



Postulat - 24_POS_51 - Laurent Balsiger et consorts - Voies express cyclables sur l'axe lémanique – une infrastructure de mobilité clé entre agglomérations, au nom de Nathalie Vez et Sébastien Humbert

Texte déposé :

Le développement de la mobilité douce est une priorité incontournable pour répondre aux défis environnementaux et de mobilité auxquels notre canton est confronté. Les exemples des pays du Nord de l'Europe, sur lesquels nous reviendrons, sont éloquentes. Dans ce contexte, la mise en place de voies express cyclables, aussi appelées « véloroutes express », sur l'axe lémanique, en complément et pour désengorger les autres formes de mobilité, est une opportunité à explorer sans délai pour notre Canton.

Mais au fait, qu'est-ce qu'une voie express cyclable ? Voici la définition de l'Office fédéral des routes (OFROU) dans son document « Voies Express Vélo 2015 »^[i] : « Les voies express vélo sont des liaisons d'excellente qualité à l'intérieur du réseau cyclable. Elles relient certaines destinations importantes, au potentiel élevé, sur de plus grandes distances, tout en offrant aux cyclistes la possibilité de rouler de manière fluide et confortable. La priorité est donnée à des itinéraires avec un minimum d'interruptions : un nombre d'arrêts réduit entraîne une progression rapide, et donc des temps de trajet plus courts. »

Les Pays-Bas : Un exemple pionnier des voies express cyclables

Les Pays-Bas sont largement reconnus pour leur réseau cyclable exemplaire, qui inclut un vaste réseau de voies express cyclables de transit intra et inter agglomérations. Souvent séparées du trafic motorisé, elles permettent aux cyclistes de se déplacer rapidement et en toute sécurité sur de longues distances. Un exemple marquant est la véloroute express F35, déjà partiellement ouverte, qui relie les villes d'Almelo et Enschede sur une distance de 62 km^[ii]. Cette infrastructure qui réduit les temps de déplacement et augmente la sécurité des cyclistes, augmente significativement la part modale du vélo, contribuant ainsi à une réduction non négligeable des émissions de CO₂, du nombre de voitures sur la route, et à une amélioration de la qualité de vie des habitants.

En termes de report modal, certaines études indiquent qu'environ 20% des usagers de la voiture sur ces axes ont opté durablement pour le vélo grâce à ces infrastructures. Le site du Centre d'Information

sur le Cyclisme des Pays-Bas (Fietzersbond) fournit de nombreux détails sur les bénéfices des véloroutes express, notamment sur leur impact en termes de réduction du trafic automobile et d'augmentation de l'utilisation du vélo pour les déplacements quotidiens[[iii](#)].

Et en Suisse ?

L'Office fédéral des routes (OFROU) a publié un document de recommandations sur les voies express cyclables en 2015. Ce document met en avant l'importance des voies express vélo en tant que solution pour décongestionner les axes routiers et améliorer la mobilité urbaine. Les recommandations incluent des critères de conception tels que la largeur, la signalisation et la priorité accordée aux cyclistes pour assurer un flux continu et sécurisé.

Selon ce document, la création de véloroutes express peut entraîner une augmentation significative de l'utilisation du vélo, accélérée encore par les vélos électriques, avec des gains en termes de santé publique, de réduction de la pollution de l'air, et de décongestion des routes. Le rapport est disponible ici : OFROU - Voies Express Vélo 2015.

Le Rapport du Conseil fédéral « L'importance des voies express cyclables dans le système de transport suisse » d'avril 2024, en réponse au postulat 19.4631 Cattaneo[[iv](#)], souligne également l'importance croissante des voies express cyclables dans le système de transport suisse. Ce rapport note que l'intégration de ces infrastructures dans les plans de mobilité urbaine et régionale est essentielle pour atteindre les objectifs climatiques du pays, tout en répondant aux besoins croissants en matière de mobilité durable.

Le rapport met en avant les résultats positifs des véloroutes express existantes en Suisse, telles que celles de Winterthur, et recommande leur extension à d'autres régions du pays, dont l'arc lémanique, pour maximiser les bénéfices en termes de report modal.

En Suisse, Winterthur s'est positionnée comme une ville pionnière en matière de mobilité cyclable. La ville a récemment lancé des projets de véloroutes express pour relier efficacement les quartiers périphériques au centre-ville. Ces projets s'inscrivent dans une stratégie plus large de promotion de la mobilité douce, visant à réduire la congestion automobile et à améliorer la qualité de l'air.

Les premières sections de celles-ci à Winterthur ont montré des résultats prometteurs, en réaménageant des espaces déjà aménagés, avec une augmentation notable du nombre de cyclistes et une réduction des trajets en voiture[[v](#)]. Par ailleurs, en mai dernier, à Lausanne, la Ville de Winterthur a reçu le prix des infrastructures vélos pour ce premier tronçon allant de Sulzer Areal à Töss[[vi](#)].

Vision pour le canton de Vaud

Il est donc primordial que le Canton de Vaud ne prenne pas, une fois de plus, 20 ans de retard sur le Canton de Zurich en matière de mobilité innovante. En s'appuyant sur les réussites des Pays-Bas et de Winterthour, ainsi que sur les recommandations de l'OFROU et du Conseil fédéral, nous pouvons envisager un développement ambitieux de voies express cyclables sur l'axe lémanique, désengorgeant ainsi les axes routiers saturés tout en promouvant un mode de transport sain et durable.

Au vu des éléments précités, les membres du Grand Conseil soussignés ont l'honneur de demander au Conseil d'Etat :

- de mandater une étude de faisabilité pour la création de voies express cyclables sur l'axe lémanique. Cette étude devra s'appuyer sur les expériences réussies des Pays-Bas, des autres pays nordiques, ainsi que sur les projets en cours à Winterthour et dans le Canton de Zurich,
- d'intégrer cette étude dans une vision globale de la mobilité pour le canton de Vaud, notamment à la stratégie vélo cantonale, en tenant compte des besoins croissants en infrastructures de mobilité douce et des besoins de désengorgements des autres infrastructures de mobilité, autoroutière notamment, et
- d'impliquer les communes concernées ainsi que les associations de promotion de la mobilité douce dans le processus de conception et de réalisation de ces voies express cyclables.

Merci de saisir cette opportunité de faire du canton de Vaud un modèle en matière de mobilité durable et innovante.

[i] <https://roadmapvelo.ch/fr/massnahmen/guide-de-recommandations-voies-express-cyclables/>

[ii] <https://www.fietssnelwegf35.nl/>

[iii] <https://www.fietsersbond.nl/ons-werk/mobiliteit/doorfietsroutes/>

[iv] <https://www.newsd.admin.ch/newsd/message/attachments/86940.pdf>

[v] <https://www.mobilservice.ch/fr/cas-pratiques/voies-express-cyclables-3066.html>

[vi] <https://www.landbote.ch/verkehr-in-winterthur-veloroute-toess-erhaelt-auszeichnung-746591848366>

Conclusion : Renvoi à une commission avec au moins 20 signatures

Cosignatures :

1. Alberto Mocchi (VER)
2. Alexandre Rydlo (SOC)
3. Aurélien Clerc (PLR)
4. Aurélien Demaurex (V'L)
5. Cédric Echenard (SOC)

6. Céline Misiego (EP)
7. Cendrine Cachemaille (SOC)
8. Circé Fuchs (V'L)
9. David Raedler (VER)
10. Denis Corboz (SOC)
11. Denis Dumartheray (UDC)
12. Eliane Desarzens (SOC)
13. Felix Stürner (VER)
14. Géraldine Dubuis (VER)
15. Hadrien Buclin (EP)
16. Jean-Claude Favre (V'L)
17. Jean-Louis Radice (V'L)
18. Kilian Duggan (VER)
19. Laure Jatton (SOC)
20. Marc Vuilleumier (EP)
21. Martine Gerber (VER)
22. Muriel Thalmann (SOC)
23. Nathalie Jaccard (VER)
24. Nathalie Vez (VER)
25. Oleg Gafner (VER)
26. Olivier Gfeller (SOC)
27. Oscar Cherbuin (V'L)
28. Patricia Spack Isenrich (SOC)
29. Pierre Fonjallaz (VER)
30. Pierre Zwahlen (VER)
31. Sandra Pasquier (SOC)
32. Sébastien Cala (SOC)
33. Sébastien Humbert (V'L)
34. Sergei Aschwanden (PLR)
35. Sylvie Podio (VER)
36. Valérie Zonca (VER)
37. Vincent Bonvin (VER)
38. Vincent Jaques (SOC)
39. Yannick Maury (VER)
40. Yolanda Müller Chabloz (VER)
41. Yves Paccaud (SOC)