



Réponse du Conseil d'Etat à un instrument parlementaire

Question 2024-GC-35

Impact des pistes et bandes cyclables

Auteurs :	Cotting Charly, Grandgirard Pierre-André
Nombre de cosignataires :	0
Dépôt :	08.02.2024
Développement :	---
Transmission au Conseil d'Etat :	08.02.2024
Réponse du Conseil d'Etat :	30.04.2024

I. Question

Le plan sectoriel vélo du canton de Fribourg implique la création de nombreux aménagements le long des routes cantonales et communales. Afin de réaliser ces aménagements, une augmentation de la largeur de la route est souvent nécessaire. Une partie de ces nouvelles infrastructures est réalisée sur des terres agricoles.

Nous demandons au Gouvernement de bien vouloir répondre aux questions suivantes :

1. L'emprise totale du plan vélo sur les surfaces agricoles dans le canton est-elle connue ? Si oui, quelle surface totale est concernée ? Et quelle peut être la largeur des aménagements de mobilité douce ?
2. Comment le canton ou les communes pourraient-ils acquérir ces surfaces et à quel prix sont-elles achetées ? En cas de manque de collaboration du propriétaire, une expropriation est-elle possible ?
3. Des surfaces d'assolement sont-elles concernées ? Si oui, quelle pesée des intérêts est faite entre la nécessité de protéger les terres assolées et la construction des aménagements de mobilité douce ?

II. Réponse du Conseil d'Etat

Le plan sectoriel vélo du canton de Fribourg est en cours de révision pour intégrer les exigences découlant des bases légales entrées en vigueur au 1^{er} janvier 2023, à savoir la loi fédérale sur les voies cyclables et la loi cantonale sur la mobilité.

Le Conseil d'Etat peut répondre aux questions de la manière suivante :

1. *L'emprise totale du plan vélo sur les surfaces agricoles dans le canton est-elle connue ? Si oui, quelle surface totale est concernée ? Et quelle peut être la largeur des aménagements de mobilité douce ?*

Le réseau cantonal des voies cyclables selon art. 42 de la LMob est en cours de définition ; conformément à l'art. 206 LMob, la nouvelle planification cyclable cantonale paraîtra en 2026.

La largeur des aménagements cyclables n'est pas déterminée par le plan du réseau cantonal des voies cyclables. Elle est définie dans le cadre d'études préliminaires de mobilité dont le périmètre correspond à un tronçon délimité du réseau cantonal des voies cyclables, d'une longueur inférieure à 10 km en général. Ces études de mobilité cyclable reprennent les recommandations en matière de largeur d'aménagement des normes et guides techniques valables en Suisse, en particulier la norme VSS 40 201 « profil géométrique type » ainsi que le manuel d'infrastructure « gestion des cycles aux carrefours » de l'Office fédéral des routes et de la Conférence Vélo Suisse. Les analyses sont réalisées tronçon par tronçon, à une échelle qui permet une meilleure prise en compte des besoins en matière de mobilité douce, des opportunités et des contraintes locales. La largeur peut varier de 1,50 m (bande cyclable sur un côté de la chaussée) à plus de 4 m (voie cyclable avec piétons).

2. *Comment le canton ou les communes pourraient-ils acquérir ces surfaces et à quel prix sont-elles achetées ? En cas de manque de collaboration du propriétaire, une expropriation est-elle possible ?*

Les prix des terrains touchés par des emprises sont fixés par la Commission d'acquisition des immeubles (CAI), dont les membres sont nommés par le Conseil d'Etat. Une convention de cession de terrain en gré à gré est proposée aux propriétaires concernés. En cas de désaccord, la procédure d'expropriation qui s'applique aux terrains relatifs à une infrastructure de mobilité cyclable est la même que pour les autres constructions routières de l'Etat, comme une route de contournement par exemple.

3. *Des surfaces d'assolement sont-elles concernées ? Si oui, quelle pesée des intérêts est faite entre la nécessité de protéger les terres assolées et la construction des aménagements de mobilité douce ?*

La réalisation d'aménagements cyclables peut concerner des surfaces d'assolement sur certains tronçons du réseau à l'extérieur des localités. Comme pour toute construction routière de l'Etat, une pesée des intérêts publics est effectuée.

L'impact sur les surfaces d'assolement est pris en compte dès les études préliminaires de mobilité qui déterminent le tracé précis d'un itinéraire cyclable cantonal. Le champ des possibles en matière de tracés pour les cyclistes est analysé dans le cadre de ces études. Dans la mesure où les détours et dénivelés par rapport à la route cantonale restent acceptables, les tracés du réseau cantonal des voies cyclables sont reportés sur des itinéraires alternatifs qui empruntent des chemins existants à plus faible trafic motorisé et qui nécessitent moins d'aménagements avec emprises sur des terrains privés.

Sur les tronçons de routes cantonales où il n'y a pas d'alternative viable pour garantir la sécurité des cyclistes, les impacts sur les surfaces adjacentes sont analysés en intégrant le principe de proportionnalité. Le choix du type d'infrastructure de mobilité douce est effectué en considérant notamment le potentiel cycliste et les contraintes locales (topographie, bâti, surfaces d'assolement, forêt, zones de protection des eaux ...). Le concept d'aménagements cyclables qui en découle tient compte de l'importance de ces différents éléments à l'échelle du secteur étudié.