



GRAND CONSEIL

Interpellation - 26_INT_45 - Sergei Aschwanden et consorts - Développement du tourisme 4 saisons et intermodalité vélo–transports publics dans les régions alpines et jurassiennes vaudoises

Texte déposé :

Le Canton de Vaud s'est doté ces dernières années de plusieurs stratégies et instruments visant à promouvoir une mobilité durable, à diversifier l'offre touristique et à renforcer l'attractivité de ses régions de montagne au-delà de la saison hivernale.

Dans les régions alpines et préalpines vaudoises, les lignes de transports publics régionales exploitées notamment par les Transports publics du Chablais (TPC) et par le Montreux–Oberland bernois (MOB) constituent des axes d'accès structurants vers des stations, des vallées et des territoires à fort potentiel touristique. Ces régions connaissent parallèlement un développement marqué des activités de vélo de loisirs, de VTT et de vélo à assistance électrique, qui représentent aujourd'hui un enjeu central du tourisme 4 saisons.

Or, dans le canton de Vaud, le transport des vélos dans les transports publics régionaux alpins demeure hétérogène, souvent conditionnel, parfois peu lisible pour les usagers et, dans tous les cas, non garanti. Cette situation contraste avec certaines pratiques observées dans d'autres cantons suisses, où les autorités publiques ont fait le choix d'intégrer plus explicitement le vélo dans l'offre de transport public à vocation touristique.

À titre d'exemples□:

- dans le canton du Valais, plusieurs lignes touristiques de car postal et des remontées mécaniques estivales intègrent le transport du vélo de manière organisée, parfois avec réservation obligatoire, dans un objectif assumé de valorisation touristique□;
- dans les Grisons, le vélo est intégré à des offres touristiques coordonnées (par exemple via des passes régionaux incluant le vélo), en lien avec le rail, le car postal et les remontées mécaniques□;
- à Macolin (BE) ou sur l'Uetliberg (ZH), des lignes de transports publics subventionnées desservent des destinations de loisirs et de sport où l'intermodalité avec le vélo est largement admise et intégrée à la logique d'exploitation.

Ces expériences montrent qu'il est possible, sans remettre en cause la sécurité ni la régularité de l'exploitation, de reconnaître le transport des vélos comme prestation touristique complémentaire, dès lors qu'il est ciblé, financé et contractualisé.

Dans ce contexte, le soussigné s'interpelle sur la manière dont le Conseil d'État entend positionner le Canton de Vaud face à ces enjeux, en particulier pour les lignes alpines desservant les régions du Chablais, de l'arc lémanique préalpin et du Jura vaudois.

Par cette interpellation, j'ai l'honneur de demander au Conseil d'État à préciser sa vision et ses intentions quant au rôle que peuvent jouer les transports publics alpins et jurassiens vaudois dans le développement d'une **offre touristique 4 saisons**, attractive, durable et cohérente avec les politiques cantonales existantes.

Questions

1. Le Conseil d'État dispose-t-il d'une analyse de la demande actuelle et potentielle en matière de transport de vélos (VTT, vélos de loisirs et e-bikes), par exemple sur les lignes alpines vaudoises exploitées par les TPC et le MOB ?
2. Comment le Conseil d'État évalue-t-il l'impact du caractère actuel non garanti et hétérogène de l'acceptation des vélos dans ces transports publics sur le développement du tourisme 4 saisons dans les régions concernées ?
3. Le Conseil d'État considère-t-il que le cadre juridique actuel permettrait, sans modification légale, d'intégrer le transport des vélos comme prestation complémentaire contractualisée sur certaines lignes alpines, à l'image de ce qui se fait dans d'autres cantons ?
4. Des comparaisons formelles ont-elles été effectuées avec les pratiques d'autres cantons alpins ou touristiques (notamment Valais et Grisons) en matière de coordination entre transports publics, vélo et offre touristique ?
5. Le Conseil d'État envisage-t-il de tester une approche pilote, ciblée sur certaines lignes ou périodes (saison estivale, intersaisons, hors heures de pointe), afin de favoriser l'intermodalité vélo-transport publics dans les régions alpines et jurassiennes vaudoises ?
6. Dans l'affirmative, selon quel modèle de financement et de gouvernance une telle prestation pourrait-elle être mise en œuvre, notamment en lien avec les conventions de prestations liant le Canton aux entreprises de transport concernées ?
7. À défaut, quelles sont les raisons principales (techniques, financières ou organisationnelles) qui, selon le Conseil d'État, limiteraient aujourd'hui la possibilité de s'inspirer des expériences menées dans d'autres cantons suisses ?

Conclusion : Souhaite développer

Date de dépôt : 21.04.2026

Cosignatures :

1. Aurélien Demaurex (V'L)
2. Bernard Nicod (PLR)

3. Blaise Vionnet (V'L)
4. Carole Dubois (PLR)
5. Cendrine Cachemaille (SOC)
6. Chantal Weidmann Yenny (PLR)
7. Denis Corboz (SOC)
8. Denis Dumartheray (UDC)
9. Didier Lohri (VER)
10. Elodie Golaz Grilli (PLR)
11. Felix Stürner (VER)
12. Florence Bettschart-Narbel (PLR)
13. Guy Gaudard (PLR)
14. Isabelle Freymond (IND)
15. Jacques-André Haury (V'L)
16. Jean-Claude Favre (V'L)
17. Jean-Daniel Carrard (PLR)
18. Jean-François Cachin (PLR)
19. Jean-Luc Bezençon (PLR)
20. Jean-Marc Udriot (PLR)
21. Jean-Rémy Chevalley (PLR)
22. John Desmeules (PLR)
23. Josephine Byrne Garelli (PLR)
24. Julien Eggenberger (SOC)
25. Laurence Bassin (PLR)
26. Laurence Creteigny (PLR)
27. Loïc Bardet (PLR)
28. Loïc Saugy (PLR)
29. Marc Morandi (PLR)
30. Mathieu Balsiger (PLR)
31. Michael Wyssa (PLR)
32. Monique Hofstetter (PLR)
33. Muriel Thalmann (SOC)
34. Nicolas Bolay (UDC)
35. Nicolas Suter (PLR)
36. Olivier Petermann (PLR)
37. Oscar Cherbuin (V'L)
38. Pierre-André Romanens (PLR)
39. Quentin Racine (PLR)
40. Regula Zellweger (PLR)
41. Romain Pilloud (SOC)
42. Sébastien Cala (SOC)
43. Sébastien Humbert (V'L)
44. Thierry Schneiter (PLR)
45. Valérie Zonca (VER)
46. Vincent Bonvin (VER)