



Réponse du Conseil d'Etat à un instrument parlementaire

Question Kubski Grégoire / Garghentini Python Giovanna
Fribourg et Copenhague, même combat pour le vélo ?

2020-CE-104

I. Question

En 1973, le choc pétrolier touche l'ensemble de l'économie mondiale et le Danemark notamment où il plombe le budget des Copenhagois. A la suite de demandes et de manifestations pour la défense de la place accordée aux vélos dans la ville, les autorités investissent massivement dans la construction d'infrastructures pour le vélo.

Près de 50 ans plus tard, nous sommes touché-e-s par une autre forme de crise. Cependant, ce ralentissement doit nous permettre de prendre du recul sur l'énergie et l'argent investis pour les infrastructures en faveur du vélo. Le vélo est un moyen bon marché, non-polluant, non-bruyant, prenant peu de place et l'essor des moteurs électriques le rend accessible à tous les pans de la population. Une demande est de plus en plus forte pour l'usage de la bicyclette dans les agglomérations. Toutefois, pour l'heure, nombre de personnes sont encore réticentes, du fait de l'absence de réelles pistes cyclables, par l'absence de continuité de bandes cyclables, par la présence de places de stationnement (et donc d'ouvertures de portières dangereuses) aux abords des bandes cyclables.

En conséquence, les soussignés se permettent de poser les questions suivantes :

1. Le Conseil d'Etat envisage-t-il de profiter du plan de relance pour investir dans les infrastructures pour le vélo ?
2. Quelle est la vision du Conseil d'Etat concernant la place du vélo dans le canton de Fribourg ?
3. Des investissements vont-ils avoir lieu pour relier les communes des agglomérations jusqu'aux centres-villes ? Y a-t-il une volonté de créer des autoroutes de la mobilité douce traversant les centres urbains et/ou reliant les principaux centres urbains du canton ?
4. Y a-t-il une volonté d'implanter des réelles pistes cyclables en bordure des routes cantonales et pas uniquement des bandes cyclables ?
5. Quel est l'avis du Conseil d'Etat sur l'encouragement de l'implantation de zones à 30 km/h dans les centres urbains et, y a-t-il une volonté d'étendre de telles zones ?
6. Quels montants vont pouvoir être engagés en 2020 pour la politique d'infrastructures pour le vélo ?
7. Une campagne de prévention autour de la thématique du vélo est-elle prévue ?

29 mai 2020

II. Réponse du Conseil d'Etat

Le Danemark, bien que pays producteur de pétrole et de gaz, a opté depuis de nombreuses années pour une politique qui encourage et privilégie la mobilité cyclable. Au bénéfice d'une géographie favorable pour la pratique des deux roues (l'altitude moyenne ne dépasse pas les 30 mètres au-dessus de la mer et le point culminant du pays s'élève à 170 mètres), ce pays nordique s'est doté d'un réseau important de pistes cyclables, séparé du réseau routier et du réseau piéton, notamment dans ses centres urbains et dans sa capitale Copenhague.

1. Planification cyclable cantonale

Le canton de Fribourg, où le relief est moins propice au vélo sans assistance électrique a, actuellement, un réseau incomparablement moins étendu que le Danemark. Le Conseil d'Etat mène toutefois depuis quelques années une politique visant à combler son retard et à se doter d'un réseau cyclable cantonal continu, sûr et attractif. Il a ainsi révisé totalement sa planification cyclable, rebaptisée plan sectoriel vélo, et l'a adoptée lors de sa séance du 10 décembre 2018.

Cette nouvelle planification définit le réseau cyclable cantonal utilitaire et de loisirs. Le réseau utilitaire se recoupe avec le réseau routier cantonal mais comporte également des tronçons situés le long des routes communales¹. Des itinéraires communaux d'importance cantonale y ont été intégrés au titre du maillage. 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 et font l'objet d'un soutien particulier de la part du canton.

Le réseau cyclable utilitaire, tel que planifié dans le plan sectoriel vélo, mesure environ 710 km, dont 160 le long de routes communales. Sur les 550 km d'itinéraires situés le long de routes cantonales, 290 km nécessitent des mesures constructives auxquels s'ajoutent 35 km le long de routes communales. Cela représente 325 km d'aménagements pour le vélo (estimés grossièrement à 157 millions de francs) qui seront réalisés par étapes, en fonction des potentiels de transfert modal des différents tronçons. A noter que les mesures préconisées dans le plan sectoriel vélo peuvent toujours être modifiées et adaptées en fonction, par exemple, de l'évolution des charges de trafic, des situations locales ou du potentiel de report modal.

A noter aussi que le projet de loi fédéral sur les voies cyclables, actuellement en consultation, prévoit l'établissement par les cantons de plans « des réseaux, existants ou en projet, de voies cyclables pour la vie quotidienne et les loisirs » et de les réviser périodiquement. Avec cette planification cyclable, le canton de Fribourg remplit d'ores et déjà cette exigence.

2. Réalisation de la planification cyclable cantonale

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 la planification cyclable 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 les bandes ou pistes cyclables planifiées ou que le plan sectoriel prévoit explicitement des mesures constructives, le processus de développement d'un projet d'aménagement routier est nécessaire. Ce processus, respectant les procédures légales et nécessitant généralement des négociations pour l'acquisition de

¹ Ce en vertu de l'art. 54 de la loi sur les routes (LR).

terrains, prend du temps (parfois plusieurs années), et nécessite des ressources financières et humaines. Dans certains cas, il peut être judicieux de réaliser dans une première étape et de manière transitoire, des bandes cyclables.

La Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions (DAEC) a procédé en 2019 à une priorisation des mesures constructives planifiées dans le plan sectoriel vélo en fonction d'une analyse utilité/coûts. Elle a permis d'établir un plan d'action qui prévoit d'en réaliser en moyenne 10 km d'aménagement par année : 39 mesures seront lancées en 2020 et 2021, auxquelles s'ajoutent des mesures ne dépendant pas de l'Etat de Fribourg, par exemple la TransAgglo et la Voie Verte (voir chapitre 1).

Au 31 décembre 2019, le réseau cyclable situé sur des routes cantonales mesurait environ 101 km : 91,13 km de bandes cyclables, 8,9 km de pistes mixtes cycles et piétons, 1,3 km d'itinéraires alternatifs et 1,01 km de pistes cyclables (dans les deux sens).

Cela étant précisé, le Conseil d'Etat répond comme suit aux questions posées par le député Grégoire Kubski et la députée Giovanna Garghentini Python :

1. Le Conseil d'Etat envisage-t-il de profiter du plan de relance pour investir dans les infrastructures pour le vélo ?

Comme mentionné dans le préambule, l'aménagement des mesures constructives prévues dans le plan sectoriel vélo suit des procédures qui prennent du temps. Le Conseil d'Etat prévoit de les financer au fur et à mesure de leur réalisation, par :

- > le budget du Service des ponts et chaussées (SPC), en vertu de l'article 54a LR ;
- > le Fonds d'infrastructure cantonal affecté à la « mobilité douce » (10 millions) ;
- > 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.

Au niveau du plan de relance, un montant de 1,45 million de francs est prévu pour des aménagements cyclables, des places des stationnements vélo, la promotion de la pratique du vélo ainsi que la création d'un réseau officiel de VTT². Les travaux sont en cours, sous la responsabilité du « Team vélo » mis en place par la DAEC pour coordonner la réalisation du Plan sectoriel vélo entre les différents services et accélérer ainsi les travaux.

2. Quelle est la vision du Conseil d'Etat concernant la place du vélo dans le canton de Fribourg ?

Pour le Conseil d'Etat, le vélo a une place centrale dans la mobilité. Les objectifs de favoriser une mobilité durable ainsi que le report modal en faveur des transports publics et de la mobilité douce sont inscrits dans son programme gouvernemental 2017–2021 et dans son Plan directeur cantonal (PDCant). La réalisation de ces objectifs passe notamment par la concrétisation du plan sectoriel vélo, mais aussi par l'aménagement de places de stationnement pour les vélos, notamment à

² Message 2020-DEE-14 du 1^{er} septembre 2020, du Conseil d'Etat au Grand Conseil, sur le plan de relance de l'économie après la crise du nouveau coronavirus et réponses aux instruments parlementaires liés au plan de relance : mesure n°5 (Accélération des projets d'infrastructures cyclables) – 1 000 000 francs et mesure n°23 (création d'un réseau officiel de VTT) – 450 000 francs.

proximité des haltes ferroviaires (plan sectoriel des parcs-relais adopté par le Conseil d'Etat le 18 décembre 2018), et par l'encouragement de la pratique du vélo. Le plan climat de l'Etat de Fribourg, en cours d'élaboration, devrait prévoir également plusieurs mesures destinées à favoriser la mobilité cyclable. Avec la disposition sur les liaisons de mobilité douce permettant de densifier des zones habitables malgré l'absence d'une desserte suffisante en transports publics, disposition élaborée de concert avec la Confédération sur proposition de l'Association des communes fribourgeoises, le Conseil d'Etat a par ailleurs créé un levier permettant de renforcer la place du vélo au niveau communal.

Un atelier de réflexion sur la promotion du vélo, organisé par la Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions (DAEC), a eu lieu le 8 octobre 2020. Il a réuni les différents acteurs concernés par cette thématique, et plus généralement par la mobilité, et permettra d'élaborer un catalogue de mesures et un plan d'action. L'Etat de Fribourg et l'Association transport et environnement (ATE) ont par ailleurs lancé en juin 2020 un projet pilote de Vélobus³ dans le canton ; le but est d'encourager la pratique du vélo pour se rendre à l'école, mais aussi d'inverser la tendance à la décroissance de cette pratique chez les enfants constatée en Suisse.

Le Conseil d'Etat tient à souligner que l'encouragement de la mobilité douce et des transports publics bénéficient aussi, grâce au décongestionnement du réseau routier, aux personnes tributaires de la mobilité individuelle motorisée pour leurs déplacements ainsi qu'aux entreprises et aux milieux économiques.

3. Des investissements vont-ils avoir lieu pour relier les communes des agglomérations jusqu'aux centres-villes ? Y a-t-il une volonté de créer des autoroutes de la mobilité douce traversant les centres urbains et/ou reliant les principaux centres urbains du canton ?

Comme mentionné en préambule, la TransAgglo (qui reliera Rosé à Düdingen) et la Voie verte (qui reliera Riaz à La Tour-de-Trême) ont été intégrées au plan sectoriel vélo. La réalisation de ces deux axes forts de mobilité douce est cependant principalement de la compétence des communes concernées. L'Etat financera en partie ces aménagements en vertu de la loi sur les routes (RSF 741.1) et de la loi sur les transports (RSF 780.1) ; en fonction des montants, des demandes de crédits seront adressées au Grand Conseil. Ces deux projets, inscrits dans les Projets d'agglomération de 2^e et 3^e génération (PA2 et PA3), bénéficieront d'un cofinancement de la Confédération.

D'autres axes de mobilité douce reliant les communes des agglomérations fribourgeoises sont planifiés, mais sont de la compétence de l'Agglomération de Fribourg, de Mobul ainsi que des communes concernées. Ils figurent dans les plans directeurs d'agglomération (PDA) qui lient les autorités entre elles.

4. Y a-t-il une volonté d'implanter des réelles pistes cyclables en bordure des routes cantonales et pas uniquement des bandes cyclables ?

Oui, le plan sectoriel vélo prévoit de réaliser le long des routes cantonales non seulement des bandes mais aussi des pistes cyclables ou mixtes. Toutefois, la réalisation de ces dernières pouvant prendre passablement de temps, notamment parce qu'elles passent souvent par des procédures

³ Le Vélobus fonctionne sur le modèle du Pédibus : il regroupe des enfants qui se rendent ensemble à l'école à vélo accompagnés par des adultes.

complexes d'acquisitions de terrains, il peut être judicieux d'opter, dans un premier temps et en attendant la réalisation de la piste prévue, pour le marquage d'une bande cyclable.

Comme mentionné au chapitre 1. Planification cyclable cantonale, les mesures préconisées dans la planification cyclable cantonale seront réexaminées avant leur réalisation afin de s'assurer qu'elles sont toujours adéquates et afin de tenir compte des particularités locales (géométrie, visibilité, charges de trafic, accidentologie, continuité du réseau, itinéraire cyclotouristique, itinéraire scolaire, etc.).

5. *Quel est l'avis du Conseil d'Etat sur l'encouragement de l'implantation de zones à 30 km/h dans les centres urbains et, y a-t-il une volonté d'étendre de telles zones ?*

D'une manière générale, un abaissement des limitations générales de vitesse à 30 km/h peut être décidé, selon l'article 108 al. 2 de l'ordonnance du 5 septembre 1979 sur la signalisation routière (OSR), dans les cas particuliers suivants : un danger n'est perceptible que difficilement ou n'est pas perceptible à temps et ne peut pas être écarté autrement (let. a), certains usagers de la route ont besoin d'une protection spéciale qui ne peut être obtenue d'une autre manière (let. b), cela permet d'améliorer la fluidité du trafic sur des tronçons très fréquentés (let. c) et il est possible de réduire les atteintes excessives à l'environnement (bruit, polluants) au sens de la législation sur la protection de l'environnement (let. d).

Conformément à l'OSR, les zones 30 sont admises prioritairement sur des routes d'importance secondaire et des routes de desserte situées dans des quartiers. Par conséquent, les zones 30 sont principalement situées sur le réseau routier communal. La volonté de mise en zones 30 km/h, leur planification et leur aménagement sont donc généralement de la compétence des communes. La mesure de signalisation d'une zone 30 proposée par une commune doit faire l'objet d'une expertise, conformément à l'ordonnance fédérale sur les zones 30 et les zones de rencontre, afin de savoir si cette mesure est nécessaire, opportune et si elle respecte le principe de la proportionnalité. Cette expertise doit mettre en évidence les problèmes à résoudre et les moyens pour y arriver. Une analyse de l'état actuel des vitesses sert de base de comparaison. La mesure de signalisation est ensuite ordonnée par le SPC sur délégation de la DAEC.

Les mesures constructives liées à une zone 30 font l'objet d'un plan de route qui est adopté par le conseil communal puis approuvé par la DAEC.

A noter qu'il convient de bien faire la distinction entre les « zones 30 » et les « tronçons limités à 30 km/h » :

- > Une *zone 30* est un outil de planification qui vise un abaissement global des vitesses et dont le degré d'aménagement dépend du contexte. Dans les zones 30, la priorité de droite est la règle en vigueur et les passages pour piétons ne sont en principe pas admis. Les véhicules sont prioritaires par rapport aux piétons mais doivent circuler avec égard envers ces derniers. Les piétons traversent la route sans priorité là où ils se sentent le plus en sécurité. Une vérification des vitesses est requise après l'introduction d'une zone 30 ; si ces dernières sont trop élevées, des mesures complémentaires doivent être envisagées.
- > Un *tronçon à 30 km/h* est une portion de route qui bénéficie d'une dérogation à la limitation générale de vitesse. Cette dernière ne peut être admise que lorsqu'elle permet de résoudre un problème de sécurité ou une atteinte à l'environnement qui ne pourrait être réglé d'une autre manière. Ce type de tronçon n'impacte ni les régimes de priorité en place, ni les passages pour

piétons. Aucun aménagement complémentaire n'accompagne ce type de mesure. Il est généralement difficile de justifier un tronçon à 30 km/h en intérieur de localité pour des raisons de sécurité, car la limitation générale de 50 km/h indique déjà au conducteur qu'il se trouve dans un espace habité et qu'il doit adapter sa vitesse au contexte. Un tronçon limité à 30 km/h, contrairement à une zone 30, nécessite la mise en place de signaux de rappel à chaque intersection. Cette contrainte légale peut avoir un impact visuel non négligeable dans les localités.

Si de manière générale la réduction de la vitesse est favorable aux cycles, il faut toutefois que les zones 30 et les tronçons à 30 soient conçues de manière cyclo-conformes et que la vitesse soit respectée par les usagers.

6. Quels montants vont pouvoir être engagés en 2020 pour la politique d'infrastructures pour le vélo ?

Plusieurs aménagements cyclables ont été intégrés aux projets menés en 2020 sur les routes cantonales : élargissement de la montée de Bataille à Broc avec l'aménagement d'une bande cyclable à la montée, aménagement de bandes cyclables entre Villarsel-sur-Marly et Le Mouret, aménagement de bandes cyclables et de voies bus cyclables à l'entrée de Marly après le Pont de Pérolles, réalisation de bandes cyclables sur le tronçon Berg-Ried à Schmitten. En raison du partage des infrastructures (canalisations, fondation de la chaussée, aménagement du terrain naturel, etc.), il est difficile d'estimer la part consacrée exclusivement aux aménagements vélos. D'une manière générale, il apparaît plus opportun d'utiliser comme indicateur, la longueur des aménagements cyclables réalisés par année plutôt que l'investissement financier. La mise en place du « Team vélo », avec des collaboratrices/collaborateurs dédiés à la réalisation d'infrastructures cyclables, permettra d'augmenter ce potentiel dès l'année 2021.

7. Une campagne de prévention autour de la thématique du vélo est-elle prévue ?

Oui. La stratégie vélo, validée par le Conseil d'Etat en 2011 et partie intégrante du plan sectoriel vélo, prévoit, outre la promotion des déplacements à vélo, des campagnes de prévention ainsi que de sensibilisation pour le respect entre usagers de la route. L'atelier de réflexion sur la promotion du vélo du 8 octobre 2020, mentionné dans la réponse à la question 2, a concerné aussi la prévention. Il servira de base à la réalisation d'un catalogue de mesures concrètes et d'un plan d'action pour leur mise en œuvre.

20 avril 2021