Réponse du Conseil d'Etat à un instrument parlementaire
—
Question Pasquier Nicolas / Marmier Bruno 2017-CE-193
Elaboration du Plan sectoriel vélo : état des lieux

I. Question

En décembre 2013, le Conseil d'Etat mettait en consultation le Plan sectoriel vélo. La consultation s'est terminée en février 2014.

Trois ans et demi plus tard, le Conseil d'Etat n'a toujours pas communiqué sur l'état de ce projet.

Auparavant, le Conseil d'Etat avait également validé la « Stratégie Vélo », le 6 juin 2011. Celle-ci énumérait un certain nombre d'objectifs.

Questions :

1. Le Plan sectoriel vélo est-il toujours d'actualité ? Quand sera-t-il publié ?
2. Quel calendrier de mise en œuvre le Conseil d'Etat prévoit-il ?
3. L'objectif avoué du Conseil d'Etat est d'offrir aux cyclistes un réseau performant, attractif, sûr et continu. Quels moyens le Conseil d'Etat prévoit-il pour atteindre cet objectif ?
4. Quels objectifs de report modal le Conseil d'Etat s'est-il fixés et à quelles échéances ? Quelle est la part du vélo dans ces objectifs ?
5. Actuellement, les moyens mis à disposition du réseau TIM ne sont-ils pas démesurés par rapport à ceux alloués au réseau vélo ?
6. Existe-t-il un suivi des objectifs fixés dans la « Stratégie vélo » de 2011 ?

16 août 2017

II. Réponse du Conseil d'Etat

1. Le Plan sectoriel vélo est-il toujours d'actualité ? Quand sera-t-il publié ?

Le Plan sectoriel vélo a été adopté par le Conseil d'Etat lors de sa séance du 10 décembre 2018 et est disponible en version électronique (https://www.fr.ch/smo/mobilite-et-transport/a-velo/plan-sectoriel-velo).

2. Quel calendrier de mise en œuvre le Conseil d'Etat prévoit-il ?

Depuis le retour de consultation, la version mise en consultation du Plan sectoriel vélo a servi, de manière transitoire, de référence pour la planification des aménagements cyclables. En effet, lors d'assainissement ou de travaux d'entretien d'un tronçon routier cantonal, l'aménagement de voies

cyclables est systématiquement analysé. Si un tel aménagement est prévu dans le plan sectoriel et qu'il peut être intégré dans le gabarit existant de la route, il est réalisé, en général par le marquage de bandes. Lorsque la largeur du domaine public ne permet pas de réaliser des bandes ou les pistes cyclables telles que prévus ou que le plan sectoriel prévoit explicitement des mesures constructives, le processus de développement d'un projet d'aménagement routier est nécessaire. Ce processus prend plusieurs mois, voire plusieurs années, et nécessite des ressources financières et humaines.

Afin que les mesures constructives planifiées dans le Plan sectoriel vélo soient réalisées en premier lieu là où le potentiel de report modal est le plus grand, la Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions (DAEC) procédera à leur priorisation. Elle permettra de déboucher sur une planification annuelle propre aux infrastructures cyclables d'ici l'été 2019.

3. *L'objectif avoué du Conseil d'Etat est d'offrir aux cyclistes un réseau performant, attractif, sûr et continu. Quels moyens le Conseil d'Etat prévoit-il pour atteindre cet objectif ?*

Les aménagements cyclables réalisés dans le cadre des travaux d'entretien de tronçons routiers (par exemple bandes cyclables en traversée de La Roche) et de travaux d'aménagement routier (par exemple piste mixte entre Broc et Epagny) sont financés de la même façon que les autres travaux routiers, sans distinction.

Les tronçons où des mesures constructives sont prévues seront réalisés par étapes et financés par le biais de crédits du Conseil d'Etat ou du Grand Conseil. Le Conseil d'Etat a par ailleurs décidé d'affecter, dans le cadre du Fonds d'infrastructure, un montant dédié à la mobilité douce, à hauteur de 8 millions de francs au 31 décembre 2018, qui pourra être complété si nécessaire et utilisé en complément des ressources précitées. La DAEC a par ailleurs mis sur pied une équipe de deux personnes en provenance du Service des ponts et chaussées et du Service de la mobilité dont la tâche prioritaire réside dans la réalisation des projets prioritaires du Plan sectoriel vélo. Par ailleurs deux projets identifiés comme ayant le potentiel de report modal le plus important ont été intégrés dans le Plan sectoriel vélo :

> la Transagglo (axe de mobilité douce d'environ 17 km qui reliera Avry à Düdingen en passant par Matran, Corminboeuf, Villars-sur-Glâne, Fribourg et Granges-Paccot)
> la VoieVerte à Bulle (cheminement de mobilité douce de 1,6 km entre la gare de Bulle et la zone industrielle de Planchy-Nord)

Ces deux tronçons sont les sections où le potentiel de report modal est sans conteste le plus important et leur réalisation est prioritaire. Elle permettra aux agglomérations de Fribourg et de Bulle de disposer chacune d'un axe fort dédié uniquement à la mobilité douce. La coordination des travaux relevant de la responsabilité cantonale et de la responsabilité communale sera effectuée par la DAEC, ce dans le respect des compétences respectives tant au niveau de la réalisation que du financement.

4. *Quels objectifs de report modal le Conseil d'Etat s'est-il fixés et à quelles échéances ? Quelle est la part du vélo dans ces objectifs ?*

Le premier objectif réside dans l'augmentation de la part modale des transports publics et de la mobilité douce, but inscrit dans le nouveau Plan directeur cantonal (PDCant) et le Plan cantonal des transports (PCTr). Le Conseil d'Etat vise en premier lieu la réalisation des infrastructures dédiées prioritaires avant de fixer des objectifs chiffrés relatifs aux parts modales.

5. *Actuellement, les moyens mis à disposition du réseau TIM ne sont-ils pas démesurés par rapport à ceux alloués au réseau vélo ?*

Non. Le Conseil d'Etat suit une stratégie de mobilité multimodale. Ainsi des moyens considérables ont été versés par les pouvoirs publics pour développer l'offre en transports publics (mise en place progressive du RER Fribourg | Freiburg, développement par étapes de la desserte des bus régionaux). En ce qui concerne la route, cette stratégie vise notamment à aménager des routes de contournement afin de décharger du trafic de transit certaines localités, ce qui qui bénéficie directement aux piétons et aux cyclistes.

Des moyens importants sont également investis pour l'entretien et la sécurisation du réseau routier cantonal. Lors de tels travaux, des voies cyclables sont aménagées dans la mesure où elles sont prévues dans le Plan sectoriel vélo et que le gabarit le permet (voir réponse à la question 2). Ainsi la longueur du réseau cyclable cantonal est actuellement d'environ 88 km.

S'il est difficile de chiffre actuellement le montant global de dépenses qui devraient découler de la mise en œuvre du Plan sectoriel vélo de manière précise, le volume de travaux qui en découle permet néanmoins d'affirmer qu'il n'y a pas disproportion. Par ailleurs, la plupart des infrastructures routières, que ce soit pour le TIM ou la mobilité douce, bénéficiant directement ou indirectement aux différentes catégories d'usagers par effets induits, la mise en relation des montants n'est pas considérée comme un outil adéquat de mesure des priorités.

6. *Existe-t-il un suivi des objectifs fixés dans la « Stratégie vélo » de 2011 ?*

La Stratégie vélo fait partie intégrante du Plan sectoriel vélo. Il sera régulièrement révisé et un suivi se fera dans ce cadre. A noter que les aménagements cyclables réalisés par le SPC sont géoréférencés dans une application informatique en ligne[1]. Un bilan régulier des réalisations du Plan sectoriel vélo sera présenté à la Commission consultative pour la révision de la planification cyclable cantonale.

9 avril 2019

[1] https://map.geo.fr.ch