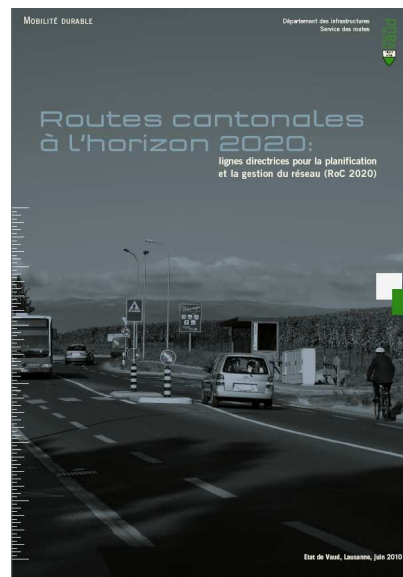




Planifications stratégiques des routes et des vélos à l'horizon 2020

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





Un moment fort de la législature

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

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

Planification routière

Lignes directrices

- ▶ **Réseau routier en adéquation avec les besoins des usagers**
 - redéfinir les catégories de routes par leur niveau de service

 - ▶ **Amélioration de l'efficacité, de la productivité et de la sécurité du réseau**
 - prestations en lien avec la catégorie de niveau de service
 - priorisation des projets
 - construction durable

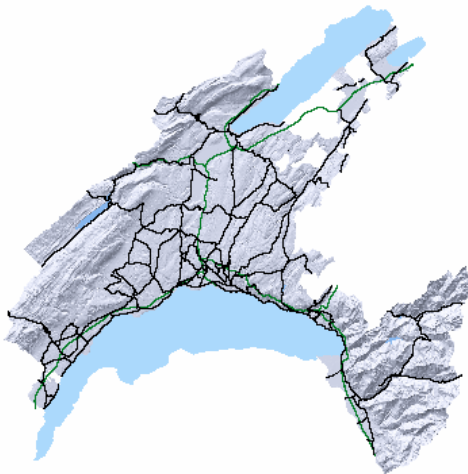
 - ▶ **Préservation de la substance patrimoniale**
 - budget nécessaire pour l'entretien des chaussées et des ouvrages d'arts
-

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

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

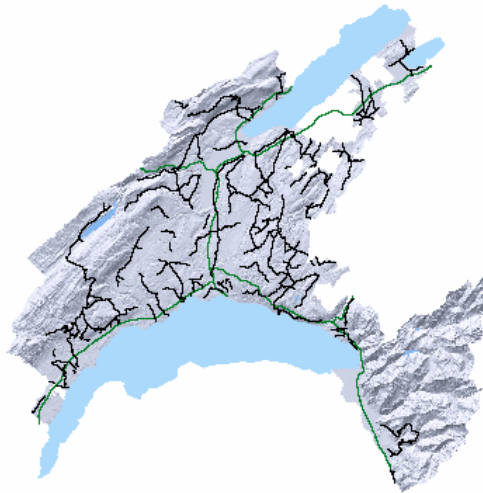
Réseau de base
(41.7%)

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



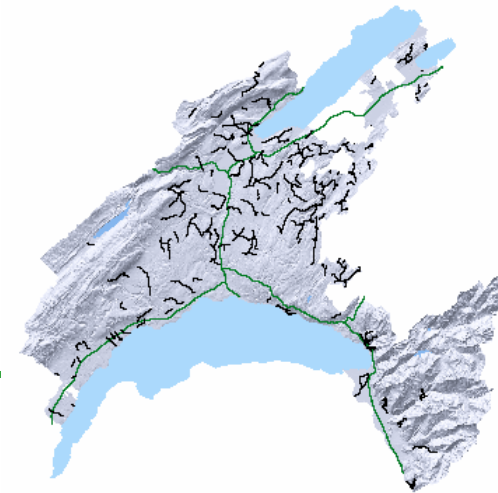
Réseau complémentaire
(35.1%)

assurer l'accessibilité locale dans les zones fortement urbanisées



Réseau d'intérêt local
(23.2%)

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



Améliorer l'efficacité et la productivité du réseau

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



Améliorer l'efficacité et la sécurité

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

Améliorer l'efficacité et la sécurité

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

Préserver la substance patrimoniale

► Chaussées

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

Préserver la substance patrimoniale

► Ouvrages d'art

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

En résumé, pour les routes

► Nouvelle hiérarchie

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

► Efficacité et sécurité du réseau

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

► Maintien du patrimoine

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

Planification vélo

Diagnostic

Atouts du vélo

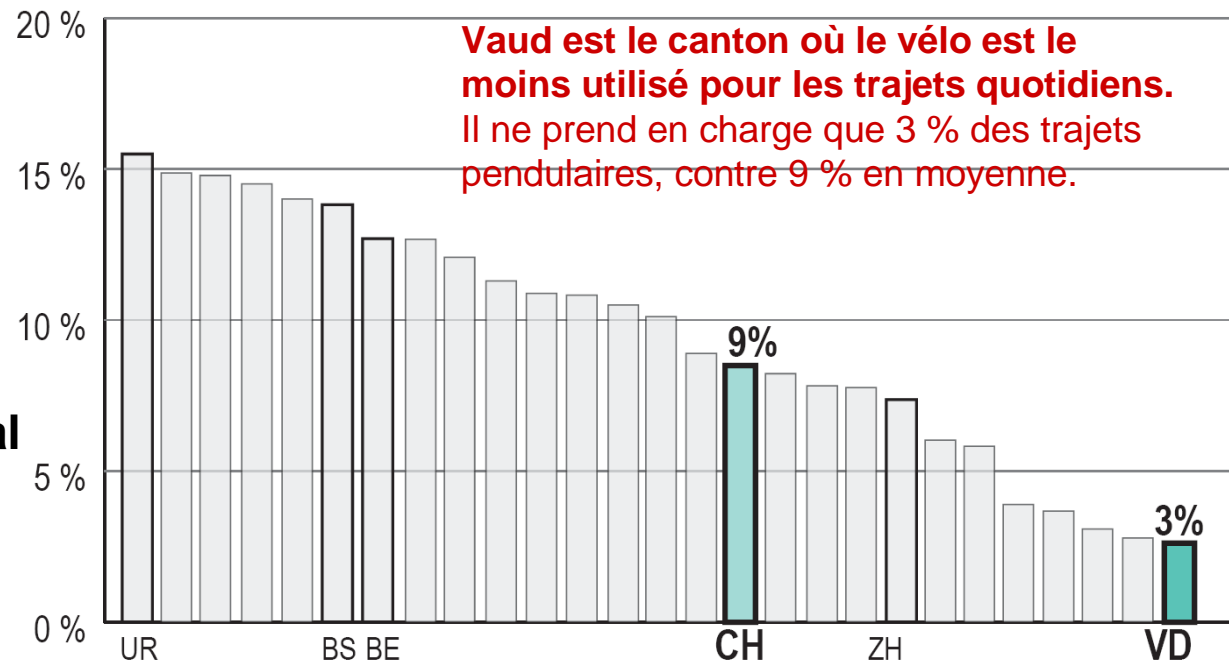
- ▶ Coûts en infrastructures faibles, en comparaison des autres modes.
- ▶ Émissions sonores et de particules négligeables.
- ▶ Diminution des risques de maladie cardiovasculaire.

Objectif du Plan dir. cantonal

- ▶ Tripler les distances moyennes parcourues quotidiennement en vélo.

Utilisation du vélo dans le Canton

Déplacement pendulaire - Part modale vélo selon RFP 2000



Agir sur les infrastructures

Agglomérations

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

Intermodalité vélo + train/bus

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

Plan cantonal du réseau cyclable

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

Agir sur les infrastructures

Plan cantonal du réseau cyclable : superposition de quatre réseaux vélo



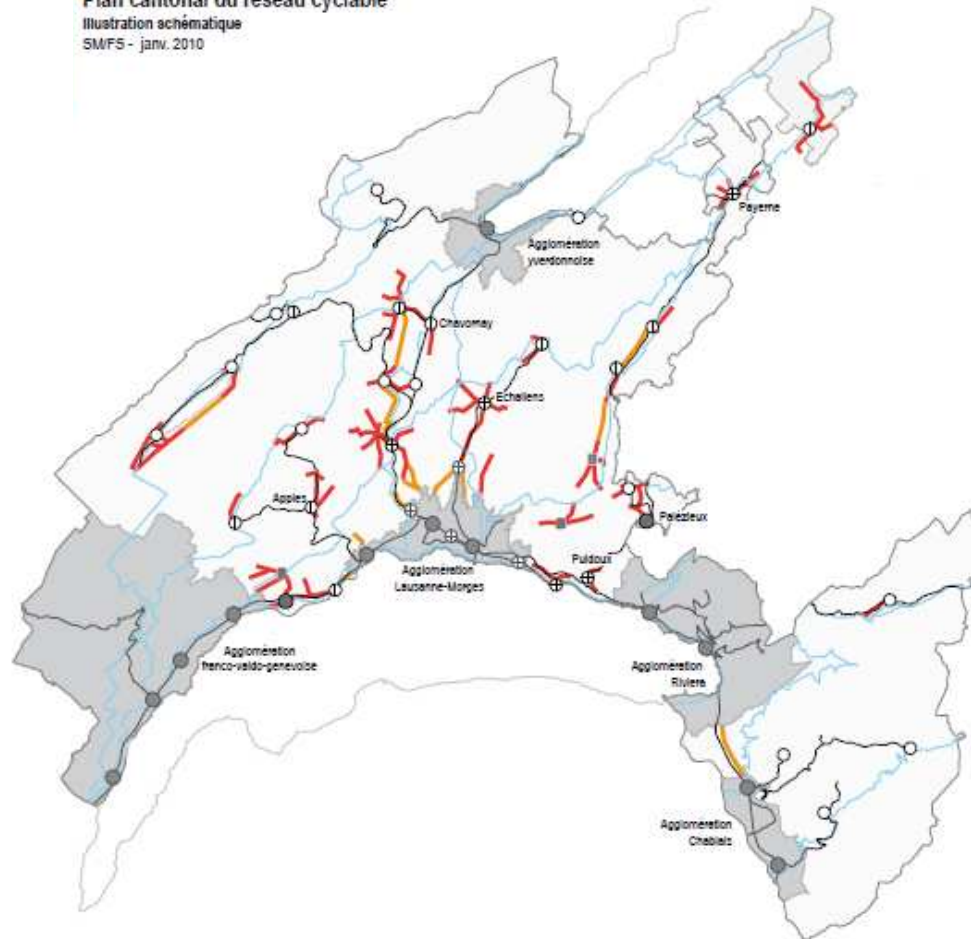
Le plan cantonal du réseau cyclable est établi en superposant quatre réseaux ou «couches» de planification :

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

Agir sur les infrastructures

Plan cantonal du réseau cyclable

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



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

Réseau cyclable

Hors agglomération

- Réseau cyclable de rattachement 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/ICNIR/RE)
- Nœud structurant du réseau de bus régional

Promouvoir l'utilisation du vélo

Sensibilisation du public

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

Sensibilisation des responsables techniques

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

Principes de mise en œuvre et conditions cadres

Agglomérations – routes communales et cantonales en traversée

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

Agglomérations – routes cantonales hors traversée de localité

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

Principes de mise en œuvre et conditions cadres

Hors agglomération et hors traversée de localité

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

Stationnement

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

Sensibilisation-promotion

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

Investissements futurs

- ▶ **21.5 mios de francs** pour les mesures vélo dans les agglomérations entre 2011 et 2014 :
 - 13.5 mios pour les routes communales avec un taux de 15 à 20% (crédit cadre en préparation)
 - 8 mios pour les routes cantonales (notamment RC1, etc.)

 - ▶ **3-5 mios/ an** pour le réseau de rabattement sur les gares entre 2010 et 2030
 - investissements sur les routes cantonales hors traversée et hors agglomérations (inclus dans les budgets d'investissement)

 - ▶ **Soutien aux agglomérations** à définir pour la période 2015-2018
 - mesures à l'étude dans les agglomérations (2^e crédit cadre).
-

En résumé

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