

**Loi sur les routes – aménagement de
bandes / pistes cyclables**

Résumé de la motion

Par motion déposée et développée le 8 mai 2008 (BGC p. 800), les députés Edgar Schorderet et René Thomet demandent de modifier la loi sur les routes pour rendre obligatoire l'aménagement de bandes ou pistes cyclables lors de toute nouvelle construction, réfection et correction de routes cantonales. Des exceptions seront toutefois possibles lorsque la nature des lieux rend cet aménagement trop difficile ou excessivement onéreux ou lorsqu'un tel aménagement existe déjà à proximité de la route en question. Afin de garantir la sécurité de tous les usagers de la route et particulièrement celle des cyclistes, le gabarit de la route ne devra, dans la mesure du possible, pas être restreint en raison de la présence de bandes cyclables.

Les frais liés à ces aménagements n'auront pas de caractère édilitaire et chargeront exclusivement le compte cantonal de la route.

Réponse du Conseil d'Etat

Notre canton dispose d'une base légale (loi sur les routes) et d'une planification cantonale du réseau cyclable pour décider de l'aménagement de pistes ou de bandes cyclables.

1. Base légale

L'article 54a de la loi du 15 décembre 1967 sur les routes, modifié le 23 mai 1991, a la teneur suivante :

Art. 54a Pistes et bandes cyclables

¹ *Lors de construction, de réfection et de correction de routes cantonales, le projet comprend l'aménagement de pistes ou de bandes cyclables si elles répondent à un besoin reconnu par la planification cantonale, exception étant toutefois faite des sections sur lesquelles la nature des lieux rend cet aménagement techniquement trop difficile ou excessivement onéreux.*

² *La construction des pistes cyclables non adjacentes à une route incombe aux communes, avec participation de l'Etat, jusqu'à un montant équivalant à celui de l'aménagement qui aurait été réalisé le long de la route cantonale.*

³ *Les caractéristiques de ces ouvrages sont fixées par le règlement d'exécution.*

2. Planification cantonale du réseau cyclable (PCRC)

Par arrêté du 18 février 1991, le Conseil d'Etat a décidé d'établir une planification cantonale du réseau cyclable (PCRC) et d'en confier le mandat d'étude à un bureau spécialisé.

La PCRC vise à mettre en place un réseau cyclable cohérent destiné au trafic pendulaire entre les localités (liaisons intercommunales), les deux-roues étant considérés comme moyen de déplacement. Elle définit ainsi la politique cantonale en matière d'aménagements cyclables. La planification à l'échelle locale est de la compétence des communes.

La PCRC est considérée comme un plan sectoriel au sens de la loi sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATEC). Un thème spécifique au réseau cyclable a été introduit dans le plan directeur cantonal sur la base de la PCRC. Lors de la révision du plan directeur cantonal, le thème a été maintenu dans sa teneur de 1995.

La planification cantonale est basée sur les principes suivants :

- l'horizon de planification du réseau cyclable est d'au moins une génération ;
- la hiérarchie du réseau cyclable est définie en fonction du nombre de pendulaires, du nombre d'accidents recensés, de la distance et de la déclivité sur des tronçons donnés ;
- le réseau pendulaire est constitué de quatre catégories dans la planification cantonale : de très fort potentiel (catégorie A) à faible potentiel (catégorie D) ;
- les fiches de tronçons de la planification cantonale stipulent les solutions préconisées pour l'aménagement du réseau cyclable (piste cyclable, bande cyclable, mixité du trafic ou étude particulière) ;
- le réseau cyclable cantonal est coordonné avec les réseaux communaux, le réseau de cyclotourisme et les circuits de VTT.

La PCRC constitue un instrument adéquat pour répondre aux besoins identifiés en matière de réseau cyclable.

La construction des ouvrages se fait par le biais de plans d'exécution (art. 37 LR, resp. art. 79 à 82 LATEC).

2.1 Méthodologie

2.1.1 Réseau de base

Le réseau de base est celui sur lequel existe un potentiel de développement de l'utilisation des deux-roues pour les déplacements pendulaires.

Ont été pris en considération pour définir le réseau de base les tronçons suivants :

- tronçons de moins de 7 kilomètres sur lesquels on compte plus de 100 pendulaires quotidiens (selon les statistiques fédérales basées sur le recensement de 1990) ;
- tronçons reliant un ou plusieurs villages à un centre scolaire régional ;
- tronçons reliant un ou plusieurs villages à une station de transports publics ;
- tronçons sur lesquels, pour une raison objective, le potentiel de développement du trafic deux-roues est important.

Une distance de 5 km est généralement considérée comme distance maximale pour un déplacement pendulaire à vélo. La distance retenue de 7 km (du centre de la première commune au centre de la seconde) tient compte des imprécisions liées à la localisation exacte des destinations à l'intérieur de la localité.

2.1.2 Hiérarchisation du réseau

Le réseau cyclable cantonal (pendulaire) mesure 250 km, réparti selon les catégories suivantes :

- 25,9 km de catégorie A (sections à très fort potentiel deux-roues) ;
- 42,6 km de catégorie B (sections à fort potentiel deux-roues) ;
- 32,1 km de catégorie C (sections à potentiel deux-roues moyen) ;
- 149,4 km de catégorie D (sections à potentiel deux-roues faible).

2.1.3 Types d'aménagement

Les différents types d'aménagement sont les suivants :

- la piste cyclable, physiquement séparée des voies de circulation utilisées par le trafic motorisé ;
- la bande cyclable, voie de circulation sur laquelle les deux-roues sont prioritaires, marquée sur la partie droite de la chaussée ;
- la mixité sur la même voie des véhicules automobiles et des deux-roues ;
- l'itinéraire alternatif pouvant être envisagé dans des conditions particulières.

2.1.4 Critères de détermination du type d'aménagement

La détermination des types d'aménagement dépend des critères suivants :

La typologie du milieu

En milieu urbain, une modération générale de la circulation est nécessaire. Dans ce contexte, il est important d'inclure, dans les études d'aménagement, les contraintes liées à la circulation des deux-roues. La mixité du trafic restera par conséquent la règle. Par contre, à l'extérieur des localités, on préférera souvent l'aménagement de bandes ou de pistes cyclables.

La vitesse du trafic automobile

Si la vitesse du trafic est importante et s'il n'existe aucune raison de vouloir diminuer celle-ci, il faudra alors opter systématiquement pour l'aménagement de pistes ou de bandes cyclables.

La charge de trafic automobile et poids lourds

En général, plus la charge de trafic est forte, plus l'aménagement d'infrastructures propres à la circulation des deux-roues est nécessaire. Dans certains cas cependant, en ville notamment, si la vitesse est réduite, la cohabitation des deux-roues et des véhicules automobiles est possible, voire souhaitable, même dans les cas où les charges de trafic sont importantes. Si la charge de trafic poids lourds est importante, il faudra opter pour l'aménagement de pistes ou de bandes cyclables, visant à éloigner le trafic automobile du trafic deux-roues.

La charge potentielle de trafic deux-roues

Dès que la charge deux-roues est importante, un aménagement de la voirie prenant en compte la présence de ces véhicules est nécessaire. On notera cependant, que si la charge de trafic deux-roues, comparativement à la charge de trafic automobile, est importante, l'automobiliste est plus naturellement sensibilisé à la présence du cycliste sur la route. La mixité du trafic est alors possible dans le cadre d'un aménagement adéquat.

La typologie des usagers potentiels

Les différents usagers de deux-roues n'ont pas les mêmes besoins en matière d'infrastructures cyclables. Les enfants, par exemple, seront certainement plus en sécurité sur une piste cyclable, à l'écart du trafic automobile. Les cyclistes aguerris, par contre, sont souvent plus à l'aise sur la route.

Les contraintes physiques

Souvent des contraintes physiques (topographie, constructions, largeur d'un pont, etc.) restreignent l'éventail des possibilités d'aménagement.

2.2 Mesures d'aménagement et coûts

Selon le PCRC, des pistes devront être aménagées sur 4,2 km de routes, des bandes sur 125,5 km, des études particulières seront nécessaires sur 48,0 km (essentiellement en traversée de localité) alors que la mixité pourra être maintenue sur 72,3 km.

Le coût total des aménagements (pistes et bandes cyclables uniquement) a été grossièrement estimé en 1995 à 128 millions de francs. Rapporté à 2008, ce montant indexé est évalué à 165 millions de francs.

D'une manière générale, les aménagements destinés aux cyclistes sont réalisés simultanément à la construction, la réfection ou la correction de tronçons routiers, ce qui permet de minimiser les coûts de ces aménagements ; l'élargissement des routes existantes pour ce seul motif auraient des conséquences financières disproportionnées.

2.3 Etat de la situation des réalisations

Depuis l'entrée en vigueur de la planification cantonale du réseau cyclable le 30 mai 1995, l'aménagement des routes cantonales a systématiquement pris en considération cette planification.

Des aménagements cyclables ont été réalisés sur les axes suivants :

- Marly, montée de la Crausa ;
- Villars/Glâne, PS CFF de la Glâne–giratoire des Daillettes ;
- Châtel-Saint-Denis–Bossonnens–Attalens ;
- La Tour-de-Trême–Le Pâquier ;
- Villars-sur-Glâne, route de Payerne ;
- Entrée de Belfaux, côté Givisiez ;
- Menzswil–Tafers.

Des bandes cyclables ont été marquées sur les routes cantonales suivantes, dans la mesure où la largeur de base le permettait :

- Fribourg–Marly ;
- Villars-sur-Glâne, route de la Glâne ;
- Düdingen–Schiffenen ;
- Tentlingen–Giffers ;
- Traversée de Domdidier (hors centre) ;
- Morat, Champ Raclé–Sugiez ;
- Ville de Bulle ;
- Ville de Fribourg.

Etat de la situation :

(en km)	Pistes cyclables	Bandes cyclables	Etudes particulières
à réaliser selon PCRC	4,2	125,5	48,0
réalisé	0,9	37,9	7,5
solde à réaliser	3,3	87,6	40,5

Des pistes mixtes piétons/deux-roues ont également été construites par des communes entre Villars-sur-Glâne et Matran et à Avry-sur-Matran, à proximité du CO.

Enfin, plusieurs projets à l'étude tiennent compte de la planification cantonale du réseau cyclable. Parmi ceux-ci, on peut citer :

- le projet Poya ;
- la liaison Romont–Vaulruz ;
- la traversée de Rosé ;
- la traversée de Courtepin.

Ne disposant d'aucun crédit cadre pour ces aménagements, le coût de ces réalisations a été intégré dans les crédits d'engagement des projets routiers. Leur réalisation s'est faite en fonction des possibilités et des disponibilités financières de l'Etat.

Il y a lieu de relever que depuis 2002, le Service des ponts et chaussées (SPC) participe activement à la réalisation et à l'entretien du balisage des itinéraires nationaux et régionaux de la Suisse à vélo.

Enfin, le SPC encourage les communes lors de la révision de leur PAL et des PAD, à prévoir des aménagements en faveur des cyclistes, notamment par la mise à disposition de places de stationnement pour les vélos aux abords des gares et des lieux publics.

3. Appréciation

La prise en compte de la motion donnerait une accélération à la création de bandes et de pistes cyclables en les rendant obligatoires lors de la construction, de la réfection ou la correction de routes cantonales, exception étant toutefois faite des sections sur lesquelles la nature des lieux rend cet aménagement techniquement trop difficile ou excessivement onéreux. Le Conseil d'Etat peut se rallier à cet aspect de la motion.

En revanche, le Conseil d'Etat estime que la prise en charge des frais de ces aménagements doit se faire conformément au système actuel. Celui-ci prévoit que ces aménagements sont à la charge de la route cantonale, mais que les pistes non adjacentes à une route incombent aux communes, avec la participation de l'Etat jusqu'à un montant équivalent à celui de l'aménagement qui aurait été réalisé le long de la route cantonale (art. 54a al. 2 LR).

En ce qui concerne la planification cantonale du réseau cyclable (PCRC), elle fera l'objet d'une révision dès 2009 compte tenu de l'évolution du trafic pendulaire depuis 1995. Cette révision sera mise en consultation auprès des communes et coordonnée avec le plan directeur cantonal et intégrée au plan cantonal des transports.

4. Conclusion

Le Conseil d'Etat propose:

- a. d'accepter la motion en ce qui concerne la modification de la loi sur les routes pour rendre obligatoire l'aménagement de bandes ou de pistes cyclables;
- b. de rejeter la motion pour ce qui est de la prise en charge des frais en totalité par le canton.

Au cas où le Grand Conseil devait refuser ce fractionnement de la motion, le Conseil d'Etat proposerait le rejet de la motion dans son ensemble (art. 73 al. 2 in fine LGC).

Fribourg, le 30 septembre 2008