



Réponse du Conseil d'Etat à un instrument parlementaire

Question Chevalley Michel / Mesot Roland

2020-CE-246

De plus en plus de deux roues, de moins en moins d'espace

I. Question

Depuis quelques années, le nombre et le type d'engins de mobilité douce ont considérablement évolué. Surfant sur la vague verte et boosté par la pandémie de Covid-19, l'usage du vélo a connu une forte hausse, tant en milieu urbain que campagnard (+22 %, à Genève).

Si cette évolution est à saluer, elle ne va pas sans poser un certain nombre de problèmes : absence de voies de mobilité douce, cohabitation difficile entre usagers, danger.

Oui, danger, aussi bien sur les voies rapides que sur les trottoirs, voire sur les passages pour piétons, danger lié au non-respect des règles élémentaires de circulation et/ou à la vitesse. Ici, ce conducteur de trottinette utilise la voie réservée aux transports publics. Là, ce vélo électrique vous frôle. Là-bas, un cycliste brûle un feu rouge...

Même s'il est moindre, le problème existe également à la campagne et même en moyenne montagne, paradis des VTT.

Certes, nous n'avons pas (encore) atteint la saturation de la Ville de Genève ou de certaines agglomérations françaises, où l'on n'hésite plus, désormais, à parler de « cycloterrorisme », de jungle urbaine, voire de chasse aux deux roues.

Cours d'éducation routière, campagnes de sensibilisation, présence sur le terrain, la Police cantonale déploie depuis longtemps une large palette de moyens, tendant à favoriser la cohabitation harmonieuse entre les 2 roues et le reste du trafic. Dans la limite, bien sûr, des effectifs et des moyens qu'elle a à disposition.

Certaines cités ont emboité le pas à la Police cantonale, par exemple la Ville de Bulle, pratiquant une politique active en faveur du vélo.

Insatisfaisante malgré les efforts déployés, la situation actuelle va encore se péjorer, ensuite de la révision des ordonnances sur les règles de la circulation routière, adoptées par le Conseil fédéral, lors de sa séance du 20 mai 2020.

Dites ordonnances stipulent, entre autres, que, dès 2021, les enfants, jusqu'à l'âge de 12 ans, auront le droit de rouler à vélo sur le trottoir en l'absence de piste ou de bande cyclable.

Si nous pouvons comprendre le souci de sécurité qui sous-tend la décision du Conseil fédéral, force est d'admettre qu'elle va entraîner un changement majeur et accentuer la problématique, d'autant qu'elle réduit probablement à néant toute tentative de contrôle, que l'autorité pourrait vouloir effectuer.

Nous en venons maintenant à nos questions.

1. Quelles sont les pistes possibles permettant à l'Autorité d'anticiper les problèmes à venir ?
2. Concrètement, quelles actions sont prévues à cet effet ?
3. Existe-t-il une « brigade deux roues » à la Police cantonale ?
4. Dans l'affirmative, de combien d'EPT est dotée la « brigade deux roues » de la Police cantonale ?
5. Est-il prévu que cette dotation, respectivement les moyens mis à disposition, soient revus à la hausse ? Si oui, dans quelles proportions et à quelle échéance ?

17 décembre 2020

II. Réponse du Conseil d'Etat

A titre liminaire, le Conseil d'Etat rappelle que le report modal de la voiture de tourisme vers le vélo est voulu par le gouvernement fribourgeois, qui a inscrit cet objectif dans son programme gouvernemental 2017-2021 et dans son Plan directeur cantonal (PDCant). La diminution du trafic routier permet de désengorger les routes, d'améliorer la qualité de vie dans les villes et les villages et contribue à la diminution des émissions de gaz à effet de serre. Afin de faciliter ce report, il est nécessaire d'augmenter la sécurité et le sentiment de sécurité des cyclistes, tout en s'assurant que ceux des piétons – tout comme des autres usagers de la route – ne soit pas péjorée. Ainsi, l'aménagement de voies propres aux deux-roues, à des endroits propices, est nécessaire pour garantir la sécurité mais aussi le bien-être, la tranquillité et la fluidité de circulation des cyclistes et des piétons.

Cela étant dit, le Conseil d'Etat répond aux questions de la manière suivante.

1. *Quelles sont les pistes possibles permettant à l'Autorité d'anticiper les problèmes à venir ?*
2. *Concrètement, quelles actions sont prévues à cet effet ?*

Afin de concrétiser l'objectif cité plus haut, le Conseil d'Etat s'est doté d'un outil de planification cyclable, le plan sectoriel vélo, qu'il a adopté lors de sa séance du 10 décembre 2018. Il définit le réseau cyclable cantonal utilitaire et de loisirs. Le réseau utilitaire se recoupe en partie avec le réseau routier cantonal mais comporte des tronçons situés le long des routes communales et des itinéraires communaux d'importance cantonale y ont été intégrés. La TransAgglo (voie de mobilité douce entre Rosé et Düdingen) et la Voie Verte à Bulle (qui reliera Bulle et La Tour-de-Trême) y figurent également.

Le gouvernement fribourgeois s'emploie actuellement à la concrétisation de ce plan sectoriel vélo. Toutefois, sa réalisation prendra du temps en raison des ressources financières et humaines limitées ainsi que du temps nécessaire pour mener à bien les procédures d'autorisation pour les mesures constructives (parfois plusieurs années). Un « team vélo », composé de collaborateurs du SMO et du SPC, a été formé en vue de cette concrétisation.

Ce « team vélo » a procédé en 2019 à une priorisation des mesures constructives prévues dans le plan sectoriel vélo en fonction d'une analyse utilité/coûts. Elle a permis d'établir un plan d'action qui prévoit de réaliser en moyenne 10 km d'aménagement par année : 39 mesures seront initiées

jusqu'à fin 2021, auxquelles s'ajoutent des mesures ne dépendant pas de l'Etat de Fribourg, par exemple la TransAgglo et la Voie Verte.

Le financement de la réalisation de ces aménagements cyclables se fera au fur et à mesure par le budget du Service des ponts et chaussées (SPC) en vertu de l'art. 54a de la loi sur les routes, le Fonds d'infrastructure cantonal affecté à la « mobilité douce » (10 millions de francs) ou l'octroi de crédits par le Grand Conseil, notamment pour les projets avec ouvrages (passerelles, passages inférieurs, etc.) dont les montants dépassent les compétences financières du Conseil d'Etat (un message est en préparation pour le financement de la TransAgglo et de la Voie Verte).

Un montant d'un million de francs est par ailleurs prévu dans le Plan de relance de l'économie fribourgeoise approuvé par le Grand Conseil le 13 octobre 2020 pour des aménagements cyclables. Il alloue également 450 000 francs afin de créer un réseau officiel de VTT.

A noter qu'au 31 décembre 2020, le réseau cyclable situé sur des routes cantonales mesurait environ 98,1 km : 1,16 km de pistes cyclables et 11,05 km de pistes mixtes cycles et piétons (dont 1,3 km situé sur un itinéraire alternatif à la route cantonale) et 85,9 km de bandes cyclables.

Sous l'angle de l'action policière en matière de sécurité routière, la Police cantonale a le souci constant de produire une sécurité à la fois de qualité et de proximité. Pour ce faire, elle s'appuie sur ses différentes unités et notamment :

- > sa police de proximité, pour identifier les problématiques locales et y apporter des solutions en partenariat ;
- > sa police de la circulation, pour définir les stratégies devant être mises en œuvre en matière de sécurité routière et conduire les efforts principaux/opérations d'envergure en la matière ;
- > sa police mobile, pour mener des actions dans les domaines de la sécurité routière, de l'ordre et de la sécurité publics et de la lutte contre la criminalité ;
- > le service communication et prévention, pour élaborer et diffuser les messages préventifs en appui des actions menées et en collaboration avec la Police de la circulation.

C'est donc dans la continuité que la Police cantonale entend inscrire son action, que ce soit au niveau local, régional ou cantonal. Sa proactivité est entre autres garantie par :

- > un déploiement des ressources et une communication fondés sur le renseignement en matière de sécurité routière ;
- > la participation de ses spécialistes aux réflexions et commissions institutionnelles traitant des questions de mobilité, ainsi que leur contribution à la concrétisation de l'art. 6a de la LF du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (LCR) au travers d'échanges réguliers avec le Préposé cantonal (Service des ponts et chaussées) sur les questions liées à la sécurité de l'infrastructure routière.

Il s'agit toutefois de considérer que la cohabitation entre usagers constitue avant tout une problématique urbaine. L'anonymat dont bénéficient en règle générale piétons et cyclistes limite le potentiel de contrôle social informel (exercé par la population) et souligne l'importance des actions ciblées (priorités d'action/efforts) qui, au besoin, continueront d'être menées ponctuellement. Pour en assurer l'efficacité, il importe que le changement en termes de présences policières soit tangible et que celles-ci s'inscrivent dans la durée, ce qui – cas échéant – requiert une mobilisation conséquente des effectifs policiers dont les tâches sont toujours plus variées.

Bien que la signalisation routière ne relève pas directement de la compétence de la Police cantonale, quelques pistes pourraient être envisagées afin de permettre le renforcement du contrôle social informel, à savoir :

- > la clarification du cadre d'application de l'art. 65 al. 8 de l'ordonnance du 5 septembre 1979 sur la signalisation routière (OSR) qui, moyennant la mise en œuvre d'une signalisation adéquate, permet d'autoriser – pour garantir notamment la sécurité sur le chemin de l'école – l'utilisation des trottoirs peu fréquentés par les conducteurs de cycles, de vélos électriques lents et de cyclomoteurs dont le moteur est éteint. Les enfants jusqu'à l'âge de 12 ans étant, depuis le 1^{er} janvier 2021, autorisés à emprunter les chemins pour piétons et les trottoirs là où aucune piste ou bande cyclables ne sont disponibles, ledit cadre se pourrait d'être apprécié rétroactivement de manière restrictive à la lumière de l'art. 43 LCR qui dispose que « le trottoir est réservé aux piétons » ;
- > la précision, par l'entremise des plaques complémentaires ou par d'autres moyens, des comportements attendus (par exemple, à l'allure du pas autorisés).

Il est encore précisé que la nouvelle loi cantonale sur la mobilité devrait, sur le principe, également offrir de nouvelles pistes pour renforcer voire améliorer la cohabitation entre usagers.

Comme relevé par les auteurs de la question, « une large palette de moyens » a déjà été mise en œuvre par la Police cantonale. Outre les leçons d'éducation routière dispensées annuellement aux élèves de 1-2H, 4H, 6H et 8H, sont également mises en évidence les campagnes de prévention « Reste cool et partage la route » et « Juste Juste, ne dépassons pas les limites » déployées en 2015/2016 et 2019/2020, ainsi que l'effort CILO (patrouilles à vélo) mené, quant à lui, en 2018.

La campagne de prévention 2021/2022, élaborée à l'instar de celles précédemment citées avec le soutien de l'Office de la circulation et de la navigation, s'articulera autour des piétons et aura pour objectifs, d'une part, de les sensibiliser aux comportements qui les protègent et, d'autre part, de rappeler aux autres usagers les principales règles à respecter en termes de cohabitation.

Outre les dispositions légales nouvellement en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2021, ce projet se fonde sur le fait que sur les quelque 80 accidents impliquant des piétons enregistrés annuellement au cours des 5 dernières années, 2 connaîtront une issue mortelle, 18 occasionneront des blessures graves et 57 des blessures légères.

3. *Existe-t-il une « brigade deux roues » à la Police cantonale ?*
4. *Dans l'affirmative, de combien d'EPT est dotée la « brigade deux roues » de la Police cantonale ?*

La Police cantonale ne dispose pas à proprement parler d'une telle brigade. Les trois régions de gendarmerie sont toutefois équipées d'un total de 22 vélos électriques, acquis progressivement entre 2014 et 2020, leur permettant d'adapter le mode de déplacement de leurs agents en fonction des besoins opérationnels et des groupes cibles à atteindre.

Des agents issus de la police de la circulation, de la police de proximité et de la police mobile bénéficient par ailleurs d'une formation spécifique soit comme spécialiste motocycliste (18 agents), soit concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (22 agents), vélos électriques inclus.

5. *Est-il prévu que cette dotation, respectivement les moyens mis à disposition, soient revus à la hausse ? Si oui, dans quelles proportions et à quelle échéance ?*

Dans le cadre de la révision du décret fixant l'effectif des agent-e-s de la Police cantonale, en cours de préparation par la Direction de la sécurité et de la justice, il est prévu de tenir compte des nouvelles formes de mobilité.

30 mars 2021