



Réponse du Conseil d'Etat à un instrument parlementaire

Question Olivier Flechtner / Ursula Krattinger-Jutzet
Quelle est la stratégie suivie par le canton pour la promotion de la mobilité douce ?

2015-CE-187

I. Question

Des routes sont régulièrement refaites afin de réparer les dommages subis et de rénover les accotements. De tels travaux sont nécessaires à la sécurité routière, et doivent donc, sous cet angle, être soutenus.

De telles réfections nécessitent d'importants investissements et exigent souvent des interventions dans la couche de fondation. Elles peuvent également concerner uniquement les accotements de route, à côté de la chaussée destinée au trafic motorisé. Cela a été le cas par exemple sur le tronçon Chastels–Ploetscha, où, au bord de la route, des bandes d'environ un mètre de large ont été excavées et à nouveau comblées sur une longueur de plusieurs centaines de mètres.

Ces travaux ont été réalisés en partie dans l'urgence, afin de rendre possible le passage de la 7^e étape du Tour de Suisse (Bienne–Düdingen) et d'assurer la sécurité des coureurs cyclistes. Un signal fort et bienvenu pour la promotion du trafic cycliste aurait pu être donné à cette occasion. Cependant ce fut malheureusement exactement le contraire : au lieu de profiter de l'assainissement du bord de la chaussée et des autres tronçons pour apporter des améliorations nécessaires depuis longtemps et réaliser une voie cyclable, seul le revêtement de la route principale a été refait. Contrairement aux participants au Tour de Suisse, les cyclistes, qui se rendent de Tavers, Düdingen et Schmitten à Fribourg par ce tronçon, ne disposent pas de l'exclusivité de la chaussée et doivent partager avec le trafic motorisé une route étroite et sinueuse, et s'accommoder régulièrement de situations dangereuses. Ceci est à nos yeux incompréhensible, et même énervant, car l'aménagement d'une simple piste en gravier accolée à la route aurait permis une importante amélioration de la situation pour les utilisateurs de la route les plus vulnérables.

Cet exemple n'est pas un cas isolé : la demande de la commune de Düdingen d'autoriser les cyclistes à emprunter à Bundtels le chemin pédestre nouvellement construit et payé par la commune, a été bloquée par le canton. Les routes cantonales Mariahilf–Chastels et Mariahilf–Jetschwil ont également été assainies il y a peu, sans que l'occasion d'y créer une voie cyclable soit saisie.

Ces exemples ne témoignent pas d'une volonté de favoriser la mise en place de mesures simples et pragmatiques destinées à améliorer la sécurité des cyclistes. Ou plutôt, ils indiquent que le canton, à cause de lourdeurs administratives, renonce à une mise en œuvre rapide de solutions simples.

Nous adressons pour cette raison les questions suivantes au Conseil d'Etat :

1. Comment le Conseil d'Etat se positionne-t-il en ce qui concerne la promotion de la mobilité douce en général ?
2. Quelles mesures le canton planifie-t-il afin d'atteindre rapidement les objectifs de la planification cyclable, au lieu d'empêcher des solutions simples ?
3. Comment le canton entend-il soutenir les districts dans l'élaboration d'un concept vélo ?
4. Quelles mesures le Conseil d'Etat planifie-t-il pour intégrer des mesures attendues depuis longtemps à d'autres mesures d'assainissement, afin de mettre en œuvre aussi vite que possible la promotion de la mobilité douce et également de les optimiser financièrement au maximum ?
5. Pourquoi concrètement a-t-on renoncé d'inclure la création d'une voie cyclable dans la planification lors de la rénovation avant le Tour de Suisse ?

24 juin 2015

II. Réponse du Conseil d'Etat

1. *Comment le Conseil d'Etat se positionne-t-il en ce qui concerne la promotion de la mobilité douce en général ?*

La promotion d'une mobilité durable et le report modal en faveur des transports publics et de la mobilité douce figurent parmi les objectifs principaux de la politique du canton. Pour le vélo en particulier, le Conseil d'Etat s'est doté d'une *Stratégie vélo* en 2011 qui prévoit notamment de mettre en place un réseau cyclable cantonal attractif, sûr et continu. L'application de cette stratégie a nécessité la redéfinition du réseau cyclable cantonal ainsi que la révision de la *Planification cantonale du réseau cyclable* de 1995 renommée *Plan sectoriel vélo*. Ce dernier a été mis en consultation et l'analyse des prises de position est en cours.

2. *Quelles mesures le canton planifie-t-il afin d'atteindre rapidement les objectifs de la planification cyclable, au lieu d'empêcher des solutions simples ?*

Le *Plan sectoriel vélo*, en cours d'élaboration, sert déjà de base de référence pour la planification des aménagements cyclables et des études de détail à réaliser lors de projets routiers mais aussi lors des travaux d'entretien. En effet, actuellement, lorsqu'il est prévu de refaire un tronçon routier cantonal, la question de l'aménagement conjoint de voies cyclables est systématiquement posée et étudiée (voir point 4).

3. *Comment le canton entend-il soutenir les districts dans l'élaboration d'un concept vélo ?*

Les districts n'interviennent pas directement dans la planification ou l'aménagement du réseau cyclable. Par contre, en vertu du *Plan directeur cantonal*, si le canton est responsable de la planification, de l'aménagement et de l'entretien du réseau cyclable cantonal, les communes le sont au niveau local. Toutefois, le *Plan sectoriel vélo* définit, outre les itinéraires cantonaux, les itinéraires communaux d'importance cantonale qui, ensemble, forment le réseau cantonal.

Les plans directeurs régionaux et les plans d'aménagement locaux doivent ainsi intégrer une planification du réseau cyclable à l'échelon des agglomérations ou des communes. Le *Guide pour*

l'aménagement local publié par la Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions (DAEC) est une aide pour cette élaboration.

4. *Quelles mesures le Conseil d'Etat planifie-t-il pour intégrer des mesures attendues depuis longtemps à d'autres mesures d'assainissement, afin de mettre en œuvre aussi vite que possible la promotion de la mobilité douce et également de les optimiser financièrement au maximum ?*

Afin de garantir sa viabilité, le réseau routier cantonal doit continuellement être entretenu par des travaux d'*entretien constructif*. Dans le respect du budget imparti, le choix des tronçons de route à entretenir se fait en tenant compte de l'état de la chaussée (sur la base d'un relevé d'état de la route réalisé tous les 5 ans) et de l'obligation légale de protéger les riverains contre le bruit routier d'ici le 31 mars 2018 par la pose d'un revêtement phono-absorbant quand cela est pertinent. Une fois les tronçons routiers à entretenir sélectionnés, la nécessité d'y prévoir un aménagement cyclable est analysée sur la base du *Plan sectoriel vélo*. Si un aménagement cyclable est prévu et s'il peut être intégré dans le gabarit existant de la route, alors il est réalisé, en général par le marquage de bandes cyclables.

Par contre, si la largeur du domaine public ne permet pas de réaliser l'aménagement cyclable et que des acquisitions de terrain sont nécessaires, alors le processus de développement d'un *projet d'aménagement routier* doit être engagé : mandat à un bureau d'ingénieurs privés dans le respect de la législation en matière de marchés publics, réalisation des prestations permettant la mise à l'enquête en tenant compte des contraintes environnementales et locales (parfois en coordination administrative et budgétaire avec les travaux planifiés par la commune), choix de l'entreprise de construction dans le respect de la législation en matière de marchés publics avec délai de recours. Ce processus nécessite des ressources internes et prend plusieurs mois, voire années. Il ne peut, par conséquent, pas toujours être réalisé dans le cadre des travaux d'entretien qui s'effectuent à court terme. La plupart de ces travaux devront ainsi être intégrés dans la planification des projets d'aménagement routier.

Le Conseil d'Etat tient toutefois à relever que lorsque des *projets d'aménagements routiers* sont entrepris, les aménagements cyclables, s'ils sont prévus par le *Plan sectoriel vélo*, sont systématiquement intégrés dans le projet comme par exemple pour (en cours de développement ou réalisés) :

- > L'amélioration de la liaison Romont–Vaulruz,
- > Le projet Poya,
- > Le réaménagement de la route cantonale entre Marly et Bourguillon, secteur Montivers–Le Claru,
- > Le pont Tiguellet à Givisiez,
- > Le tronçon Chénens–Lentigny,
- > Le tronçon Riederberg–Bösingen.

Ainsi, entre le 1^{er} janvier 2012 et le 31 décembre 2014 (3 ans) près de 20 km linéaires d'aménagements cyclables ont été réalisés. La situation au 31 décembre 2014 est la suivante :

- > 1,15 km de pistes cyclables,
- > 3,69 km de pistes cyclables mixtes (piétons/vélos),
- > 70,5 km de bandes cyclables.

5. *Pourquoi concrètement a-t-on renoncé d'inclure la création d'une voie cyclable dans la planification lors de la rénovation avant le Tour de Suisse ?*

La sur largeur du chantier, sur environ 200 m des quelques 1200 m du tronçon routier en réfection, s'explique, dans le cas évoqué, par la nécessité de refaire la canalisation de la chaussée et de renforcer l'accotement. Le motif de gabarit insuffisant, indiqué et développé dans la réponse à la question précédente, a conduit à la décision de renoncer à marquer des bandes cyclables (une bande cyclable a une largeur variant entre 1,2 m et 1,5 m). C'est également en raison d'un gabarit insuffisant qu'aucune voie cyclable n'a été aménagée lors de l'assainissement des tronçons Mariahilf–Chastels et Mariahilf–Jetschwil.

A noter également que le canton n'a reçu aucune demande de la part de la commune de Düringen, d'autoriser les cyclistes à emprunter le chemin pédestre à Bundtels.

25 août 2015