et de Nyon affichent une répartition modale de 3 à 4 % en faveur du vélo, alors que dans les districts du Gros de Vaud, de Lausanne, de la Riviera-Pays d'En Haut et de l'Ouest lausannois, la part du vélo est seulement de 1 à 2 %.

Évolution en ville de Lausanne

La Ville de Lausanne conduit une politique résolue en faveur du vélo, combinant des améliorations des infrastructures et des campagnes de promotion. Les résultats sont substantiels : les routes aménagées en faveur des vélos ont connu une hausse de trafic cycliste de 60 % entre 2002 et 2008 [Ville de Lausanne, 2009]

1.3 Cadre et outils à disposition des pouvoirs publics

Les pouvoirs publics disposent d'un cadre légal et d'outils d'action pour promouvoir l'usage du vélo.

Confédération

À l'échelon fédéral, un Plan directeur de la locomotion douce (2002) est mis en œuvre par la « *Stratégie pour le développement durable : lignes directrices et plan d'action 2008-2011* », acceptée le 16 avril 2008 par le Conseil fédéral, qui prévoit de nombreuses mesures en faveur du vélo.

L'Ordonnance sur la protection de l'air (OPair) offre une base légale pour promouvoir la mobilité douce, de façon à respecter les objectifs fixés en matière de limites d'immission.

Plusieurs outils sont mis en œuvre par la Confédération pour imposer, soutenir ou encourager le développement de la mobilité douce dans les cantons, par exemple :

- > le co-financement de projets de mobilité douce dans les projets d'agglomération, selon la loi sur le fonds d'infrastructure
- > l'assainissement des lieux de danger et des points principaux d'accident dans le cadre du programme « Via sicura »
- > divers décrets, normes ou aides à l'exécution pour la signalisation de la mobilité douce, la planification de routes vélo, les parkings vélo et les infrastructures de vélo, etc.
- > le soutien aux itinéraires de mobilité douce SuisseMobile.

Canton de Vaud

Dans le canton de Vaud, plusieurs documents définissent un cadre favorable au développement de la mobilité douce et, en particulier, des déplacements à vélo.

Le **Plan directeur cantonal** vise à « **tripler les distances moyennes parcourues quotidiennement en vélo** et doubler les distances moyennes parcourues quotidiennement à pied » à l'horizon de 2020 (fiche A23). À cette fin, il « encourage les déplacements à pied et à vélo, surtout à l'intérieur des agglomérations, à proximité des centres et dans le domaine du trafic lié aux loisirs et au tourisme, dans l'objectif d'une optimisation des chaînes de mobilité ».

Le **Plan d'assainissement de l'air** pour l'agglomération Lausanne-Morges (**OPair 2005**) vise à concilier, d'ici 2015, le développement de l'agglomération et le respect de la législation fédérale en matière de protection de l'air. Il propose 50 mesures d'assainissement, dont plusieurs prévoient un développement significatif de la mobilité cycliste : c'est un cadre légal pour promouvoir l'usage du vélo dans l'agglomération.

Les **projets d'agglomération** et les **schémas directeurs régionaux** intègrent la mobilité douce, en lui donnant un rôle structurant pour susciter un transfert modal appréciable. C'est le cas des trois projets d'agglomération vaudois déposés en 2007 (projets d'agglomération Lausanne-Morges, franco-valdo-genevois et Yverdon). Il en est de même des schémas directeurs régionaux et locaux. Ainsi, le Schéma directeur de l'Ouest lausannois (SDOL) a étudié les espaces publics et la mobilité douce (chantier 5), en précisant l'importance des liaisons et les besoins d'aménagement le long de certains axes.

Les instruments de planification territoriale prévus par la loi sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC) permettront de concrétiser le développement des réseaux de mobilité douce, tant au niveau régional (plan directeur régional) qu'au niveau communal (plan directeur communal) ou local (plan directeur localisé, plan de quartier, etc.).

La loi vaudoise précise également les besoins en **stationnement des vélos** liés à l'habitat et aux équipements, en référence à la norme SN 640 065 (RLATC, article 40a, voir encadré).

La loi sur les routes (**LRou**) détermine le partage des compétences sur les routes cantonales : le Canton administre le réseau, sauf les tronçons en traversée de localité qui sont de la compétence des communes. Ces dispositions s'appliquent également aux aménagements cyclables.

Stationnement des vélos

Le règlement d'application de la loi sur l'aménagement du territoire et les constructions (RLATC) consacre son article 40a aux places de stationnement pour véhicules à moteur et deux-roues légers non motorisés.

1 La réglementation communale fixe le nombre de places de stationnement pour les véhicules à moteur et les deux-roues légers non motorisés, dans le respect des normes de l'Association suisse des professionnels de la route et des transports (dites « normes VSS ») et en fonction de l'importance et de la destination de la construction.

2 À défaut de réglementation communale conforme aux normes en vigueur, celles-ci sont applicables aux véhicules motorisés et aux deux-roues légers non motorisés.

Plusieurs outils sont utilisés par le Canton pour encourager l'usage du vélo.

- > La Semaine européenne de la mobilité, le réseau SuisseMobile, le site internet mobilservice.ch et Lausanne Roule lui permettent de participer à diverses opérations de promotion, en tant qu'acteur ou partenaire.
- > Le Canton encourage les entreprises à élaborer et à appliquer des plans de mobilité d'entreprise. Le vélo est l'une des mesures préconisées.
- > Le Guichet vélo et la Sous-commission des espaces publics sont des outils de conseil et d'appui technique en matière de planification et d'aménagement, principalement destinés aux communes.

Autres cantons : exemples de politiques en faveur du vélo

Poursuivant les mêmes objectifs, plusieurs autres cantons ont également mis en place des politiques de promotion du vélo.

> Berne : gestion intégrée de la mobilité cycliste

Baptisée « modèle bernois », la politique des transports du Canton de Berne prône la cohabitation des modes de transport. Les principes de la politique cyclable sont ancrés dans une Conception directrice cantonale « Option vélo » de 1999, qui a force obligatoire pour les autorités cantonales et a produit divers outils de travail (voir encadré).

Outils de la Conception directrice cantonale bernoise « Option vélo » de 1999

- > **bases légales** : intégration systématique des spécificités des infrastructures cyclables dans les textes de loi sur les routes (construction, entretien, financement, etc.), avec notamment la définition de mécanismes de financement facilitant les contributions cantonales aux projets des communes
- > **plan directeur cantonal pour le trafic cycliste** (« PDC vélo », 2004), dressant un inventaire exhaustif du réseau visé à terme et définissant les standards d'aménagement à appliquer selon le type de route
- > **comité technique vélo** : instance de coordination, d'échange d'informations et de conseil, intégrant les services spécialisés, tous les domaines administratifs concernés par la promotion du vélo (affaires communales, aménagement, police, transports publics, tourisme) ainsi que des partenaires externes (Pro Vélo).

> Bâle-Ville : un exemple de financement spécifique

À Bâle-Ville, un crédit-cadre global finance le programme de promotion du vélo (8 millions de francs pour la période 2005-2012). Il est géré par l'exécutif, avec approbation du parlement sur la tranche annuelle octroyée au Département en charge des constructions et des crédits séparés pour des projets lourds.

> Zurich : autre exemple de financement des projets vélo

Zurich affecte au minimum 10 millions de francs par an à la construction du réseau cyclable, jusqu'à la réalisation complète du projet défini dans les plans directeurs régionaux.

> Berne et Argovie : conseil aux communes

Les Cantons de Berne et d'Argovie, en collaboration avec Cité de l'énergie, ont mis en place un service de conseil aux communes offrant assistance et accompagnement de mesures innovantes. Cet apport de compétences est particulièrement apprécié par les petites communes et les régions. Le service est gratuit pour les communes membres de SuisseEnergie.

Sources consultées sur les politiques vélo d'autres cantons

- > Niklaus Schranz, OFROU, Division Réseaux routiers, Mobilité douce, Trafic cycliste
- > Christof Bähler, Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern, Tiefbauamt, Fachstelle Fussgänger- und Veloverkehr
- > Barbara Auer, Baudepartement Basel-Stadt, Hochbau- und Planungsamt, Fachstelle Langsamverkehr
- > Daniel Leupi, Velobüro / Pro velo ZH
- > Mobilservice

1.4 Pourquoi une stratégie cantonale de promotion du vélo ?

Un développement de l'usage du vélo est possible dans le canton de Vaud. Les comparaisons avec d'autres cantons suisses le montrent. Les parts modales enregistrées dans l'agglomération Yverdonnoise le confirment (13 % de déplacements pendulaires à vélo en 2000). Le succès de la politique de promotion du vélo conduite par la Ville de Lausanne est également très encourageant.

Le cadre nécessaire pour promouvoir l'usage du vélo, comme mode de déplacement à part entière, existe. Les planifications en vigueur tiennent compte du vélo et affichent clairement une volonté d'en développer l'usage. De même, le plan de mesures OPAIR de l'agglomération Lausanne-Morges et le règlement d'application de la loi sur l'aménagement du territoire offrent des bases légales pour promouvoir le vélo.

En revanche, les moyens manquent pour concrétiser ces intentions.

La stratégie cantonale de promotion du vélo vise à combler cette lacune. Pour les divers enjeux liés au vélo (mobilité, aménagement du territoire, santé publique, environnement, tourisme, etc.), elle a été élaborée dans le cadre d'une étude réalisée par le bureau CITEC en 2008, en partenariat avec les acteurs des divers domaines concernés (Services de l'État, entreprises de transport public, délégué vélo de la Ville de Lausanne) et avec les associations (ATE et Pro Vélo) représentant les usagers.

Une stratégie en deux volets

La réflexion est partie d'un bilan des démarches de promotion du vélo effectuées dans le canton, suivi d'échanges de points de vue sur la manière de promouvoir le vélo et les attentes des usagers. La concertation a également permis de repérer certains points faibles des actions engagées et d'identifier d'autres leviers d'action utilisables.

Un catalogue de mesures a été élaboré, puis analysé de façon à retenir les démarches les plus efficaces.

La stratégie cantonale en découle. Elle prévoit deux volets de promotion du vélo :

- > un volet « infrastructure » (chapitre 2)
- > un volet « culture du vélo » (chapitre 3).

2

Promotion du vélo : volet « infrastructure »

Chaque fois qu'une infrastructure de qualité et sécurisée a été mise à disposition des cyclistes, elle a eu un effet d'appel sur les usagers. La réalisation d'infrastructures est donc un moyen sûr de promouvoir le vélo. Le volet « infrastructure » de la stratégie cantonale de promotion du vélo fixe les lignes de conduite à suivre en la matière, pour que les investissements aient un effet d'appel maximal.

La démarche s'inscrit dans le contexte institutionnel et légal actuel. Elle prend en compte les divers échelons territoriaux et les usages prioritaires du vélo, à savoir les déplacements liés au travail, à l'école et aux loisirs.

Ce volet « infrastructure » comprend trois lignes d'action :

- 2.1 projets d'agglomération
- 2.2 intermodalité vélo + train/bus
- 2.3 plan cantonal du réseau cyclable.

2.1 Dans les agglomérations : développer le vélo par le biais des projets d'agglomération

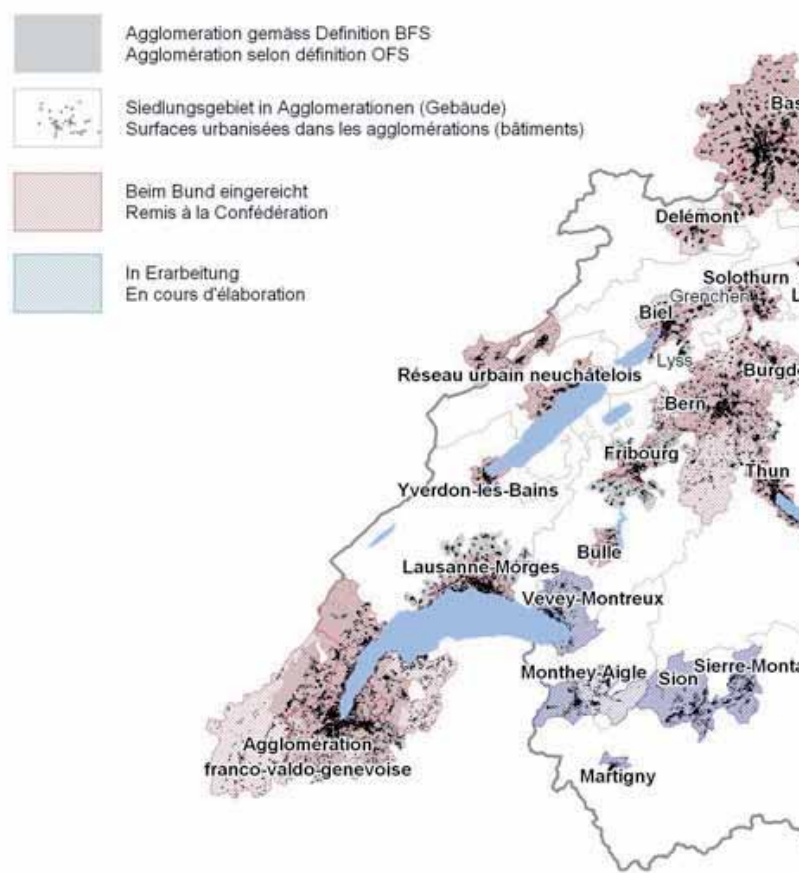
Les projets d'agglomération sont des outils bien adaptés à la promotion du vélo. Ils interviennent de manière transversale et coordonnée entre les questions de mobilité, de développement urbain et de paysage. Ils agissent dans les centres, mais aussi en périphérie, où les cyclistes sont très vulnérables. Ils dépassent l'échelon communal, rarement pertinent pour la planification des déplacements cyclables. Et ils prévoient des périmètres d'urbanisation compacte à fortes densités d'habitat et d'emplois, synonymes de **proximité** et de **mixité**, favorables à l'utilisation du vélo.

Dans le canton de Vaud, les projets d'agglomération adoptés et engagés rassemblent **70 % de la population et 78 % des emplois** (voir tableau et carte, page suivante). La densité y est élevée et une part très importante des déplacements s'effectue sur des trajets de moins de 5 km : c'est dans ces agglomérations que se situe le plus grand potentiel de développement du vélo.

Les projets d'agglomération prévoient diverses mesures vélo, telles que :

- > **sécuriser les itinéraires existants** : traiter les endroits dangereux des réseaux pour qu'ils répondent entièrement aux exigences de sécurité, au sens des normes et des bonnes pratiques en la matière
- > **créer de nouveaux itinéraires structurants** : soutenir la réalisation de ces aménagements parfois importants et difficiles à concrétiser pour les communes
- > **construire des ouvrages de franchissement** : pour traverser à vélo des coupures territoriales (topographie, voies ferrées, autoroutes)
- > **jalonner les itinéraires cyclables** : assurer la coordination et la continuité des réseaux
- > **créer des places de stationnement** pour vélos : définir un standard d'équipement en milieu urbain et périurbain (nombre de places et confort d'utilisation) ; équiper les arrêts de bus et les gares de zones de stationnement pour vélos, éventuellement gardés et dotés de services complémentaires (vestiaire, entretien, douche, etc.).

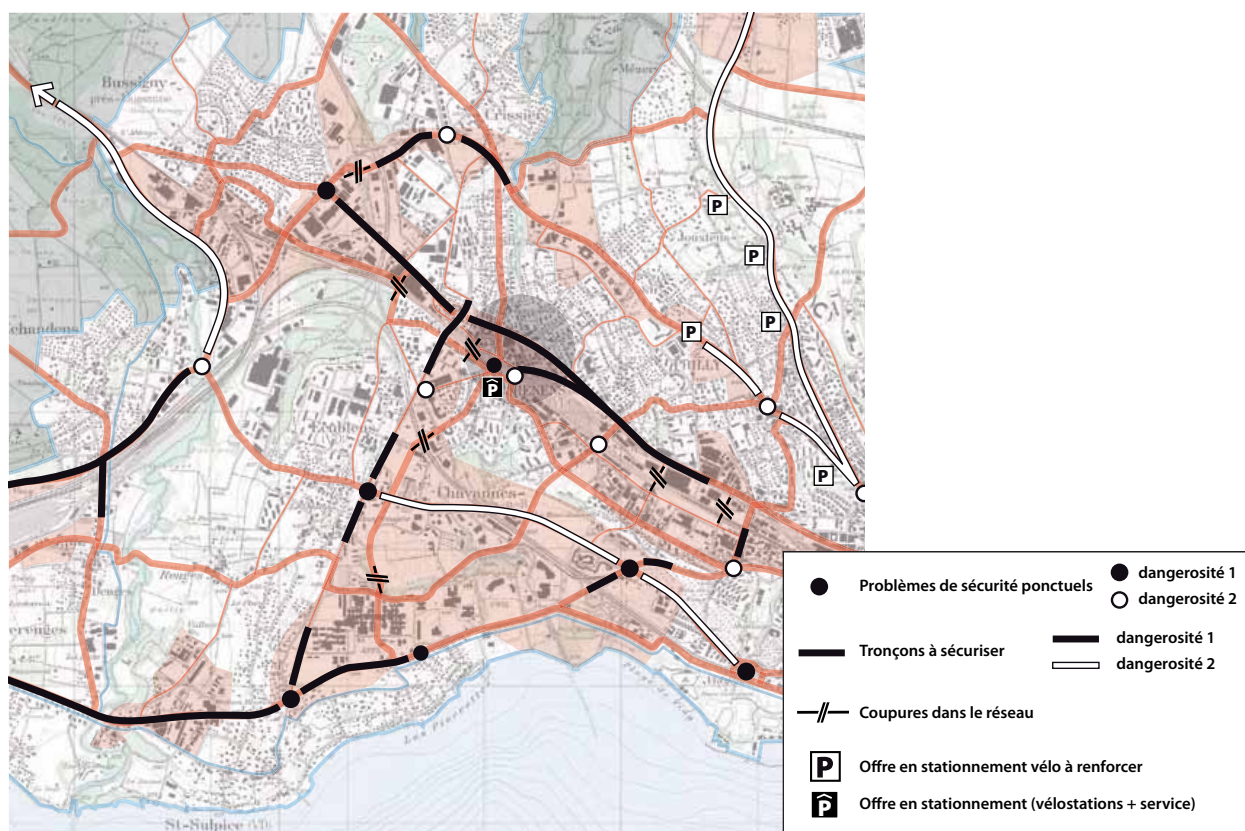
Projets d'agglomération adoptés en décembre 2007 :	Habitants (RFP 2000)	Emplois (RFE 2005)
> Lausanne-Morges (PALM) :	255'700	159'000
> Agglo Yverdon :	30'500	14'100
> Franco-valdo-genevois (partie vaudoise) :	73'500	26'800
Total	359'700	199'900
Projets d'agglomérations engagés ou envisagés :	Habitants (RFP 2000)	Emplois (RFE 2005)
Vevey-Montreux et Monthey-Aigle	90'000	40'000
Total projets d'agglomération vaudois	449'700	239'900



Extrait de la carte « projets d'agglomération transports et urbanisation, état février 2008 », INOPLAN-ARE, GEOSTAT-BFS, Swisstopo.



Exemple d'ouvrage de franchissement pour les modes doux : passerelle d'Illarsaz sur le Rhône (VD-VS)



Exemple de carte de « Diagnostic du réseau cyclable », illustrant la dimension intercommunale de la planification et du financement, dans l'Ouest lausannois. Les tronçons en noir nécessitent des mesures de sécurisation ; les coupures d'itinéraires structurants appellent de nouveaux ouvrages de franchissement ; sur plusieurs sites notés P, le stationnement vélo est à renforcer. Source: Projet d'Agglomération Lausanne-Morges - Stratégie de développement de la mobilité douce – Rapport 2007, Annexe B

Légende

Réseau cyclable (planifié à l'horizon 2020)

- Réseau structurant
- Réseau secondaire
- Réseau de loisirs y.c. Suisse à vélo 5

Interfaces transports publics (réseau ferroviaire et métro)

- Gare trafic grandes lignes / RER
- Arrêt d'importance locale

PALM/rtrmo/Bt/Fr/Be/19 novembre 2007
(corrigé au 22 novembre 2007)

L a u s a n n e

5

5

Lully

1

MORGES

Préverenges

St-Sulpice (VD)

0 500m

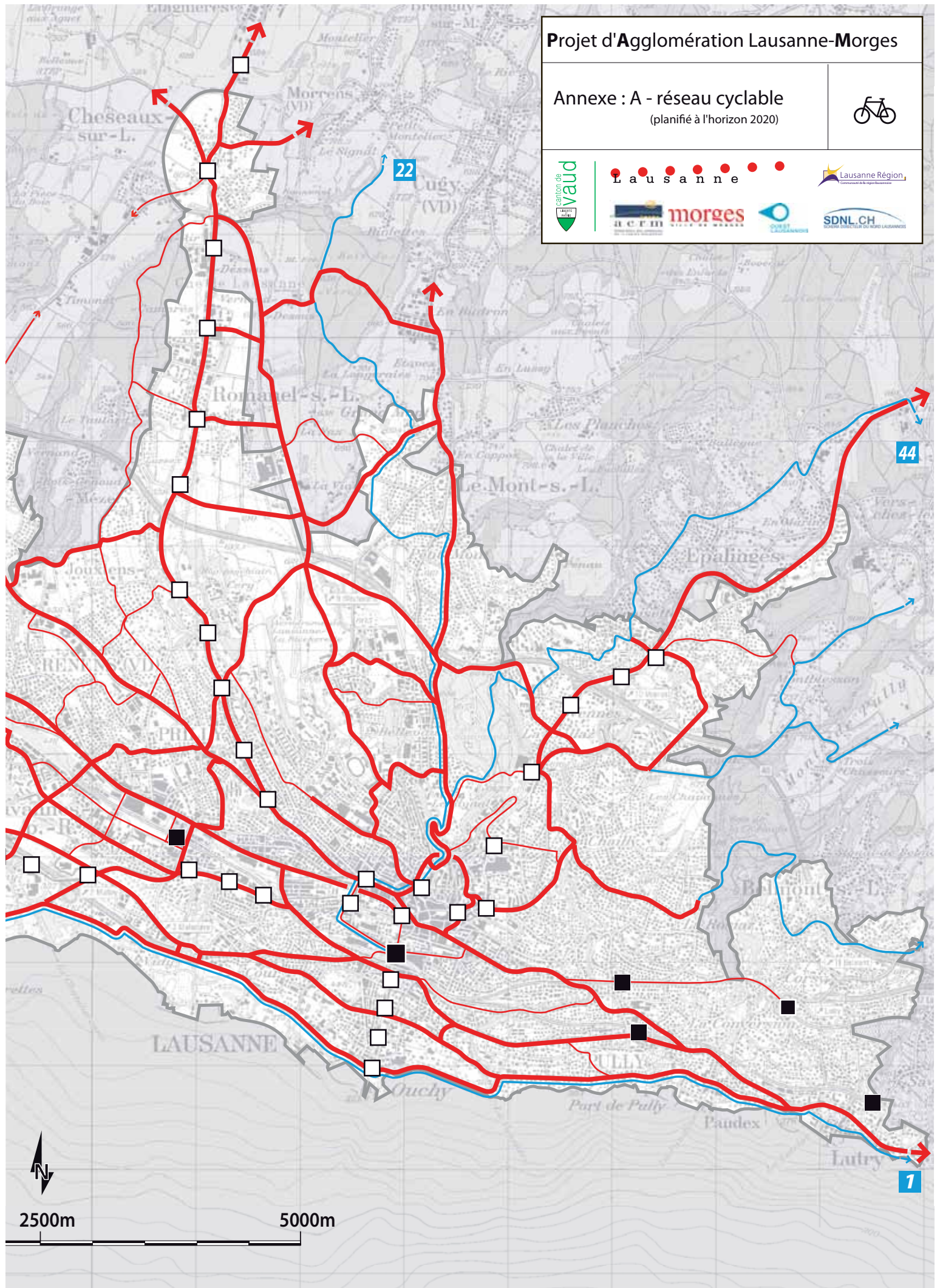
25

Projet d'Agglomération Lausanne-Morges

Annexe : A - réseau cyclable
(planifié à l'horizon 2020)



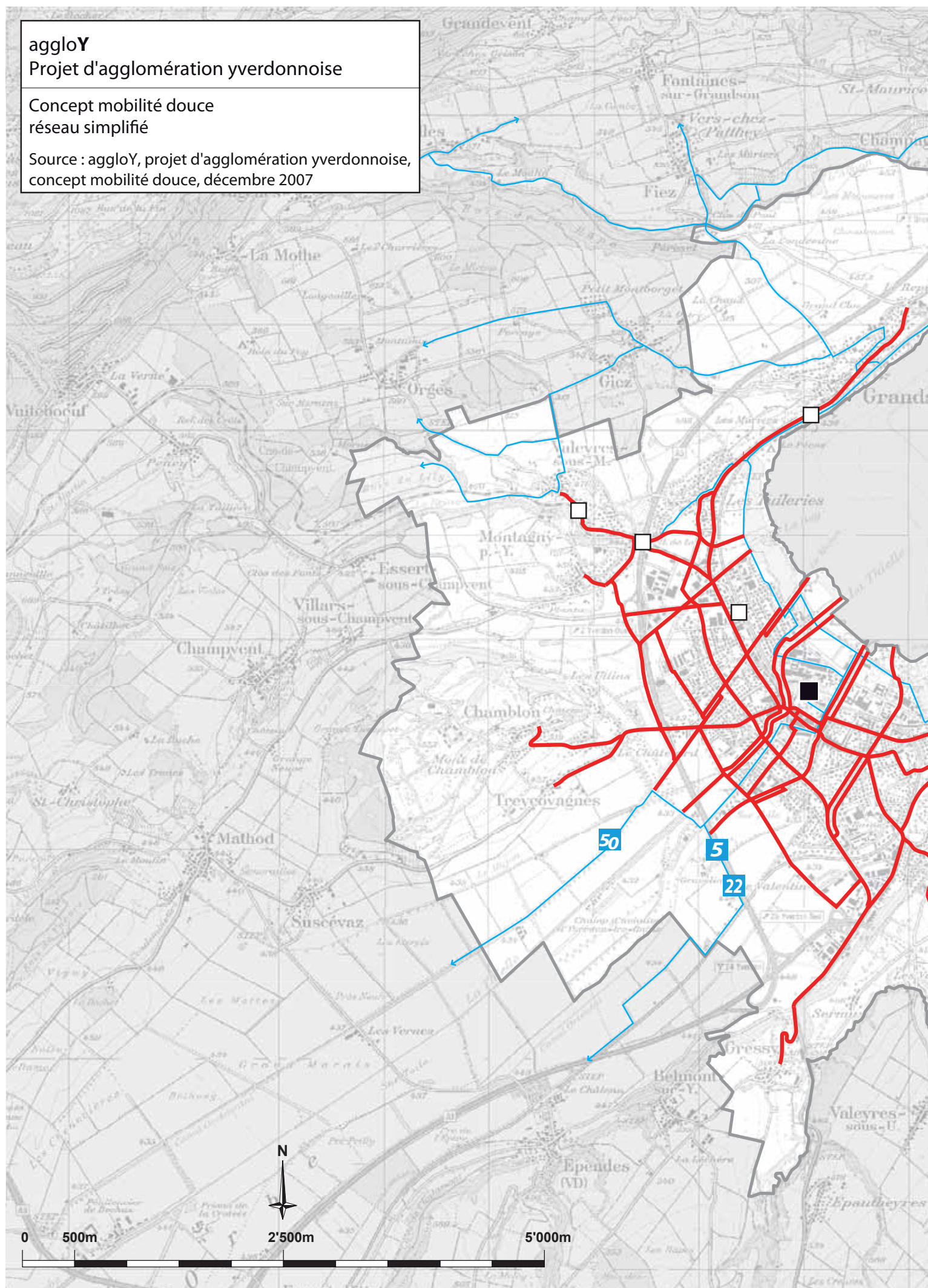
L a u s a n n e

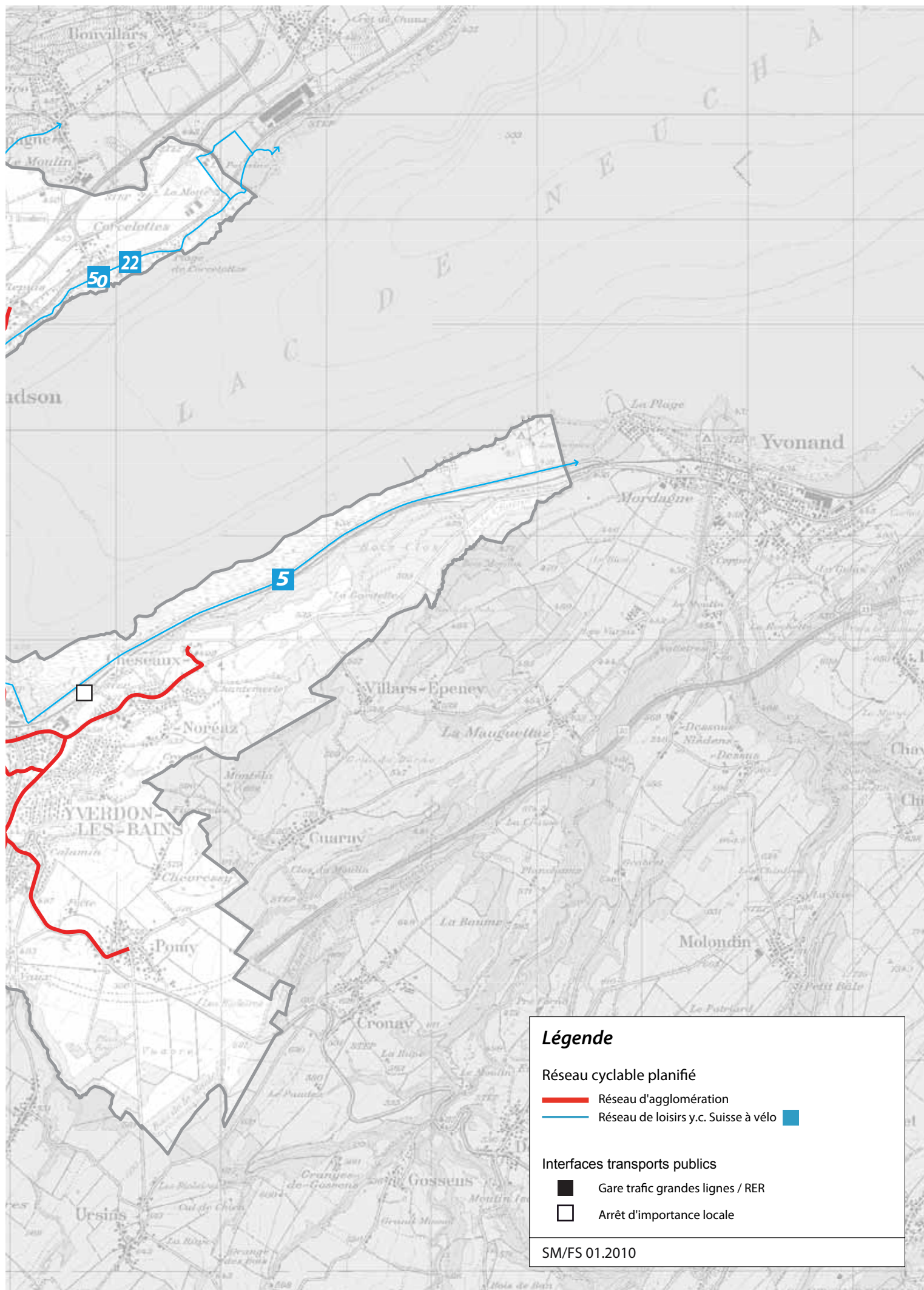


aggloY
Projet d'agglomération yverdonnoise

Concept mobilité douce
réseau simplifié

Source : aggloY, projet d'agglomération yverdonnoise,
concept mobilité douce, décembre 2007





Projet d'agglomération franco-valdo-genevois
Plan directeur régional du district de Nyon

Schéma du concept des mobilités douces
réseau cyclable simplifié - PROVISOIRE

Source : Plan directeur du district de Nyon - Schéma du
concept des mobilités douces - version provisoire - 04.2009

Légende

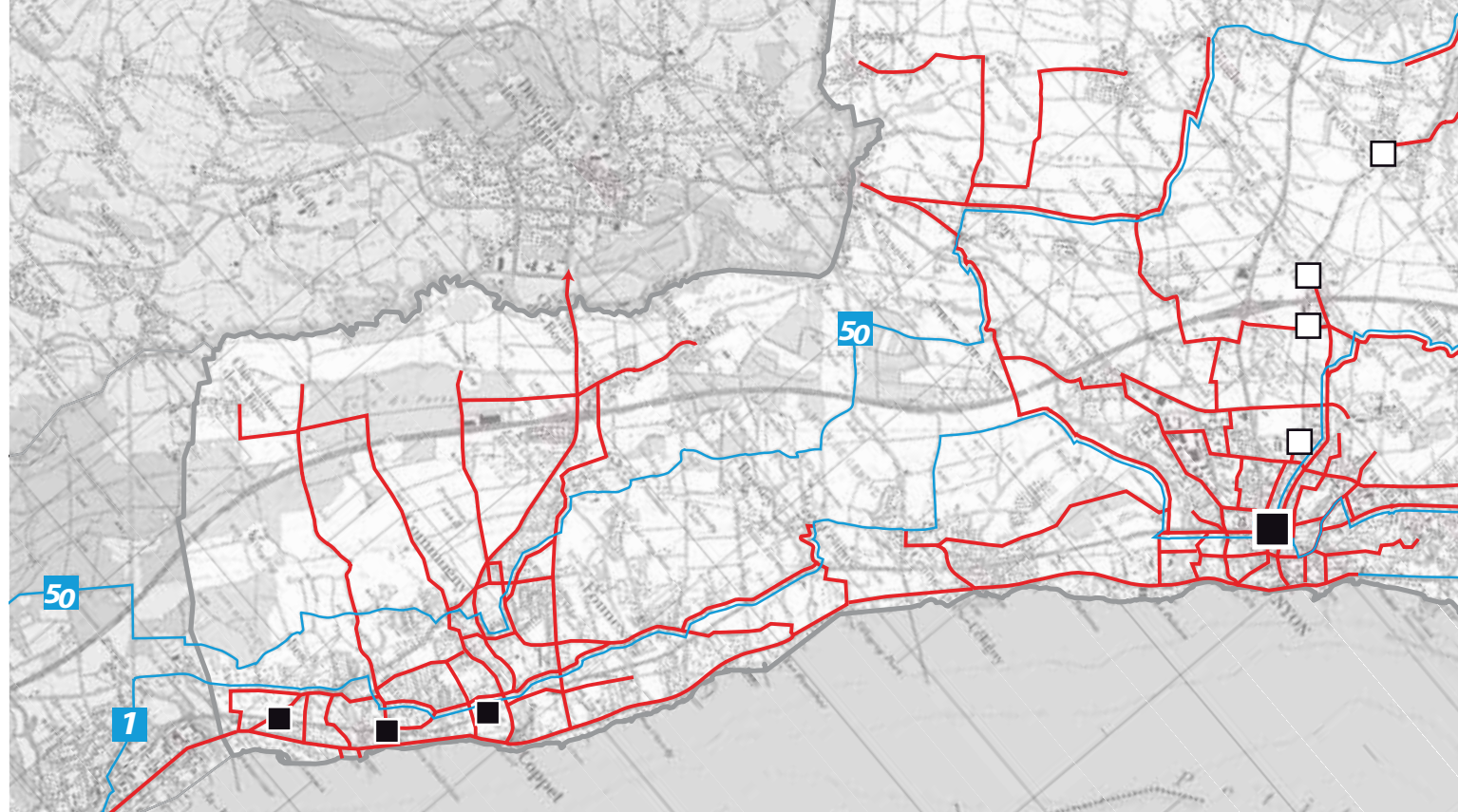
Réseau cyclable planifié

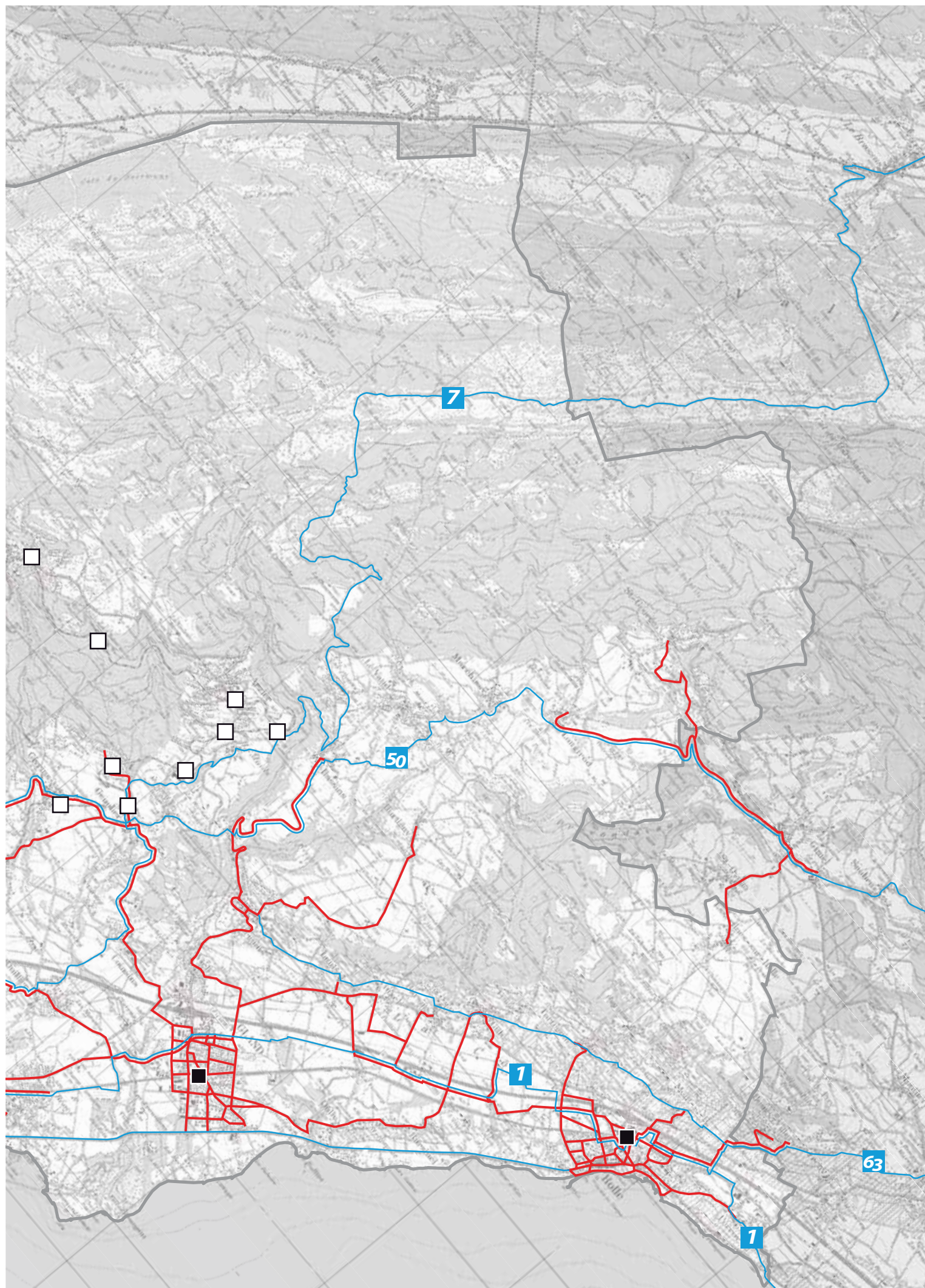
- Réseau d'agglomération
- Réseau de loisirs y.c. Suisse à vélo

Interfaces transports publics

- Gare trafic grandes lignes / RER
- Arrêt d'importance locale

SM/FS 01.2010





2.2 Développer l'intermodalité vélo + train/bus

« L'intermodalité vélo + train/bus » est la possibilité de se rendre à vélo à une gare ou à un arrêt de bus, puis de poursuivre son parcours en transports publics – voire même, à l'arrivée, de faire un dernier trajet à vélo. Cette combinaison du vélo et des transports publics renforce les projets d'agglomération et peut améliorer l'accessibilité aux centres régionaux et aux agglomérations.

Actuellement, 93 % des habitants et 97 % des emplois du canton sont à moins de 3 km d'une gare ou d'une halte ferroviaire. À moins de 500 m, la marche à pied est efficace. Entre les deux, c'est le domaine d'efficacité du vélo : dans cette couronne se situent **316'500 habitants (50 % de la population) et 127'000 emplois (40 % des emplois du canton)**.

Le potentiel de rabattement vers les gares et vers les arrêts de bus structurants est très important. Or, c'est souvent le « **dernier kilomètre** » qui est le maillon faible pour les cyclistes. Des efforts importants ont été consacrés à l'amélioration de la fréquence des trains et des bus : il reste à les valoriser en améliorant l'approche des gares et des arrêts de bus par la mobilité douce.

Trois types d'interventions sont nécessaires :

- > **sécuriser les chemins d'accès vers les gares/arrêts** dans un rayon de 3 à 5 km
- > **assurer de bonnes conditions de stationnement aux gares et aux arrêts de bus** : offre de parkings B+R en quantité suffisante et de bonne qualité (confort d'utilisation, éclairage, abri, sécurité, lutte anti-vol, etc.)
- > **soutenir les réseaux de vélos en libre service, notamment les stations prévues dans les gares du canton** : divers projets sont réalisés et en cours (voir encadré) ; ils contribuent fortement à modifier l'image sociale du vélo et la perception de son efficacité.

Ces programmes d'action sont à mettre en œuvre progressivement, en fonction des besoins et des potentiels. Une priorité sera donnée aux périmètres de 3 km autour des centres régionaux, bien desservis en transports publics et abritant de nombreux emplois, services et activités d'intérêt intercommunal.

Vélos en libre-service : trois réseaux vaudois unifiés

Deux réseaux de vélos en libre-service ont été mis en place en 2010 : dans l'agglomération Lausanne-Morges (ville de Morges, site des Hautes Écoles et Lausanne-Ouchy) , dans la Riviera (Vevey - La Tour-de-Peilz) et à Yverdon-les-Bains. Un troisième réseau sera mis en place dans le Chablais. Géré par velopass, le système permet de louer un vélo dans un grand nombre de stations en libre-service, 7 jours sur 7 et 24 h sur 24. L'abonné peut prendre un vélo sur une borne et le déposer sur une autre, au plus près de sa destination.

Les gares et arrêts de transports publics sont parmi les sites les plus favorables pour l'implantation de telles stations de location de vélos, qui permettent de parcourir le « dernier kilomètre » dans les meilleures conditions.

Des projets de développement de cette offre de vélos en libre-service sont à l'étude dans d'autres villes du canton.



Chemin d'accès vers une gare régionale (environs de Zoug)



Parking vélo devant la gare d'Amsterdam



Offre de vélos en libre-service à la gare de Morges

2.3 Plan cantonal du réseau cyclable

Le plan cantonal du réseau cyclable (voir carte, page suivante) est établi en superposant quatre « couches » de planification :

- > les réseaux prévus par les projets d'agglomération (2.1)
- > les réseaux de rabattement vers les gares et les arrêts de bus, afin d'encourager l'intermodalité (2.2)
- > les éléments de liaison complémentaires nécessaires pour mettre en cohérence les deux réseaux ci-dessus
- > les grands itinéraires cyclables nationaux et régionaux SuisseMobile.



Ce plan vise à répondre aux besoins actuels et à attirer de nouveaux utilisateurs en offrant un réseau sûr, continu et cohérent sur l'ensemble du canton, quels que soient les types de routes concernés et les autorités responsables. Il répond prioritairement aux besoins des déplacements utilitaires à vélo et se combine, dans certains cas, avec le réseau SuisseMobile destiné aux loisirs.

Son maillage cantonal structurant pourra être complété par des réseaux secondaires, qui sont de la compétence des communes.

Mise en œuvre

Le plan cantonal du réseau cyclable est le document de référence général pour la mise en œuvre des programmes d'amélioration et d'entretien des infrastructures vélo par les diverses autorités responsables :

- > les communes sur les routes communales et sur les portions de routes cantonales en traversée de localité, avec l'appui technique du Guichet vélo
- > le Canton sur les routes cantonales hors traversée de localité : les mesures en faveur des vélos seront réalisées selon un ordre de priorité tenant compte du nombre d'habitants et d'emplois, des volumes de trafic, de la continuité des grands itinéraires (rives des lacs et liaisons nord-sud), des synergies avec les projets d'agglomération, etc.

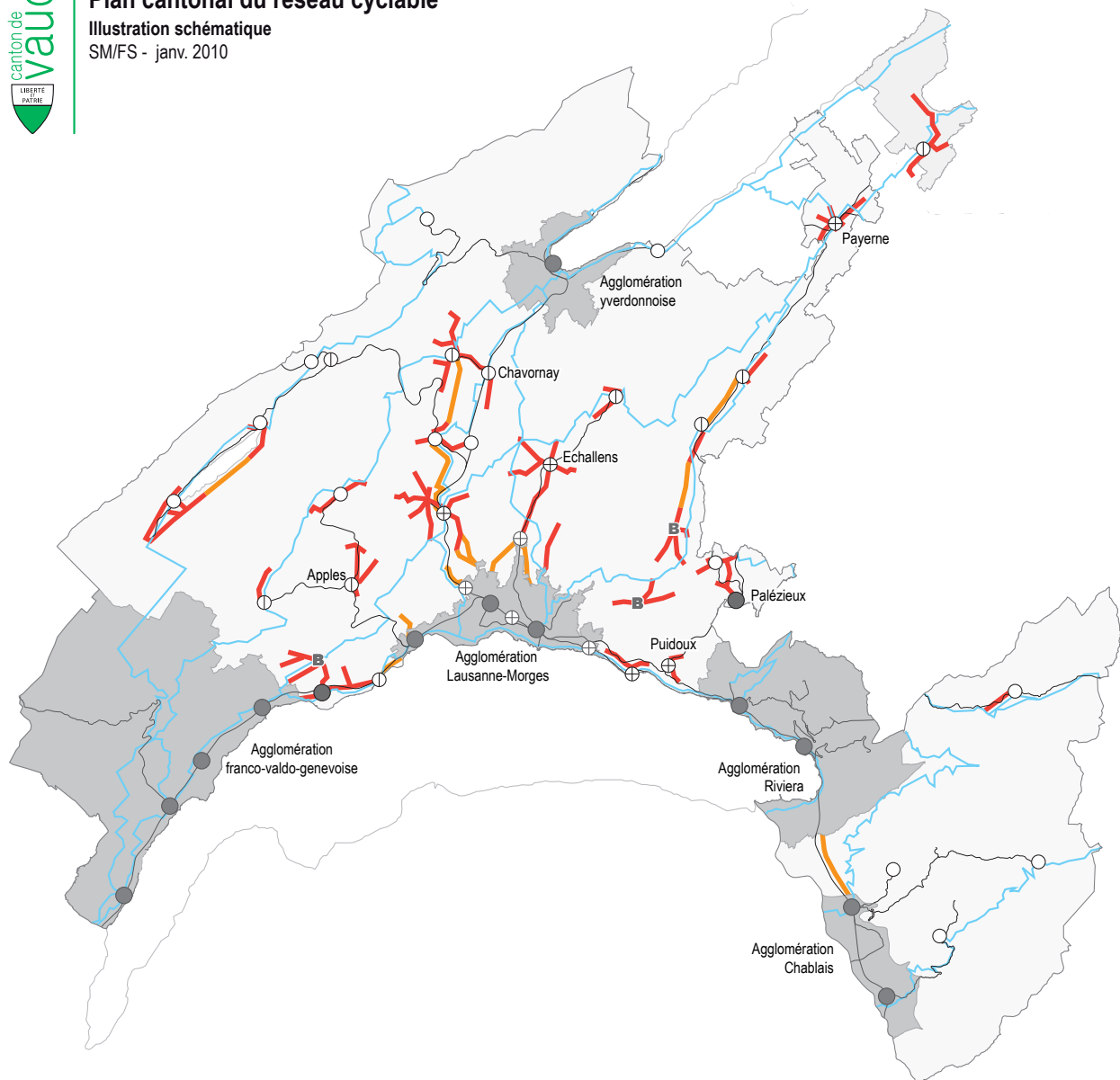
Évolutif, le plan cantonal du réseau cyclable sera mis à jour en fonction de la mise en œuvre des différentes planifications.



Plan cantonal du réseau cyclable

Illustration schématique

SM/FS - janv. 2010



Réseau cyclable

Hors agglomération

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

En agglomération

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

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

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

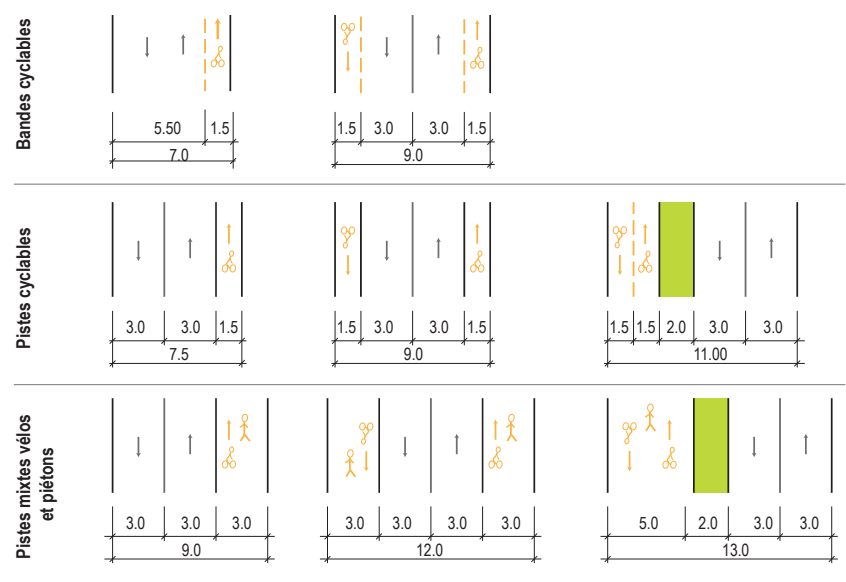
Mesures d'aménagement

Le plan cantonal du réseau cyclable coordonne la réalisation de diverses mesures d'aménagement.

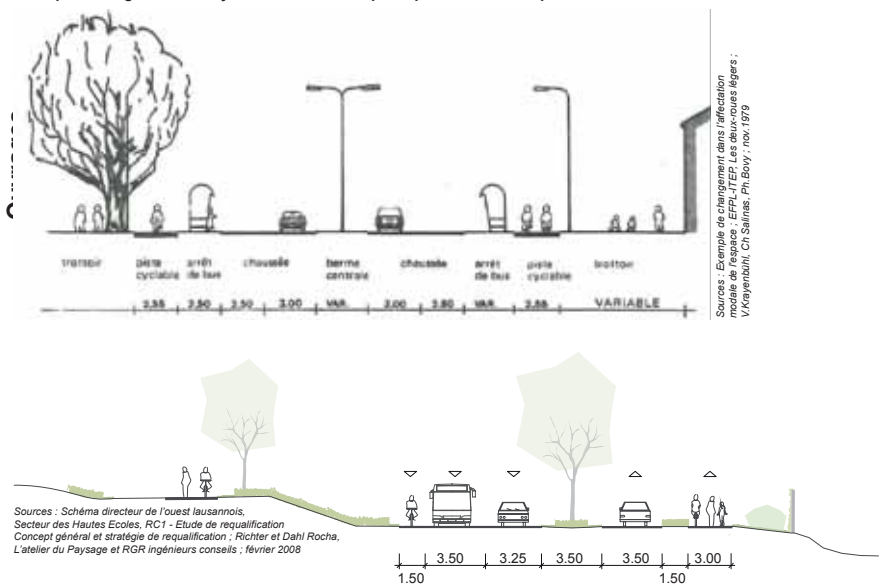
> Des tronçons de routes cantonales sont à équiper d'un aménagement cyclable, selon le volume du trafic cycliste potentiel, le trafic motorisé, la pente et la différence de vitesse entre les usagers.

> Plusieurs types d'aménagements seront mis en œuvre (piste ou bande cyclable ou mixité, ou itinéraire parallèle à la route) selon le type de route, le trafic et le contexte (trafic motorisé, contexte urbain, déclivité, etc.), afin de créer des tronçons homogènes et sûrs.

Exemples d'aménagements en faveur des vélos, avec dimensions indicatives (en m)



Exemple d'intégration des cyclistes et des transports publics dans l'espace routier



> **Un jalonnement** des itinéraires sera installé selon la norme VSS 640'829a, de façon à garantir un standard de jalonnement identifiable et compréhensible partout, à l'intérieur et hors des agglomérations.



3

Promotion du vélo : volet « culture du vélo »

Construire un réseau cyclable de qualité est un acte nécessaire, mais non suffisant. L'expérience montre que l'usage du vélo ne se développe que si les mesures d'infrastructure sont complétées par des démarches de promotion, d'autant plus efficaces qu'elles profitent de synergies avec d'autres partenaires : milieux de la santé, monde du tourisme, opérateurs de transport public, acteurs de l'éducation et du sport, entreprises, communes, etc.

Tel est le but du deuxième volet de la stratégie cantonale de promotion du vélo : diffuser une « culture du vélo » qui conduise les planificateurs et la population à mieux prendre en compte ce moyen de transport dans leurs décisions d'aménagement et leurs choix de mobilité.

Il comprend deux lignes d'action :

3.1 sensibiliser le public

3.2 sensibiliser et conseiller les responsables des espaces publics.

3.1 Sensibiliser le public

Divers organismes publics et privés mènent des actions de sensibilisation au vélo. D'autres améliorent l'image du vélo dans le cadre de campagnes de promotion d'autres produits (offices du tourisme, entreprises de transport public, par exemple). Ces démarches sont essentielles pour attirer les cyclistes vers les infrastructures améliorées prévues par le premier volet de la stratégie cantonale de promotion du vélo.

Le Canton entend être l'un des animateurs de ce tissu d'initiatives. La grande diversité des acteurs permet de toucher toutes les catégories de population et de cibler les meilleures opportunités.

Les champs d'action des démarches de sensibilisation sont notamment :

> **les plans de mobilité des entreprises**, qui peuvent jouer un rôle déterminant en incitant leurs collaborateurs à se déplacer à vélo pour se rendre au travail, voire en créant des services de livraisons, de messagerie ou de consultation à vélo. Le Canton mène une promotion active de cet outil auprès des entreprises du canton, notamment par une publication (juin 2004), un prix cantonal (ouvert aux administrations publiques depuis 2009) et dans le cadre des demandes de permis de construire. Il organise et anime des Forums « mobilité d'entreprise. »

> **les associations Pro Vélo, ATE, TCS**, actives dans les processus de consultation et organisatrices d'actions de promotion (par exemple « Bike to work » pour pendulaires, « Bike2school » pour élèves et enseignants, etc.). Depuis 2006, l'Administration cantonale vaudoise participe à l'action « Bike to work. »

> **les cours de conduite** cycliste pour enfants, adultes, familles, associations, entreprises, etc. proposés par les associations

> **le programme scolaire de la Gendarmerie**, aujourd'hui axé sur la sensibilisation aux dangers de la circulation à vélo et qui doit aussi mettre en avant les effets positifs du vélo pour les enfants

> **la promotion de la santé** : l'association des Liges de la santé participe à des campagnes locales et nationales vantant souvent les bienfaits du vélo (par exemple, promotion de l'activité physique « Allez Hop », « Ça marche ! », prévention des maladies cardio-vasculaires, etc.). Le Service de la santé publique a, par exemple, proposé que l'action « Bouger plus, manger mieux » soit étendue au vélo

> **le tourisme** : le vélo est un produit touristique prisé, valorisé par la plate-forme **SuisseMobile** pour les loisirs et le tourisme doux (marche, vélo, VTT, roller et canoë). La « Suisse à vélo » comprend le balisage de 9 itinéraires nationaux et de 55 itinéraires régionaux. Des offres combinées (vélo + hébergement) sont soutenues par l'Office du Tourisme du Canton de Vaud, par les offices régionaux et par les entreprises de transport public

> **le sport cycliste** : les clubs affiliés à l'Association cycliste cantonale vaudoise (ACCV, qui regroupe 20 clubs vélo et 6 clubs bicross/trial) offrent une plate-forme de pratique du vélo à encourager. De même, le programme « Cycling for All » de la Fédération nationale des cyclistes encourage le vélo sans caractère de compétition. Les subventions aux clubs de l'ACCV sont gérées par le Canton grâce au Fonds du sport, mis à disposition par les sociétés de loterie

> **le marketing valorisant le vélo** doit être renforcé ; par exemple, les opérations de vélos en libre service réalisées à Lyon et à Paris ont eu un rôle déterminant sur l'image du vélo en France, en mettant en avant la complémentarité vélo-métro.

3.2 Sensibiliser et conseiller les responsables des espaces publics

En matière de mobilité cycliste, le niveau de connaissance général des acteurs n'est pas toujours suffisant. Les spécialistes du vélo doivent transmettre leur savoir-faire aux responsables de l'espace public : les services techniques, les maîtres d'ouvrage et les professionnels qui le conçoivent, qui l'aménagent et qui l'entretiennent.

Sensibiliser les services techniques et les élus communaux

Pour répondre aux besoins de formation des services techniques, deux pistes sont à développer :

> **promouvoir et renforcer les outils de formation** pour les employés des services cantonaux, les techniciens et élus communaux et les professionnels privés (planificateurs, ingénieurs, architectes) : ateliers de travail, visites techniques, « newsletter vélo » sur l'actualité (publications, manuels OFROU, lois et règlements, etc.), séminaires ou cours en partenariat avec les associations de professionnels (Conférence Vélo Suisse, VSS, SVI, SIA, VLP-ASPAN)

> **favoriser la concertation** entre les services techniques du Canton et des communes, de façon à capitaliser les savoir-faire lors de l'élaboration des projets d'aménagement ; parallèlement, la **consultation systématique des associations** représentant les usagers, pour les projets ayant une composante vélo, permettra de mieux prendre en compte les besoins ; pour les projets dans lesquels il est impliqué, le Canton veillera à mettre en place une démarche concertée entre communes et Canton, comprenant une phase de consultation des associations.

Les **bonnes réalisations** peuvent être distinguées par une récompense et diffusées par une forte communication. Ainsi, le **Prix Vélo** récompense les meilleures infrastructures cyclistes (répondant Pro Vélo Suisse).

Conseiller les maîtres d'ouvrage

Le conseil aux maîtres d'ouvrage vise à les faire bénéficier des connaissances et des expériences acquises en matière d'infrastructures cyclables. À cette fin, dans le cadre fixé par le plan cantonal du réseau cyclable décrit au chapitre 2.3, le Canton dispose de deux outils de conseil.

> Le Guichet vélo

Cet organe de conseil spécialisé a pour vocation de coordonner les actions cantonales et les actions communales et d'apporter appui et conseil aux communes et aux autres maîtres d'ouvrage qui planifient un réseau cyclable ou conçoivent des aménagements pour cyclistes.

Créé en 2007, le Guichet vélo se compose d'un représentant du Service des routes (aspects opérationnels) et d'un représentant du Service de la mobilité (planification et conception).

> La Sous-commission cantonale des espaces publics (SCEP)

Pour les projets d'espaces publics qui ont souvent un volet « vélo » (aménagement d'un centre de village ou traversée de localité, par exemple), les communes et les autres maîtres d'ouvrage peuvent solliciter la SCEP en s'adressant au **Voyer de région ou au Service de la mobilité**.

Cette commission a pour rôle principal d'apporter appui et conseil aux communes qui élaborent des projets d'aménagement de l'espace public. Elle intègre systématiquement une évaluation de la mobilité cycliste dans les projets d'espaces publics qu'elle examine et émet des recommandations, notamment sur :

- le stationnement des vélos (localisation, arceaux, protection, etc.)
- les aménagements vélos, lorsqu'ils sont nécessaires.

La Sous-commission cantonale des espaces publics (SCEP) est une structure de coordination interservices regroupant des spécialistes des Services de la mobilité, des routes, du développement territorial, de la police cantonale, de l'environnement et de l'énergie. Elle est assistée par des experts extérieurs et travaille en coordination avec le Guichet vélo. La présidence et le secrétariat sont assurés par le Service de la mobilité.

Ces conseils aux maîtres d'ouvrage sont particulièrement utiles pour la réalisation de **projets pilotes**, qu'il est recommandé de réaliser pour tester des solutions nouvelles ou vérifier des options qui ne font pas l'unanimité.

4

Conditions-cadres et moyens de financement

La concrétisation de la stratégie cantonale de promotion du vélo nécessitera des investissements pouvant atteindre plusieurs dizaines de millions de francs sur une période de dix à quinze ans. Le développement des infrastructures cyclables en sera la part la plus importante.

Coût indicatif de différents types d'aménagements cyclables

- Bandes cyclables dans le gabarit existant d'une route : faible (coût du marquage)
- Bandes cyclables : 400.-/m' par côté de route (hors acquisition de terrain et hors travaux de collecteur)
- Pistes cyclables : 700.-/m' par côté de route (hors acquisition de terrain)

Source : Service des routes, février 2010

Pour limiter le volume des charges, la stratégie cantonale de promotion du vélo sera mise en œuvre par étapes, selon les priorités.

Au niveau administratif cantonal, la mise en œuvre est conduite par le Service de la mobilité et le Service des routes, selon leurs compétences respectives. La collaboration entre ces deux services est garantie par le Guichet vélo (voir 3.2 p. 31). Au niveau des agglomérations, la coordination est assurée par les entités d'agglomération.

4.1 Mesures d'aménagement : une mise en œuvre différenciée

La répartition des tâches et du financement entre l'État et les communes pour l'aménagement de la voirie publique est fixée par la loi cantonale sur les routes. La mise en œuvre de la stratégie cantonale de promotion du vélo s'inscrit dans ce cadre légal :

- > les communes sont propriétaires des routes communales et des routes cantonales en traversée de localité : elles sont en charge de l'aménagement, de l'entretien et du financement de ce réseau
- > le Canton est propriétaire des routes cantonales hors traversée de localité : il est en charge de l'aménagement, de l'entretien et du financement de ce réseau.

Dans le cadre de cette répartition, il est proposé quatre groupes de mesures.

> En périmètre d'agglomération : routes communales et routes cantonales en traversée de localité

L'État de Vaud apporte aux communes une contribution financière complémentaire pour la réalisation des mesures d'aménagement vélo retenues par la Confédération dans le cadre des projets d'agglomération.

Dans les trois projets d'agglomération adoptés dans le canton, les premières mesures de mobilité douce prévues (de type A, à réaliser entre 2011 et 2014) totalisent environ 80 millions de francs. La Confédération, par son fonds d'infrastructures, peut financer 30 % à 40 % des coûts. Pour soutenir ces réalisations, **le Canton pourrait apporter une contribution complémentaire de 15 %, portée à 20 % pour les ouvrages de franchissement.**

À l'horizon 2015-2018 (mesures de type B), les montants prévus par les agglomérations Lausanne-Morges, Yverdonnoise et franco-valdo-genevoise totalisent environ 129 millions de francs. Les mesures qui seront issues des projets d'agglomération Riviera et Chablais viendront s'ajouter à ce montant.

Synthèse des investissements prévus dans les agglomérations sur sol vaudois

Les coûts sont exprimés en millions de francs et sont issus des dossiers remis à la Confédération par les agglomérations fin 2007.

Agglomération	Mesures de priorité A (horizon 2011-2014)	Mesures de priorité B (horizon 2015-2018)
agglôY	8	24
PALM	72	85*
PAFVG	0	20
Chablais	-	À définir
Riviera	-	À définir
Total	80	129 (provisoire)

* montant à confirmer par une étude à mener en 2010

Pour créer la base juridique nécessaire à une telle contribution, la législation cantonale devra être complétée. Une modification de la loi sur les transports publics (LTPu) pourrait **étendre aux mesures vélo le champ d'application des subventions cantonales aux transports publics.**

> En périmètre d'agglomération : routes cantonales hors traversée de localité

Les aménagements des routes cantonales hors traversée de localité incombent à l'État. Les mesures vélo retenues dans les projets d'agglomération, mais situées hors traversée de localité, seront **financées par le Canton**, selon les dispositions de la loi cantonale sur les routes, avec le soutien de la Confédération.

> Hors périmètre d'agglomération, hors traversée de localité

Le long des routes cantonales situées hors traversée de localité, les aménagements deux-roues seront réalisés dans le cadre de la planification des investissements routiers cantonaux. Leur échelonnement dans le temps tiendra compte des facteurs suivants :

- priorisation de la stratégie deux-roues : un programme de mise en œuvre des infrastructures prioritaires pour les vélos sera proposé et financé dans le cadre du **budget d'investissement de l'État**, en application de la loi cantonale sur les routes
- programmes d'investissement du Service des routes : les programmes de renouvellement de revêtements routiers, de corrections routières et de travaux de maintenance des ouvrages d'art seront **systématiquement analysés par le Guichet vélo.**

Places de stationnement pour deux-roues

Les aménagements de places de stationnement pour deux-roues sont en principe à charge des communes, dans le cadre de l'aménagement de l'espace public routier communal.

Dans le cas d'ouvrages réalisés par des entreprises de transport public, notamment sur le domaine ferroviaire, le Canton peut intervenir dans le cadre de son soutien aux entreprises de transport public, **sur la base de la loi sur les transports publics**.

4.2 Soutien cantonal aux actions de promotion du vélo

Parallèlement aux mesures d'infrastructures, le Canton peut soutenir des actions de promotion en faveur de la mobilité douce (services de prêt de vélo, Bike to work, édition de cartes cyclistes, etc.).

Un subventionnement cantonal à une action de promotion sera en principe conditionné à la participation de tiers. Les conditions et modalités de soutien seront discutées de cas en cas et définies en fonction des budgets disponibles.

Une adaptation de la loi sur les transports publics permettrait au Canton d'étendre le champ des subventions qu'il alloue aux entreprises de transport public, de façon à soutenir également les actions de promotion du vélo, par exemple l'installation d'offres de vélos en libre-service près des gares.

Vers un développement significatif du vélo

Du point de vue de l'aménagement, de la mobilité et de la santé, le vélo est porteur d'enjeux d'intérêt général. Jusqu'à présent, son usage est resté relativement faible dans le canton de Vaud : il peut donc connaître un développement significatif.

Le Canton entend y contribuer en mettant en place une **stratégie cantonale de promotion du vélo** en deux volets.

Le premier volet concerne les améliorations des **infrastructures pour vélos** (réseau et stationnement).

> **Dans les agglomérations**, des progrès considérables sont réalisables. Le Canton soutient les mesures vélo prévues par les projets d'agglomération (sécurité, nouveaux itinéraires, franchissements, jalonnement, stationnement). Il pourrait apporter une contribution financière complémentaire et réaliser lui-même des aménagements adaptés.

> **Facteur d'intermodalité**, le vélo a un potentiel de développement considérable en tant que moyen de rabattement sur les gares et haltes de train et de bus. Le Canton réalisera les aménagements nécessaires sur les routes cantonales situées hors traversée de localité. Il pourrait soutenir l'aménagement de parkings vélos réalisés par les entreprises de transport public et la création de réseaux de vélos en libre service.

> **Le plan cantonal du réseau cyclable** regroupe et coordonne les programmes de développement planifiés par les diverses autorités responsables. Le réseau routier cantonal sera progressivement aménagé en faveur des vélos.

Le deuxième volet porte sur la **diffusion d'une « culture du vélo »**.

> De nombreuses actions de **sensibilisation du public** sont conduites par divers acteurs et groupements. Le Canton entend être l'un des animateurs de ce tissu d'initiatives. Il pourrait soutenir certaines actions de promotion.

> **Une sensibilisation et un conseil aux responsables des espaces publics** sont nécessaires pour diffuser les savoir-faire en matière d'infrastructures et de gestion des vélos. Le Canton entend assumer ses responsabilités en répondant aux besoins de formation des services techniques et en conseillant les maîtres d'ouvrage par son Guichet vélo.

Bibliographie

- Arch Intern Med. (2000), All-Cause Mortality Associated With Physical Activity During Leisure Time, Work, Sports, and Cycling to Work.
- Citec Ingénieurs Conseils SA, Stratégie cantonale de promotion des vélos, rapport technique, juin 2009
- Injury Prevention (2003), Safety in numbers: more walkers and bicyclists, safer walking and bicycling.
- ITEP/EPFL, Notes de cours Bovy Ph., Krayenbühl V., Salina Ch., 1979
- LASUR (2006), Analyse du suréchantillonnage du microrecensement transports 2005, Rapport final, novembre 2008
- Namias B. (2005), « Pollution de l'air et vélo: le cycliste moins pollué qu'on croit » - GRACQ, Les cyclistes quotidiens
- OFROU, Stationnement des vélos. Recommandations pour la planification, la réalisation et l'exploitation. Manuel. Guide de recommandations de la mobilité douce n°7, 2008
- Plan de mobilité d'entreprise. Guide pratique de la gestion de la mobilité dans les entreprises, État de Vaud et État de Genève, juin 2004
- Ville de Lausanne (2009), Service des routes et de la mobilité, Délégué vélo

Sigles utilisés

ACCV	Association cycliste cantonale vaudoise
ATE	Association transports et environnement
B+R	Parking d'échange vélo (Bike + Rail)
CFF	Chemins de fer fédéraux
EPFL	École polytechnique fédérale de Lausanne
LATC	Loi sur l'aménagement du territoire et les constructions
LRou	Loi sur les routes
LTPu	Loi sur les transports publics
OFROU	Office fédéral des routes
OPair	Ordonnance fédérale sur la protection de l'air
PALM	Projet d'agglomération Lausanne-Morges
RLATC	Règlement d'application de la loi sur l'aménagement du territoire et les constructions
RRVD	Réseau routier cantonal vaudois
SCEP	Sous-commission cantonale des espaces publics
SDOL	Schéma directeur de l'Ouest lausannois
SIA	Société suisse des ingénieurs et des architectes
SM	Service de la mobilité
SR	Service des routes
SVI	Association suisse des ingénieurs et experts en transports
TCS	Touring Club Suisse
UNIL	Université de Lausanne
VD	Vaud
VLP-ASPAN	Association suisse pour l'aménagement national
VLS	Vélos en libre-service
VSS	Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute
VTT	Vélo tout terrain

Impression

Imprimé sur papier Cyclus (recyclé), offset, matt, papier (ange bleu et cygne blanc),
100% vieux papier

Copyright

Service de la mobilité, Etat de Vaud

Reproduction autorisée avec mention de la source, sauf à des fins commerciales.

