



## Réponse du Conseil d'Etat à un instrument parlementaire

Motion Thévoz Laurent / Gamba Marc-Antoine

2016-GC-128

### **Véloland Fribourg : des moyens pour la mise en œuvre du plan cantonal sectoriel vélo**

#### **I. Résumé de la motion**

Par motion déposée et développée le 9 novembre 2016, les députés Laurent Thévoz et Marc-Antoine Gamba demandent « la mise en place d'un « Fonds Vélo » de 20 millions de francs destiné à assurer le financement régulier et progressif de projets d'infrastructure en faveur de la pratique du vélo ». Ils demandent également la création d'au moins un poste équivalent plein temps (EPT) afin de mettre en œuvre le plan sectoriel vélo. Les moyens à disposition doivent être mobilisés « pour réaliser des projets en fonction des priorités signalées dans le « Réseau cyclable cantonal hiérarchisé » (...) en particulier « pour compléter les projets de contournements routiers, ceux des agglomérations de Bulle et de Fribourg, ainsi que ceux nécessaires à la réalisation de parcours de loisirs et touristiques identifiés dans les stratégies régionales de développement. »

#### **II. Réponse du Conseil d'Etat**

##### **1. Plan sectoriel vélo**

Le Gouvernement fribourgeois a inscrit sa volonté de promouvoir la mobilité douce dans la Stratégie Vélo qu'il a adopté en 2011 ainsi que dans son nouveau plan directeur cantonal (PDCant). Cette stratégie a servi de cadre à la révision de la planification cantonale cyclable, révision qui a débouché sur le plan sectoriel vélo adopté le 10 décembre 2018 par le Conseil d'Etat.

Le plan sectoriel vélo définit le réseau cyclable cantonal utilitaire et de loisirs. Le réseau utilitaire est basé sur le réseau routier cantonal. Toutefois, afin d'assurer sa continuité, il intègre également des itinéraires communaux, notamment des traversées de localité, et certains tronçons ont été reportés sur des routes communales pour des raisons de sécurité. Leur financement se fera dans le respect des compétences du canton et des communes déterminées dans la législation en vigueur.

Le réseau cyclable cantonal a été hiérarchisé en trois niveaux en fonction notamment du potentiel d'utilisateurs. La planification cyclable cantonale a en outre mis en évidence les endroits où des aménagements sont nécessaires pour améliorer la sécurité des cyclistes et les types d'aménagement requis.

## 2. Réalisation des aménagements cyclables

Le réseau cantonal cyclable utilitaire, tel que planifié dans le plan sectoriel vélo, mesure environ 710 km (550 km situés le long de routes cantonales<sup>1</sup> et 160 le long de routes communales). 325 km nécessitent des mesures constructives.

88 km de voies cyclables, principalement des bandes, ont déjà été réalisés par le canton. En effet, le plan sectoriel vélo sert depuis quelques années déjà de base de référence pour la planification des aménagements cyclables. La loi sur les routes (LR) rend obligatoire l'aménagement de pistes ou de bandes cyclables « lors de construction, de réfection et de correction de routes cantonales », « exception étant toutefois faite des sections sur lesquelles la nature des lieux rend cet aménagement techniquement trop difficile ou trop onéreux. Dans ces cas, une solution de remplacement est à envisager » (art. 54a al. 1).

L'aménagement de voies cyclables sur les tronçons routiers cantonaux qui doivent être rénovés ou assainis est systématiquement analysé. Si un aménagement cyclable est prévu dans le plan sectoriel vélo, que la forme des bandes cyclables est appropriée et que cet aménagement peut être intégré dans le gabarit existant de la route, son financement est assuré par le crédit alloué à l'entretien routier du Service des ponts et chaussées (SPC).

Lorsque la largeur du domaine public ne permet pas de réaliser des bandes cyclables ou que la fonctionnalité de l'aménagement cyclable qui découle du plan sectoriel implique la réalisation de pistes cyclables, et que, dès lors, des acquisitions de terrain sont nécessaires, le processus de développement d'un projet d'aménagement routier est nécessaire (mandat à un bureau d'ingénieurs privés dans le respect de la législation sur les marchés publics, réalisation des prestations permettant la mise à l'enquête en tenant compte des contraintes environnementales et locales, choix de l'entreprise de construction dans le respect de la législation sur les marchés publics avec délai de recours). Ce processus prend plusieurs mois, voire plusieurs années, et nécessite des ressources financières et humaines plus importantes.

Afin que les mesures constructives prévues 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, conformément à l'article 29 du règlement d'exécution de la loi sur les routes (ReLR), à leur priorisation. Cette priorisation permettra la mise en place d'une planification annuelle propre aux infrastructures cyclables d'ici l'été 2019.

Deux projets ont d'ores et déjà été identifiés comme ayant le plus grand potentiel de report modal du canton, à savoir :

- > la Transagglo (axe de mobilité douce qui reliera Avry à Düdingen en passant par Matran, Corminboeuf, Villars-sur-Glâne, Fribourg et Granges-Paccot)
- > la Voie Verte à Bulle (cheminement de mobilité douce entre la gare de Bulle et la zone industrielle de Planchy-Nord)

Dans l'optique des travaux de priorisation, la coordination de la réalisation de ces deux tronçons sera effectuée par la Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions (DAEC) dans le respect des compétences financières déterminées dans la législation en vigueur.

---

<sup>1</sup> Le réseau routier cantonal mesure 640 km.

### **3. Création d'un fonds et d'un poste équivalent plein temps**

Depuis plusieurs années le canton réalise dès que possible, et dans la mesure du possible, les aménagements cyclables prévus par le plan sectoriel vélo. Le Conseil d'Etat est conscient des difficultés liées à de tels aménagements et du fait que leur réalisation, notamment lorsque des mesures constructives sont prévues, nécessite du temps ainsi que des ressources financières et humaines. Il les réalisera par étapes, selon une priorisation et un plan de réalisation en voie d'élaboration, et prévoit de les financer par le biais des budgets courants relatifs aux constructions routières ou, si besoin, par des crédits du Conseil d'Etat ou du Grand Conseil qui comprendront le financement des ressources humaines nécessaires. Le Conseil d'Etat a par ailleurs décidé d'affecter, dans le cadre du Fonds d'infrastructure, un montant propre dédié à la mobilité douce, à hauteur de 8 millions de francs en date du 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 principale réside dans la réalisation des projets prioritaires du Plan sectoriel vélo.

Au vu des éléments évoqués dans sa réponse et dans la mesure où une majeure partie des souhaits des motionnaires ont pu être pris en considération sous d'autres formes, le Conseil d'Etat propose le rejet de la motion.

*9 avril 2019*