

## Mobilité douce

MESURE

A23

### Problématique

Dans le canton de Vaud, le réseau routier cantonal comporte plus de 200 km de pistes et bandes cyclables. Les déplacements non motorisés (marche à pied et cycles, notamment) y représentent moins d'un tiers (30%) du temps de déplacement quotidien, alors qu'en Suisse, ils en représentent 40% (SCRIS, 2002). Par ailleurs, au niveau national, 34% des déplacements effectués en voiture n'excèdent pas une distance de trois kilomètres (OFS – ARE, 2001). On estime que des mesures d'encouragement ciblées permettraient d'accroître la part du trafic cycliste de 50% et celle des trajets accomplis à pied de 20% dans les périmètres densément construits. Il serait donc avant tout possible de décharger efficacement les routes souvent très sollicitées par la circulation automobile et les transports publics dans les agglomérations et les grandes localités.

Relevons tout de même que dans le canton, les longueurs des déplacements non motorisés ont augmenté : les trajets à vélo se sont allongés de 22% entre 1984 et 2000, passant de 292 à 355 km par personne et par année ; quant aux déplacements à pied, ils se sont allongés de 71%, passant de 365 km à 623 km par personne et par année (SCRIS, 2002). Enfin, les habitants des centres-villes se déplacent plus souvent en transports non motorisés que les habitants des autres types de territoires (METRON, 2003).

Si l'on veut diminuer le nombre de déplacements courts en automobile, il faut offrir aux habitants du canton la possibilité d'utiliser des moyens de déplacement non motorisés. Cette offre doit se décliner en fonction du type de territoire et des contextes locaux. Il s'agit tout particulièrement de développer une stratégie en matière de mobilité douce dans tous les instruments d'aménagement (planification directrice, plans d'affectation) des différents niveaux. En outre, le développement de la mobilité douce est un processus qui touche de très nombreux acteurs privés, professionnels, publics, politiques et économiques. La question de la mobilité douce doit être systématiquement posée quel que soit le niveau d'intervention sur le territoire (architecture, urbanisme, génie civil, installations techniques, etc.). Il faudra enfin continuer de sensibiliser la population et l'ensemble des acteurs économiques et politiques à l'intérêt d'exploiter les ressources de la mobilité douce.

Les infrastructures destinées à la mobilité douce doivent être à la fois attrayantes et sûres pour inciter les usagers à se déplacer à pied ou à vélo plutôt qu'en voiture. Cette remarque vaut pour les trajets accomplis par les écoliers et les autres pendulaires ainsi que pour les déplacements de la vie quotidienne, mais aussi pour le trafic lié aux loisirs et au tourisme. Les itinéraires doivent garantir la sécurité, offrir de bonnes interconnexions, permettre d'atteindre toutes les destinations importantes et comprendre des interfaces attrayantes avec les autres moyens de transport (transports combinés de voyageurs). Par ailleurs, des emplacements à vélos doivent être disponibles en nombre suffisant dans les principaux lieux de destination tels que les arrêts des transports publics, les installations de loisirs et les commerces.

### Objectif

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.

### Indicateur

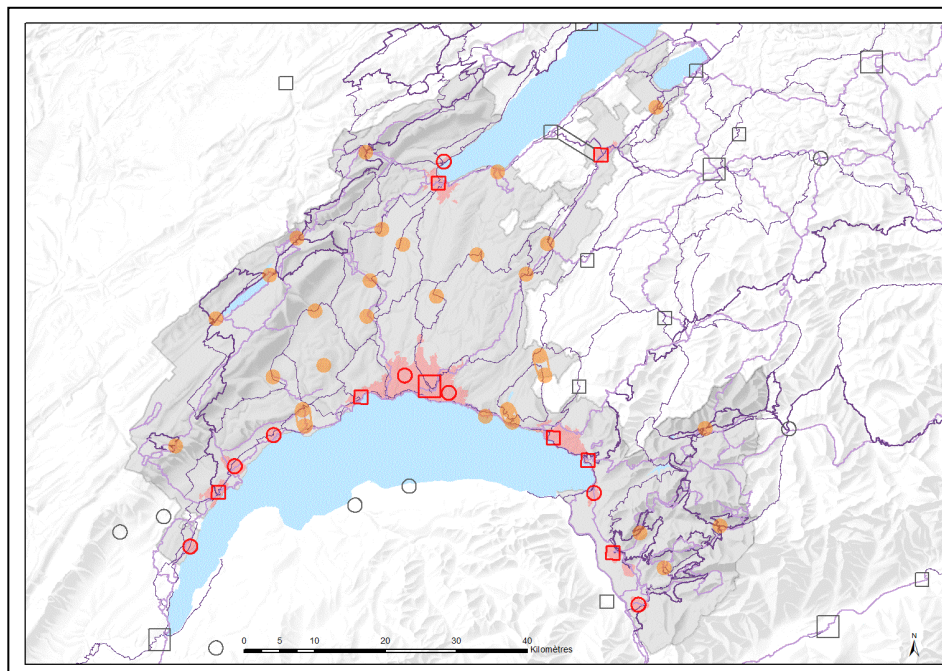
Distance moyenne des déplacements quotidiens non loisirs à pied ou à vélo.

## Mesure

Le Canton encourage 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. Il s'agit d'offrir la possibilité d'utiliser les moyens de déplacement doux en toute sécurité et par des cheminements conviviaux. Le Canton prend les mesures suivantes :

- 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).

## Principes de localisation





### A23 - Mobilité douce

#### Situation actuelle

-  Périmètre compact d'agglomération et de centre cantonal
-  Centre cantonal
-  Centre régional
-  Centralité d'agglomération
-  Centre bipolaire
-  Centre extra-cantonal

#### Mobilité douce

-  Marche, roller
-  Vélo, VTT

Le développement de la mobilité douce concerne l'ensemble du territoire cantonal. Le territoire urbanisé est le lieu disposant du plus fort potentiel de croissance du nombre de déplacements non motorisés.

**Centres régionaux**

Le développement de la mobilité douce vise, de manière générale, à améliorer l'accessibilité des centres régionaux en favorisant l'intermodalité avec les transports publics. La convergence des réseaux cyclables vers les gares, les haltes et les arrêts de bus constituent un élément majeur de la "Stratégie cantonale de promotion du vélo à l'horizon 2020".

**Projets d'agglomération**

Le territoire cantonal est concerné par cinq projets d'agglomération.

Les mesures R11 à R15 décrivent ces projets et explicitent les objectifs poursuivis, ainsi que leurs principales mesures infrastructurelles et non infrastructurelles. En matière de mobilité douce, les mesures des projets d'agglomération sont cohérentes avec les objectifs et les projets de la présente mesure.

**Compétences****Canton**

Le Canton :

- prend à sa charge la moitié des frais de construction et d'acquisition des terrains pour les pistes cyclables dont il admet la nécessité (Loi cantonale sur les routes - LRou, art. 54, al. 1) ;
- soutient les mesures vélo prévues par les projets d'agglomération.

Les services en charge de la mobilité et de l'aménagement du territoire :

- conseillent les communes et les régions dans le cadre des planifications directrices et des plans d'affectation et les sensibilisent à la problématique de la mobilité douce ;
- demandent aux communes d'élaborer une stratégie qui favorise la mobilité douce dans le cadre des planifications directrices et des plans d'affectation.

Le service en charge de la mobilité :

- élabore la planification du réseau deux-roues.

**Communes**

Les communes :

- élaborent une stratégie qui favorise la mobilité douce dans le cadre des planifications directrices et des plans d'affectation ;
- explicitent dans le rapport 47 OAT les mesures qu'elles prennent en la matière et intègrent des dispositions réglementaires dans les plans d'affectation ;
- supportent les dépenses relatives aux aménagements qu'elles demandent en bordure de routes et en dehors des traversées de localités, tels que pistes cyclables (Loi cantonale sur les routes - LRou, art. 54, al. 1) ;
- supportent les frais d'entretien de ces aménagements, dont la nécessité est admise ou non par le Canton (Loi cantonale sur les routes - LRou, art. 54, al. 3) ;
- assurent, en collaboration avec le Canton, la continuité des itinéraires dédiés à la mobilité douce de loisirs et de tourisme.

**Echelle régionale**

Les régions :

- élaborent une stratégie qui favorise la mobilité douce dans le cadre des procédures de planifications directrices.

**Coûts de fonctionnement**

Mesure réalisée dans le cadre des procédures existantes.

**Délai de mise en œuvre**

A définir.

**Etat de la coordination**

Information préalable.

**Service responsable de la coordination**

Service en charge de la mobilité.

**Références****Références à la législation**

Loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR); Ordonnance fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (OCPR); Loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT), art. 3, al. 3, let. c; Ordonnance fédérale sur l'aménagement du territoire (OAT), art. 47; Loi sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC), art. 25, 27, 35, 36, 38b, 40, 41 et 47; Loi cantonale sur les routes (LRou), art. 54.

**Autres références**

SCRIS, La mobilité des Vaudois. Résultats du microrecensement 2000 sur les comportements en matière de transport, 2002; OFS – ARE, La mobilité en Suisse. Résultats du microrecensement 2000 sur le comportement de la population en matière de transports, 2001; METRON, Mobilité spatiale dans le canton de Vaud selon le microrecensement sur les comportements en matière de transport 2000, 2003; SM, Stratégie cantonale de promotion du vélo à l'horizon 2020, 2010.