Participants à l'élaboration:

SPC et SeCA

Cadre légal

Nouvelle base légale fédérale ou cantonale depuis l'ancien plan directeur cantonal

Pratique administrative

Buts pour la politique cantonale inchangés

Principes et mesures de mise en œuvre inchangés

Aucune étude cantonale nécessaire

Conséquences pour l'aménagement local inchangées

Répartition des tâches inchangées

1. PROBLÉMATIQUE

Trois types de réseaux cyclables sont distingués en fonction des besoins des usagers.

- Le réseau pendulaire;
- Le réseau de cyclotourisme (délassement, sport et tourisme);
- Les parcours de VTT (vélos tout terrain).

Cette thématique du plan directeur ne traite que du premier aspect. Les deux autres types de réseau font l'objet de thèmes spécifiques.

La planification cantonale du réseau cyclable de 1995 est fondée sur six thèses:

- Le droit à la mobilité doit être garanti pour tous.
- Le deux-roues est un moyen de déplacement à part entière, écologique et économique.
- Les deux-roues constituent une alternative intéressante au trafic motorisé, notamment sur de courtes distances.
- L'espace public n'est pas extensible à souhait. Il doit être utilisé de façon rationnelle.
- Les intérêts de tous les usagers de l'espace public doivent être pris en compte de façon équitable.
- Le respect mutuel des différents usagers est nécessaire pour assurer le bon fonctionnement des déplacements.

2. PRINCIPES

Principes de localisation

La planification cantonale ne donne pas un calendrier pour la réalisation. Celui-ci tiendra compte d'autres critères tels que l'état sanitaire de la route, le calendrier des travaux d'aménagement du réseau routier, l'achèvement ou le complément d'itinéraires existants, les possibilités financières, etc.

La planification cantonale du réseau cyclable définit également les types d'aménagement possibles pour les tronçons retenus (piste cyclable, bande cyclable, mixité du trafic ou étude particulière). Les aspects suivants ont été étudiés pour déterminer la solution la plus adéquate: la typologie du milieu, la vitesse du trafic automobile, la charge en trafic automobile et poids lourds, la charge potentielle de trafic deux-roues, la typologie des usagers potentiels et les contraintes physiques.

Principes de coordination

Dans la mesure où des communes disposent d'une planification communale des deux-roues, la coordination devra être assurée avec la planification cantonale.