



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la communication DETEC

Office fédéral des routes OFROU

Rapport sur les résultats de la consultation relative à la loi fédérale sur les voies cyclables

Consultation menée du 13 mai au 10 septembre 2020

Berne, le 30 octobre 2020

TABLE DES MATIÈRES

| | |
|--|----|
| Synthèse des résultats | 4 |
| 1. Objet de la consultation | 5 |
| 2. Tenue du processus de consultation | 6 |
| 3. Évaluation des avis exprimés sur la base du questionnaire | 6 |
| 3.1. Question 1 : Obligation de planification (art. 5, al. 2, de la loi fédérale sur les voies cyclables) | 6 |
| 3.2. Question 2 : Principes en matière de planification (art. 6 de la loi fédérale sur les voies cyclables) | 8 |
| 3.3. Question 3 : Obligation de remplacement (art. 9 de la loi fédérale sur les voies cyclables) | 9 |
| 3.4. Question 4 : « de grande qualité » (art. 12, al. 1, de la loi fédérale sur les voies cyclables) | 11 |
| 3.5. Question 5 : Information (art. 14 de la loi fédérale sur les voies cyclables) | 12 |
| 3.6. Question 6 : Précision de l'art. 6 LRN | 13 |
| 4. Autres remarques concernant le projet de consultation | 14 |
| 4.1. Définition des termes (art. 1 et 2 de la loi fédérale sur les voies cyclables) | 14 |
| 4.2. Définition plus détaillée des réseaux de voies cyclables pour la vie quotidienne et pour les loisirs (art. 3 et 4 de la loi fédérale sur les voies cyclables) | 15 |
| 4.3. Coordination des réseaux de voies cyclables avec d'autres activités (art. 7 de la loi fédérale sur les voies cyclables) | 15 |
| 4.4. Aménagement et entretien des voies cyclables (art. 8 de la loi fédérale sur les voies cyclables) | 16 |
| 4.5. Collaboration avec des organisations privées spécialisées (art. 10 de la loi fédérale sur les voies cyclables) | 16 |
| 4.6. Autres intérêts à prendre en considération (art. 11 de la loi fédérale sur les voies cyclables) | 16 |
| 4.7. Conseils aux cantons, aux communes et aux tiers (art. 13 de la loi fédérale sur les voies cyclables) | 17 |
| 4.8. Soutien aux organisations privées spécialisées (art. 15 de la loi fédérale sur les voies cyclables) | 17 |
| 4.9. Spécifications supplémentaires pour les services spécialisés (art. 16 de la loi fédérale sur les voies cyclables) | 17 |
| 4.10. Qualité pour recourir contestée (art. 17 de la loi fédérale sur les voies cyclables) | 17 |
| 4.11. Délai d'établissement des plans (art. 18 de la loi fédérale sur les voies cyclables) | 18 |
| 4.12. Autres remarques et demandes concernant la loi fédérale sur les voies cyclables et le rapport | 18 |
| 4.13. Modifications de la loi sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR) | 19 |
| 5. Exigences allant au-delà du projet de consultation | 19 |
| 5.1. Financement des infrastructures cyclables | 19 |

| | | |
|------|--|----|
| 5.2. | Poursuite du développement des bases juridiques et des normes | 19 |
| 5.3. | Stratégie nationale concernant le vélo | 20 |
| 5.4. | Controlling de la mise en œuvre et délai de mise en œuvre contraignant | 20 |
| 5.5. | Installations pilotes et encouragement de l'innovation | 20 |
| 5.6. | Examen de chemins pour piétons et de voies cyclables le long des voies ferrées | 20 |
| 5.7. | Exigences en matière de planification, de mesures de sécurité et de coordination | 20 |
| | Annexe 1 : Liste des avis reçus | 21 |
| | Annexe 2 : Questionnaire sur le projet de consultation | 24 |

Synthèse des résultats

À l'issue de la consultation relative à la loi fédérale sur les voies cyclables, 102 avis avaient été déposés. Dans une évaluation globale, 50 participants ont accepté la loi fédérale sur les voies cyclables, 32 l'ont acceptée moyennant des précisions, 6 ont formulé un avis neutre, 7 ont rejeté la loi avec réserve et 6 l'ont rejetée. En outre, un particulier a exprimé son opinion sur un enjeu spécifique.

| | Oui | Oui avec des précisions | Neutre | Non avec réserve | Non |
|---|-----------|-------------------------|---------|------------------|---------|
| Participants à la consultation (101) ¹ | 49 % (50) | 32 % (32) | 6 % (6) | 7 % (7) | 6 % (6) |

Parmi les participants à la consultation, 80 ont pris position à l'aide du questionnaire fourni (voir annexe 2 : Questionnaire sur le projet de consultation), tandis que 22 ne l'ont pas utilisé et se sont exprimés sur le projet soit de manière générale, soit de manière spécifique en revenant sur certains aspects en particulier. Leurs points de vue ont tout de même été pris en considération lors de l'évaluation des avis exprimés sur la base du questionnaire : leurs réponses ont été rattachées aux différentes questions de ce dernier.

Approbation de tous les cantons

L'ensemble des 26 cantons, y compris la Conférence suisse des directeurs des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement (DTAP), se sont prononcés sur les différentes questions du questionnaire. Tous ont répondu « oui » ou « oui avec des précisions » à celles-ci, DTAP incluse, à une exception près : le canton d'Appenzell Rhodes-Intérieures a répondu « non avec réserve » à la question 6, sur la précision de la notion de « chaussée » à l'art. 6 de la loi fédérale sur les routes nationales (LRN), en raison d'un projet spécifique.

Approbation de la majorité des partis politiques

Parmi les partis représentés au Parlement, 6 ont exprimé leur opinion sur le projet : 3 d'entre eux ont utilisé le questionnaire ; les 3 autres ont formulé leur avis de manière générale ou très spécifique, en commentant certains articles en particulier. Le PEV, le PVL, le PES et le PSS ont accepté le projet (réponse « oui » ou « oui avec des précisions »), l'UDC l'a rejeté avec réserve (réponse « non avec réserve ») et le PLR l'a également refusé (réponse « non ») en arguant que le texte de loi présenté dépassait largement le cadre fixé par l'article constitutionnel.

Approbation de principe des associations faïtières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national

Les associations faïtières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national ont exprimé des opinions variées lors de la consultation. Le Groupement suisse pour les régions de montagne soutient entièrement le projet, l'Union des villes suisses y est favorable moyennant des précisions, l'Association des Communes Suisses a également donné son accord de principe, mais rejeté les principes en matière de planification visés à la question 2, et la Fédération suisse des bourgeoisies et corporations s'oppose au projet avec réserve.

Résultats mitigés auprès des associations faïtières de l'économie qui œuvrent au niveau national

Les associations faïtières de l'économie qui œuvrent au niveau national ont exprimé des opinions variées lors de la consultation. Si l'Union syndicale suisse et Travail Suisse soutiennent entièrement le projet, l'Union suisse des paysans et la Société Suisse des Entrepreneurs ne l'approuvent que

¹ Exclus le particulier

partiellement. Quant à economie suisse, elle s'y oppose avec réserve, tandis que le Centre Patronal et l'Union suisse des arts et métiers le rejettent.

Large approbation des autres associations, sociétés et organisations

Les autres associations, sociétés et organisations ont largement approuvé le projet : 45 participants issus principalement des domaines des transports, de la santé, du tourisme, de l'énergie et de l'environnement ont répondu « oui » ou « oui avec des précisions ». De même, l'Association faitière des organisations suisses de personnes handicapées et deux organisations chargées des chemins de randonnée ont approuvé le projet, mais partiellement. Par contre, deux exploitants d'infrastructures aéroportuaires et trois associations routières ont répondu « non avec réserve » ou rejeté le projet tout comme les associations Propriétaires de forêts bernoises et Forêt Suisse.

Approbation de tous les autres participants à la consultation

Les Villes de Delémont et d'Yverdon-les-Bains soutiennent le projet dans son intégralité. Un particulier a exprimé son opinion sur un enjeu spécifique.

1. Objet de la consultation

Le 23 septembre 2018, le peuple (73,6 % de « oui ») et l'ensemble des cantons ont accepté l'arrêté fédéral concernant les voies cyclables et les chemins et sentiers pédestres. Ce large soutien indique que la majeure partie de la population estime que les voies cyclables doivent être assimilées aux chemins et sentiers pédestres, et qu'il faut soutenir les cantons et les communes lors de la planification, l'aménagement et la conservation des réseaux de voies cyclables ainsi que lors de la fourniture d'informations en la matière. Le projet de loi fédérale sur les voies cyclables a permis au Conseil fédéral de soumettre à la discussion la disposition d'exécution relative à l'art. 88 de la Constitution fédérale (Cst.).

La section 1 du projet de loi présente l'objet de la loi et les définitions importantes pour cette loi (art. 1 à 4).

La section 2 règle l'obligation de planification (art. 5) et fixe les principes en matière de planification et d'entretien des voies cyclables (art. 6 et 8). L'obligation de planification comprend une coordination appropriée des réseaux de voies cyclables entre eux et avec les autres activités ayant une incidence sur l'aménagement du territoire, par exemple avec les autres réseaux de transport (art. 7). Par ailleurs, une obligation générale de remplacement (art. 9) doit permettre de prévenir les lacunes dans les réseaux. La possibilité de collaborer avec des organisations privées spécialisées (art. 10) et l'obligation de coordination en matière d'aménagement du territoire (art. 11) complètent la section 2.

La section 3 décrit les tâches spéciales de la Confédération. Il lui incombera principalement de tenir compte des réseaux de voies cyclables dans le cadre de ses tâches (art. 12). Elle aura en outre pour mission de conseiller les fournisseurs de prestations effectifs, c'est-à-dire les cantons et éventuellement les communes (art. 13), et d'informer le public (art. 14). Cette dernière tâche inclura l'offre de géodonnées de base harmonisées. Pour remplir ses mandats de conseil et d'information, la Confédération pourra faire appel à des organisations privées spécialisées d'importance nationale (art. 15).

La section 4 « Organisation et protection juridique » impose, par analogie avec la loi sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR), la désignation de services spécialisés qui joueront le rôle d'interlocuteurs au sein de l'administration (art. 16). Le droit de recours des autorités et des organisations est réglé comme dans la LCPR et ne pourra être exercé que par les cantons, les communes et les organisations privées spécialisées d'importance nationale reconnues par le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) (art. 17).

La section 5 contient les dispositions transitoires et finales. Les cantons devront en principe établir les plans de leurs réseaux de voies cyclables dans un délai de cinq ans (art. 18). Ils se baseront à cet

effet sur les plans existants. En outre, le projet prévoit d'actualiser la LCPR existante là où cela s'avère nécessaire pour des raisons juridiques, en premier lieu s'agissant du but, de l'information, de l'aide aux organisations privées spécialisées et de la qualité pour recourir. De même, la notion de « chaussée » a également été précisée à l'art. 6 LRN.

2. Tenue du processus de consultation

Le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) a mené la consultation du 13 mai au 10 septembre 2020. Au total, 102 avis ont été reçus.

Ont pris part à la consultation 26 cantons, la Conférence suisse des directeurs des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement (DTAP), et six des partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale. En outre, quatre organisations faïtières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national, sept organisations faïtières de l'économie qui œuvrent au niveau national et 55 autres associations, sociétés et organisations, issues principalement des domaines des transports, de la santé, du tourisme, de l'énergie et de l'environnement, ont pris position. Enfin, deux villes et un particulier ont pris part à la procédure de consultation (voir annexe 1 : Liste des avis reçus).

L'ensemble des avis peuvent être consultés au format PDF sur le site Internet du Conseil fédéral (www.admin.ch), dans la rubrique « Procédures de consultation terminées » (2020).

L'évaluation qui suit renvoie à l'avant-projet soumis à la consultation.

3. Évaluation des avis exprimés sur la base du questionnaire

Remarque liminaire : les prises de position sont évaluées sur la base du questionnaire sur le projet de consultation (voir annexe 2). Certains participants à la consultation se sont exprimés sur le projet de consultation sans remplir le questionnaire contenant les questions spécifiques. Leurs points de vue ont été pris en considération dans la mesure du possible lors de l'évaluation des avis exprimés sur la base du questionnaire : leurs réponses ont été rattachées aux différentes questions de ce dernier.

3.1. Question 1 : Obligation de planification (art. 5, al. 2, de la loi fédérale sur les voies cyclables)

Approuvez-vous l'obligation de planifier les réseaux de voies cyclables sous forme de plans contraignants pour les autorités ?

| | Oui | Oui avec des précisions | Non avec réserve | Non |
|--|-----------|-------------------------|------------------|----------|
| Cantons (y c. DTAP) | 22 | 5 | 0 | 0 |
| Partis politiques | 3 | 0 | 0 | 1 |
| Organisations faïtières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national | 2 | 1 | 0 | 1 |
| Organisations faïtières de l'économie qui œuvrent au niveau national | 0 | 1 | 0 | 4 |
| Autres associations, sociétés et organisations | 30 | 7 | 1 | 3 |
| Autres | 2 | 0 | 0 | 0 |
| Total | 59 | 14 | 1 | 9 |

Tendance générale

Un tableau cohérent se dégage des 83 avis exprimés : 59 participants à la consultation ont répondu « oui » (71 %), 14 ont répondu « oui avec des précisions » (17 %), 1 participant a dit « non avec réserve » (1 %) et 9 ont dit « non » (11 %).

Résultats détaillés

Ont répondu « **oui** » les cantons de ZH, BE, LU, UR, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BL, SH, AR, AI, SG, GR, TG, TI, VS, NE, GE, la DTAP, le PEV, le PVL et le PSS, le Groupement suisse pour les régions de montagne, l'Union des villes suisses, l'Alliance activité physique, sport et santé, le groupe de travail Région de montagne, les Médecins en faveur de l'environnement, le Bureau de prévention des accidents, Berne Rando, la Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève, la Fédération suisse des urbanistes, Mobilité piétonne Suisse, Greenpeace, *the International Mountain Bicycling Association*, Grève du Climat FR, le Réseau des parcs suisses, *NewRide*, Pusch – L'environnement en pratique, PRO VELO Suisse, Santé publique Suisse, l'Alliance suisse pour le vélo Cycla, SuisseMobile, la Suva, Suisse Rando, la Fondation Suisse de l'Énergie, *Swiss Cycling*, le Touring Club Suisse, la Conférence Vélo Suisse, *die Umweltfreisinnigen*, *die Unternehmergruppe Wettbewerbsfähigkeit*, Velosuisse – l'Association suisse des fournisseurs de bicyclettes, l'Association transports et environnement, *die Wanderwege beider Basel*, WWF Suisse ainsi que les Villes de Delémont et d'Yverdon-les-Bains.

La grande majorité est d'avis que la combinaison de l'obligation de planification et de plans juridiquement contraignants pour les autorités permettra de garantir que les réseaux de voies cyclables, installations auxiliaires comprises, seront correctement planifiés, garantis juridiquement et réalisés dans les règles pour obtenir l'efficacité escomptée.

Ont répondu « **oui avec des précisions** » les cantons de SZ, BS, AG, VD, JU ainsi que l'Association des Communes Suisses, *economiesuisse*, *die Appenzeller Ausserrhoder Wanderwege*, *die Flughafen Zürich AG*, le Service d'information pour les transports publics, l'Association faîtière des organisations suisses de personnes handicapées, la Communauté d'intérêts pour les transports publics – section Suisse orientale, la Conférence pour la forêt, la faune et le paysage, ainsi que l'Association suisse des professionnels de l'environnement.

Les réserves des participants reposent sur des motifs très variés, parfois partiels ou spécifiques. Pour certains, la participation des organisations intéressées devrait être limitée à une participation sans qualité de partie formelle ni possibilité de recours. Le souhait d'étendre l'obligation de planification aux installations de stationnement de grande importance est également formulé. Il est en outre demandé que la possibilité pour les sociétés de transport public de participer à la planification des voies cyclables soit examinée. Il est souligné que le délai pour l'établissement des plans est trop court et que l'accent devrait être mis davantage sur l'obligation de coordination. De même, la définition des réseaux de voies cyclables devrait être revue (pas d'interconnexion obligatoire pour les itinéraires VTT). Enfin, il a été demandé que les périmètres définis dans les plans sectoriels de la Confédération soient exemptés de l'obligation de planification cantonale ou que leur coordination soit assurée.

Genève Aéroport a répondu « **non avec réserve** ».

La raison invoquée est qu'il existe un risque de conflit du fait que les plans sectoriels sont du ressort des autorités cantonales, alors que ceux relatifs aux infrastructures aéronautiques sont du ressort de la Confédération.

Ont répondu « **non** » le PLR, la Fédération suisse des bourgeoisies et corporations, le Centre Patronal, l'Union suisse des paysans, la Société Suisse des Entrepreneurs, l'Union suisse des arts et métiers, l'Automobile Club de Suisse, la Fédération Motocycliste Suisse ainsi que route suisse - la Fédération routière suisse.

Les participants susmentionnés motivent leur rejet par la non-conformité de l'obligation de planification avec l'art. 88, al. 2, Cst. et par le non-respect des compétences des cantons (violation du principe de subsidiarité).

3.2. Question 2 : Principes en matière de planification (art. 6 de la loi fédérale sur les voies cyclables)

Approuvez-vous les principes en matière de planification fondés sur des objectifs qualitatifs reconnus (réseaux interconnectés, directs, sûrs, homogènes et attrayants) ?

| | Oui | Oui avec des précisions | Non avec réserve | Non |
|--|-----------|-------------------------|------------------|----------|
| Cantons (y c. DTAP) | 16 | 11 | 0 | 0 |
| Partis politiques | 3 | 0 | 1 | 1 |
| Organisations faïtières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national | 1 | 2 | 0 | 1 |
| Organisations faïtières de l'économie qui œuvrent au niveau national | 0 | 2 | 1 | 1 |
| Autres associations, sociétés et organisations | 25 | 17 | 0 | 2 |
| Autres | 2 | 0 | 0 | 0 |
| Total | 47 | 32 | 2 | 5 |

Tendance générale

Un tableau cohérent se dégage des 86 avis exprimés : 47 participants à la consultation ont répondu « oui » (55 %), 32 ont répondu « oui avec des précisions » (37 %), 2 ont dit « non avec réserve » (2 %) et 5 ont dit « non » (6 %).

Résultats détaillés

Ont répondu « **oui** » les cantons de LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BL, SH, SG, AG, TG, GE, la DTAP, le PEV, le PVL et le PSS, le Groupement suisse pour les régions de montagne, la Fédération suisse des bourgeoisies et corporations, l'Alliance activité physique, sport et santé, les Médecins en faveur de l'environnement, le groupe de travail Région de montagne, le Bureau de prévention des accidents, Espace Suisse, la Fédération suisse des urbanistes, la Fédération Motocycliste Suisse, Mobilité piétonne Suisse, *the International Mountain Bicycling Association*, le Réseau des parcs suisses, *NewRide*, PRO VELO Suisse, Santé publique Suisse, Pusch – L'environnement en pratique, SuisseMobile, la Fondation Suisse de l'Énergie, l'Alliance suisse pour le vélo Cycla, la Suva, Suisse Rando, *Swiss Cycling*, *die Umweltfreisinnigen*, la Conférence Vélo Suisse, Velosuisse – l'Association suisse des fournisseurs de bicyclettes, l'Association transports et environnement, *die Wanderwege beider Basel* ainsi que les Villes de Delémont et d'Yverdon-les-Bains.

Les participants susmentionnés sont d'avis que les principes de planification garantissent des réseaux interconnectés, directs, sûrs, homogènes, attrayants et de haute qualité, et qu'ils sont donc susceptibles d'inciter davantage de personnes à faire du vélo.

Ont répondu « **oui avec des précisions** » les cantons de ZH, BE, BS, AR, AI, GR, TI, VD, VS, NE et JU, l'Union des villes suisses, la Fédération suisse des bourgeoisies et corporations, l'Union suisse des paysans, *economiesuisse*, *die Aargauer Wanderwege*, *die Appenzeller Ausserrhoder Wanderwege*, Berne Rando, *die Flughafen Zürich AG*, Greenpeace, l'Association faïtière des organisations suisses de personnes handicapées, Grève du Climat FR, la Conférence pour la forêt, la faune et le paysage, le Service d'information pour les transports publics, *Swiss Public Health Doctors*, l'Association suisse pour l'équipement technique de l'agriculture, la Fondation suisse pour la protection et l'aménagement du paysage, *die Thurgauer Wanderwege*, le Touring Club Suisse, *die Unternehmergruppe Wettbewerbsfähigkeit*, WWF Suisse et *die Züricher Wanderwege*.

Plusieurs participants souhaiteraient que les principes soient formulés en termes moins absolus afin de bénéficier d'une plus grande marge de manœuvre. Ils estiment que la séparation entre le trafic cycliste et le trafic motorisé ainsi qu'entre le trafic cycliste et la mobilité piétonne ne peut pas toujours être garantie, tout comme la continuité et le caractère direct des liaisons. Selon eux, la sécurité pourrait également être obtenue par une réduction de la vitesse maximale à 30 km/h. D'autres participants considèrent au contraire que les critères sont formulés de manière trop vague : ils réclament des exigences précises quant aux dimensions ainsi que des normes générales et demandent que les critères s'appliquent explicitement aussi aux intersections. La séparation ne

devrait pas non plus avoir pour effet d'empêcher le trafic cycliste sur les principaux axes de circulation motorisés. En outre, certains participants souhaiteraient que des objectifs supplémentaires soient fixés dans le domaine de la protection de l'environnement et de la prévention des conflits avec la mobilité piétonne. Certains estiment par ailleurs que les principes doivent être encore mieux différenciés en fonction des besoins des déplacements quotidiens et de loisirs.

L'UDC et le Centre Patronal ont répondu « **non avec réserve** ».

Ils motivent leur réponse en indiquant d'une part que les cantons et les communes ne devraient pas être soumis à des prescriptions aussi étendues, d'autre part que ni l'article constitutionnel ni la LCPR ne prévoient de tels principes. En outre, ils demandent que les routes nationales de 3^e classe soient explicitement exclues du champ d'application des principes de planification et que seules y soient aménagées des bandes cyclables, et aucune voie cyclable.

Le PLR, l'Association des Communes Suisses, l'Union suisse des arts et métiers, l'Association suisse des professionnels de l'environnement et l'Automobile Club de Suisse ont répondu « **non** ».

Ils ne sont pas favorables à des obligations supplémentaires pour les cantons et les communes, et estiment que les principes de planification violeraient l'autonomie de ces derniers. Les participants critiquent également le fait qu'une séparation de principe entre le trafic cycliste et le trafic motorisé ne serait pas réalisable et que certains critères de qualité individuels tels que l'attractivité et la « qualité de l'expérience » seraient difficiles à définir en termes juridiques. Enfin, ils soulignent la nécessité de ne pas entraver les transports publics, le transport motorisé et le transport des marchandises.

3.3. Question 3 : Obligation de remplacement (art. 9 de la loi fédérale sur les voies cyclables)

Acceptez-vous que l'obligation de remplacement prévue dans la loi fédérale sur les voies cyclables s'applique de manière générale ?

| | Oui | Oui avec des précisions | Non avec réserve | Non |
|--|-----------|-------------------------|------------------|----------|
| Cantons (y c. DTAP) | 17 | 10 | 0 | 0 |
| Partis politiques | 4 | 0 | 1 | 0 |
| Organisations faitières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national | 2 | 1 | 0 | 1 |
| Organisations faitières de l'économie qui œuvrent au niveau national | 0 | 1 | 0 | 3 |
| Autres associations, sociétés et organisations | 22 | 16 | 3 | 2 |
| Autres | 2 | 0 | 0 | 0 |
| Total | 47 | 28 | 4 | 6 |

Tendance générale

Un tableau cohérent se dégage des 85 avis exprimés : 47 participants à la consultation ont répondu « oui » (55 %), 28 ont répondu « oui avec des précisions » (33 %), 4 ont dit « non avec réserve » (5 %) et 6 ont dit « non » (7 %).

Résultats détaillés

Ont répondu « **oui** » les cantons de BE, LU, UR, NW, GL, ZG, SO, BL, SH, AR, SG, AG, TG, VD, NE, GE, la DTAP, le PEV, le PVL, le PES et le PSS, le Groupement suisse pour les régions de montagne, l'Association des Communes Suisses, l'Alliance activité physique, sport et santé, le groupe de travail Région de montagne, les Médecins en faveur de l'environnement, le Bureau de prévention des accidents, la Fédération suisse des urbanistes, la Fédération Motocycliste Suisse, Mobilité piétonne Suisse, le Service d'information pour les transports publics, the *International Mountain Bicycling Association*, la Conférence pour la forêt, la faune et le paysage, le Réseau des parcs suisses,

NewRide, Pusch – L'environnement en pratique, PRO VELO Suisse, Santé publique Suisse, SuisseMobile, l'Alliance suisse pour le vélo Cycla, la Suva, Suisse Rando, le Touring Club Suisse, *die Umweltfreisinnigen*, la Conférence Vélo Suisse, ainsi que les Villes de Delémont et d'Yverdon-les-Bains.

Ils reconnaissent dans leur majorité l'importance de l'obligation de remplacer les voies cyclables qui sont perdues en raison d'autres mesures ayant une incidence sur l'aménagement du territoire. Ils estiment que ce remplacement garantira la meilleure conservation possible des réseaux de voies cyclables à l'avenir.

Ont répondu « **oui avec des précisions** » les cantons de ZH, SZ, OW, FR, AI, GR, BS, TI, VS, JU, l'Union des villes suisses, economiesuisse, *die Aargauer Wanderwege*, *die Appenzeller Ausserrhoder Wanderwege*, Greenpeace, la Communauté d'intérêts pour les transports publics – section Suisse orientale, Grève du Climat FR, Pro Natura, l'Association suisse pour l'équipement technique de l'agriculture, la Fondation Suisse de l'Énergie, la Fondation suisse pour la protection et l'aménagement du paysage, *Swiss Cycling*, Velosuisse – l'Association suisse des fournisseurs de bicyclettes, *die Unternehmergruppe Wettbewerbsfähigkeit*, l'Association transports et environnement, *die Wanderwege beider Basel*, WWF Suisse ainsi que *die Zürcher Wanderwege*.

Parmi les réserves, les participants susmentionnés ont invoqué la nécessité de faire la distinction entre les voies cyclables à usage quotidien et celles utilisées pour les déplacements de loisirs. Ils ont en outre indiqué que le remplacement des chemins de VTT ne devait pas entraîner de nouvelles constructions inutiles. Ils plaident pour une utilisation commune des chemins par les randonneurs et les vététistes. Par ailleurs, l'attractivité du réseau des chemins de randonnée ne doit pas être compromise. Les participants déplorent le fait qu'aucune norme contraignante, aucune dimension ou aucun objectif de qualité n'aient été prévus pour l'infrastructure cyclable. Ils demandent que des critères de qualité et des solutions pratiques soient inclus dans les aides à l'exécution et dans l'ordonnance relative à la loi fédérale sur les voies cyclables. Si certains participants jugent l'article trop restrictif et rigide, et demandent une plus grande marge de manœuvre, d'autres craignent au contraire que la disposition relative à l'obligation de remplacement confère une trop grande marge de manœuvre et produise donc trop peu d'effets. Les voies à remplacer doivent être définies dans des plans et leur remplacement doit être approprié et assuré en tenant compte des conditions locales, ce qui relèverait de l'appréciation des autorités et pourrait être fait en faveur ou en au détriment des voies cyclables. En outre, les cantons peuvent prévoir des exceptions à l'obligation de remplacement. Les participants estiment que cela induit globalement un assouplissement excessif de l'obligation de remplacement. Ils craignent également qu'au lieu d'accroître la sécurité sur les routes, l'obligation de remplacement soit utilisée pour repousser les vélos vers des sites moins attrayants. Ils demandent que dans les zones à trafic mixte (vélos et véhicules motorisés), la sécurité puisse également être assurée par une réduction à 30 km/h de la limite générale de vitesse.

L'UDC, Berne Rando, Genève Aéroport et *die Flughafen Zürich AG* ont répondu « **non avec réserve** ».

Ils motivent principalement leur réponse par le fait qu'une obligation de remplacement ne devrait valoir qu'en cas d'intérêt public avéré. Pour eux, l'obligation de remplacement va beaucoup trop loin, puisqu'elle concerne des réseaux de voies cyclables définis dans les plans et donc des voies cyclables parfois seulement planifiées. Ils estiment en outre que les exceptions devraient relever de la compétence des autorités responsables et non des cantons, faute de quoi des situations conflictuelles pourraient survenir.

La Fédération suisse des bourgeoisies et corporations, le Centre Patronal, l'Union suisse des paysans, l'Union suisse des arts et métiers, l'Automobile Club de Suisse et les Propriétaires de forêts bernois ont répondu « **non** ».

Les principales raisons invoquées pour leur rejet sont le manque de proportionnalité et les coûts. L'article de loi est considéré comme trop restrictif, laissant aux cantons une marge de manœuvre trop restreinte.

3.4. Question 4 : « de grande qualité » (art. 12, al. 1, de la loi fédérale sur les voies cyclables)

Acceptez-vous que la Confédération s'engage à mettre en place elle-même des ouvrages et des installations de grande qualité ?

| | Oui | Oui avec des précisions | Non avec réserve | Non |
|--|-----------|-------------------------|------------------|----------|
| Cantons (y c. DTAP) | 19 | 8 | 0 | 0 |
| Partis politiques | 3 | 0 | 1 | 0 |
| Organisations faitières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national | 4 | 0 | 0 | 0 |
| Organisations faitières de l'économie qui œuvrent au niveau national | 0 | 1 | 2 | 1 |
| Autres associations, sociétés et organisations | 28 | 7 | 0 | 2 |
| Autres | 2 | 0 | 0 | 0 |
| Total | 56 | 16 | 3 | 3 |

Tendance générale

Un tableau cohérent se dégage des 78 avis exprimés : 56 participants à la consultation ont répondu « oui » (71 %), 16 ont répondu « oui avec des précisions » (21 %), 3 ont dit « non avec réserve » (4 %) et 3 ont dit « non » (4 %).

Résultats détaillés

Ont répondu « **oui** » les cantons de ZH, LU, UR, OW, NW, GL, ZG, SO, BL, SH, AR, SG, GR, TG, VD, VS, GE, JU, la DTAP, le PEV, le PVL et le PSS, le Groupement suisse pour les régions de montagne, l'Association des Communes Suisses, l'Union des villes suisses, la Fédération suisse des bourgeoisies et corporations, l'Alliance activité physique, sport et santé, *die Appenzeller Ausserroder Wanderwege*, le groupe de travail Région de montagne, les Médecins en faveur de l'environnement, le Bureau de prévention des accidents, la Fédération suisse des urbanistes, la Fédération Motocycliste Suisse, Mobilité piétonne Suisse, Greenpeace, le Service d'information pour les transports publics, *the International Mountain Bicycling Association*, Grève du Climat FR, Santé publique Suisse, Pusch – L'environnement en pratique, PRO VELO Suisse, SuisseMobile, la Suva, l'Alliance suisse pour le vélo Cycla, Suisse Rando, la Fondation Suisse de l'Énergie, *Swiss Cycling*, le Touring Club Suisse, *die Umweltfreisinnigen*, la Conférence Vélo Suisse, Velosuisse – l'Association suisse des fournisseurs de bicyclettes, l'Association transports et environnement, *die Wanderwege beider Basel*, WWF Suisse ainsi que les Villes de Delémont et d'Yverdon-les-Bains.

La grande majorité des participants est d'avis que des installations innovantes permettront à la Confédération de fixer des normes ou même de réaliser des projets phares. Elle pourra ainsi servir de modèle.

Ont répondu « **oui avec des précisions** » les cantons de BE, SZ, FR, BS, AI, AG, TI, NE, l'Union suisse des paysans, l'Automobile Club de Suisse, la Communauté d'intérêts pour les transports publics – section Suisse orientale, le Réseau des parcs suisses, *NewRide*, l'Association suisse pour l'équipement technique de l'agriculture, l'Association suisse des professionnels de l'environnement et *die Unternehmergruppe Wettbewerbsfähigkeit*.

Les principales précisions demandées sont les suivantes : les coûts devraient être supportés par la Confédération (principe de causalité) ; les investissements devraient être réalisés en priorité pour les infrastructures et les installations d'importance supracantonale ou nationale ; le terme « de grande qualité » devrait être précisé davantage et impliquer également l'absence de conflits avec la protection de la nature, l'exploitation des forêts et le déassement de proximité ; le terme « qualité appropriée ou suffisante » devrait remplacer celui « de grande qualité » ; le raccordement au réseau cantonal et

communal devrait être coordonné et assuré. Par ailleurs, l'auto-engagement de la Confédération concernant la norme de qualité ne pourrait être fondé sur l'art. 88 Cst.

L'UDC, la Société Suisse des Entrepreneurs et le Centre Patronal ont répondu « **non avec réserve** ».

Les principales raisons invoquées sont que les bâtiments et les installations de la Confédération doivent répondre aux mêmes exigences et présenter la même qualité que ceux des cantons, qu'ils doivent être construits conformément aux normes en vigueur et seulement en cas d'intérêt public avéré.

Ont répondu « **non** » *economiesuisse*, *Berne Rando* et *die Flughafen Zürich AG*.

Les principaux motifs invoqués sont qu'un auto-engagement de la Confédération s'agissant de la norme de qualité ne peut être fondé sur l'art. 88 Cst., que la cohérence du développement des infrastructures s'en trouverait inutilement entravée, qu'il n'existe aucune exigence explicite de ce type pour les cantons et qu'il ne devrait pas y avoir de différences de qualité entre les infrastructures fédérales et cantonales.

3.5. Question 5 : Information (art. 14 de la loi fédérale sur les voies cyclables)

Acceptez-vous que la Confédération informe le public en détail sur les réseaux de voies cyclables et puisse soutenir les cantons et les tiers lorsqu'ils fournissent des informations sur ces réseaux ?

| | Oui | Oui avec des précisions | Non avec réserve | Non |
|--|-----------|-------------------------|------------------|----------|
| Cantons (y c. DTAP) | 25 | 2 | 0 | 0 |
| Partis politiques | 4 | 0 | 0 | 1 |
| Organisations faitières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national | 2 | 2 | 0 | 0 |
| Organisations faitières de l'économie qui œuvrent au niveau national | 1 | 1 | 0 | 1 |
| Autres associations, sociétés et organisations | 31 | 4 | 1 | 0 |
| Autres | 2 | 0 | 0 | 0 |
| Total | 65 | 9 | 1 | 2 |

Tendance générale

Un tableau cohérent se dégage des 77 avis exprimés : 65 participants à la consultation ont dit « oui » (84 %), 9 ont dit « oui avec des précisions » (12 %), 1 participant a dit « non avec réserve » (1 %) et 2 ont dit « non » (3 %).

Résultats détaillés

Ont répondu « **oui** » les cantons de ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, BS, BL, SH, SO, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, GE, JU, la DTAP, le PEV, le PVL, le PES et le PSS, l'Union des villes suisses, le Groupement suisse pour les régions de montagne, *economiesuisse*, l'Alliance activité physique, sport et santé, *die Appenzeller Ausserrhoder Wanderwege*, le groupe de travail Région de montagne, les Médecins en faveur de l'environnement, le Bureau de prévention des accidents, la Fédération suisse des urbanistes, la Fédération Motocycliste Suisse, Mobilité piétonne Suisse, Greenpeace, le Service d'information pour les transports publics, la Communauté d'intérêts pour les transports publics – section Suisse orientale, *the International Mountain Bicycling Association*, Grève du Climat FR, le Réseau des parcs suisses, *NewRide*, Santé publique Suisse, Pusch – L'environnement en pratique, PRO VELO Suisse, SuisseMobile, la Fondation Suisse de l'Énergie, Suisse Rando, la Suva, l'Alliance suisse pour le vélo *Cycla*, *Swiss Cycling*, la Conférence Vélo Suisse, le Touring Club Suisse, *die Unternehmerrgruppe Wettbewerbsfähigkeit*, Velosuisse – l'Association

suisse des fournisseurs de bicyclettes, l'Association transports et environnement, *die Wanderwege beider Basel*, WWF Suisse, ainsi que les Villes de Delémont et d'Yverdon-les-Bains.

Une large majorité considère qu'il est important que la Confédération informe le public en détail sur les réseaux de voies cyclables et qu'elle puisse soutenir les cantons et les tiers lorsqu'ils fournissent des informations sur ces réseaux. Cela renforce les réseaux officiels de voies cyclables soutenus et approuvés par les autorités. De plus, l'article en question découle directement de l'article constitutionnel.

Ont répondu « **oui avec des précisions** » les cantons de NE et VS, l'Association des Communes Suisses, la Fédération suisse des bourgeoisies et corporations, l'Union suisse des paysans, Ouest Lausanne, l'Association suisse pour l'équipement technique de l'agriculture, *die Umweltfreisinnigen* et Forêt Suisse.

Les principales précisions demandées sont les suivantes : la Confédération doit fournir des informations en étroite coordination avec les cantons et chaque niveau étatique doit fournir des informations sous sa propre responsabilité (la Confédération ne doit pas dire aux communes ce qu'elles doivent faire) ; l'application métier de la Confédération pour la mobilité douce doit être mise à la disposition des cantons gratuitement ; les questions de responsabilité doivent être clarifiées ; les informations doivent également comprendre des règles de conduite et des campagnes de promotion du vélo ; et l'article doit être complété par des règles de conduite générales, et spécifiques dans les régions rurales.

Le Centre Patronal a répondu « **non avec réserve** ».

Il craint que des campagnes de promotion du vélo soient incluses dans les informations.

L'UDC et l'Automobile Club de Suisse ont répondu « **non** ».

Les motifs invoqués sont l'implication inutile de tiers, un financement peu clair et d'éventuelles campagnes d'information inutiles.

3.6. Question 6 : Précision de l'art. 6 LRN

Acceptez-vous qu'une précision soit apportée à l'art. 6 LRN pour ce qui est des surfaces destinées aux piétons et aux cyclistes au niveau des jonctions vers des routes nationales de première et de deuxième classe ainsi que sur les routes nationales de troisième classe ?

| | Oui | Oui avec des précisions | Non avec réserve | Non |
|--|-----------|-------------------------|------------------|----------|
| Cantons (y c. DTAP) | 23 | 3 | 1 | 0 |
| Partis politiques | 4 | 0 | 0 | 1 |
| Organisations faitières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national | 4 | 0 | 0 | 0 |
| Organisations faitières de l'économie qui œuvrent au niveau national | 1 | 0 | 0 | 0 |
| Autres associations, sociétés et organisations | 28 | 3 | 0 | 0 |
| Autres | 2 | 0 | 0 | 0 |
| Total | 62 | 6 | 1 | 1 |

Tendance générale

Un tableau cohérent se dégage des 70 avis exprimés : 62 participants à la consultation ont répondu « oui » (89 %), 6 ont répondu « oui avec des précisions » (9 %), 1 participant a dit « non avec réserve » (1 %) et 1 a dit « non » (1 %).

Résultats détaillés

Ont répondu « **oui** » les cantons de ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, BS, BL, SH, SO, AR, SG, GR, TG, VS, NE, GE, JU, la DTAP, le PEV, le PVL, le PES et le PSS, l'Association des Communes Suisses, l'Union des villes suisses, la Fédération suisse des bourgeoisies et corporations, le Groupement suisse pour les régions de montagne, economiesuisse, l'Alliance activité physique, sport et santé, *die Appenzeller Ausserrhoder Wanderwege*, le groupe de travail Région de montagne, les Médecins en faveur de l'environnement, le Bureau de prévention des accidents, la Fédération suisse des urbanistes, Mobilité piétonne Suisse, Greenpeace, le Service d'information pour les transports publics, *the International Mountain Bicycling Association*, Grève du Climat FR, le Réseau des parcs suisses, *NewRide*, Santé publique Suisse, Pusch – L'environnement en pratique, PRO VELO Suisse, la Fondation Suisse de l'Énergie, Suisse Rando, la Suva, l'Alliance suisse pour le vélo Cycla, *Swiss Cycling*, la Conférence Vélo Suisse, le Touring Club Suisse, *die Umweltfreisinnigen*, Velosuisse – l'Association suisse des fournisseurs de bicyclettes, l'Association transports et environnement, *die Wanderwege beider Basel*, WWF Suisse ainsi que les Villes de Delémont et d'Yverdon-les-Bains.

La grande majorité des participants considère ainsi que la précision de l'art. 6 LRN est justifiée, car elle apporte une sécurité juridique et parce que la Confédération pourra contribuer de manière déterminante, en tant que maître d'ouvrage, à l'amélioration des infrastructures destinées au trafic cycliste sur le domaine des routes nationales.

Les cantons d'AG, TI et VD, l'Automobile Club de Suisse, le Centre Patronal et la Fédération Motocycliste Suisse ont répondu « **oui avec des précisions** ».

Les principales précisions demandées sont que la Confédération prenne également en charge le financement des pistes cyclables cantonales et leur entretien, et que le financement des infrastructures cyclables repose aussi sur le principe de causalité et s'applique également aux nouvelles infrastructures.

Le canton d'Appenzell Rhodes-Intérieures a répondu « **non avec réserve** ».

Il craint de devoir attendre indéfiniment la réalisation des itinéraires de mobilité douce déjà prévus.

L'UDC a répondu « **non** ».

Le parti politique craint que les moyens du fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) soient détournés de leur affectation première.

4. Autres remarques concernant le projet de consultation

Plusieurs participants ont exprimé leur opinion sur des thèmes qui n'étaient pas abordés dans le questionnaire de la consultation. Dans la mesure du possible, ces thèmes ont été rattachés aux différents articles de la loi fédérale sur les voies cyclables.

4.1. Définition des termes (art. 1 et 2 de la loi fédérale sur les voies cyclables)

Certains participants désirent modifier les termes ou les désignations utilisés dans le projet. Ils souhaitent par exemple que l'article sur le but fasse référence à la « construction » ou à la « réalisation » au lieu de l'« aménagement » (canton de SG, Conférence Vélo Suisse). En outre, certains participants considèrent que le terme « réseaux de voies cyclables » est inhabituel et suggèrent de le remplacer par « réseaux cyclables » (« *Velonetze* » en allemand) ou « réseaux d'itinéraires cyclables » (« *Veloroutennetze* ») (cantons de BL, BS, AG, Union des villes suisses). D'autres participants demandent une définition plus détaillée des réseaux de voies cyclables et souhaitent que des critères de qualité et des possibilités de stationnement plus étendus (canton du TI) soient déjà mentionnés explicitement à l'art. 2 (PES, Conférence Vélo Suisse). De même, le canton de Vaud désire que les « diverses infrastructures » soient définies de manière plus concrète. Un autre participant demande que les réseaux de voies cyclables soient continus uniquement « dans la mesure

du possible » (*die Unternehmergruppe Wettbewerbsfähigkeit*). Quant au canton du TI, il demande que les réseaux de voies cyclables soient non seulement continus, mais aussi ininterrompus. Il souhaite en outre que la signalisation et la sécurité soient explicitement mentionnées à l'art. 2. Enfin, un participant aimerait que la mise sur un pied d'égalité des voies cyclables et des chemins et sentiers pédestres telle que mentionnée dans le rapport explicatif en vue du lancement de la procédure de consultation figure explicitement dans la loi (*Public Health Doctors*).

4.2. Définition plus détaillée des réseaux de voies cyclables pour la vie quotidienne et pour les loisirs (art. 3 et 4 de la loi fédérale sur les voies cyclables)

Certains participants demandent une définition plus large ou l'utilisation de termes différents dans les articles susmentionnés également. Ils souhaitent notamment que le terme « voies » soit précisé (Mobilité piétonne Suisse, *Public Health Doctors*), que celui d'« autoroute cyclable » soit défini (cantons de BL et VD) ou remplacé par un autre terme tel qu'« itinéraire prioritaire pour les cyclistes » (« *Velovorzugs- oder Velovorrangroute* »). Le canton de Soleure souhaite que le terme « randonnée » soit réservé à la LCPR et, par conséquent, qu'un autre terme soit recherché pour désigner les « itinéraires pour randonnées cyclistes ». Quant au canton du Tessin, il demande que la traduction italienne des définitions (autoroutes cyclables et voies) soit harmonisée avec la législation en vigueur.

Il est par ailleurs souhaité que la liste des éléments d'infrastructure soit complétée par des pistes cyclables (canton de ZH, Conférence Vélo Suisse) et des stations de recharge pour les vélos électriques (*International Mountain Bicycling Association*), et que le terme « infrastructures du même type » soit précisé (canton de VD). Au contraire, d'autres participants demandent la suppression des parkings à vélos (cantons de ZG et des GR) ou qu'à tout le moins aucune obligation d'enregistrer tous les parkings à vélos ne résulte de leur mention (canton des GR).

En outre, il est souhaité que les besoins des écoliers et des pendulaires soient pris en considération et que les installations sportives soient explicitement mentionnées (Alliance activité physique, sport et santé, PRO VELO Suisse, Alliance suisse pour le vélo Cycla).

Diverses organisations demandent que les réseaux de voies cyclables pour les loisirs soient explicitement raccordés aux noyaux urbanisés et aux principaux arrêts des transports publics (canton de BE, PES, PSS, Alliance activité physique, sport et santé, PRO VELO Suisse, Alliance suisse pour le vélo Cycla, SuisseMobile, *Swiss Cycling*, Conférence Vélo Suisse). Des participants demandent la mention explicite de possibilités d'exercice pour les enfants sur les réseaux de voies cyclables pour les loisirs (Mobilité piétonne Suisse, *kindundumwelt*, PRO VELO Suisse) et l'ajout des bandes cyclables à la liste des éléments d'infrastructure (canton de ZG).

Des participants souhaitent que les chemins de VTT soient en principe séparés des sentiers de randonnée (*Thurgauer Wanderwege*) et aménagés en tenant compte des réserves naturelles (Pro Natura). Quant aux Propriétaires de forêts bernois, ils demandent que les chemins de VTT ne soient pas aménagés au détriment des autres fonctions de la forêt).

4.3. Coordination des réseaux de voies cyclables avec d'autres activités (art. 7 de la loi fédérale sur les voies cyclables)

Des participants souhaitent que les réseaux de voies cyclables soient explicitement coordonnés avec ceux des chemins et sentiers pédestres (organisations chargées des chemins de randonnée, Fondation suisse pour la protection et l'aménagement du paysage) ainsi qu'avec d'autres tâches publiques (*Unternehmergruppe Wettbewerbsfähigkeit*).

Pour *economiesuisse* et *die Unternehmergruppe Wettbewerbsfähigkeit*, il y a une contradiction dans les commentaires des art. 5 et 7 du rapport pour ce qui est de l'approbation des plans directeurs par la Confédération. Le canton des Grisons souhaite qu'il soit précisé dans le rapport que les voies cyclables ne doivent pas être définies dans les plans directeurs cantonaux.

4.4. Aménagement et entretien des voies cyclables (art. 8 de la loi fédérale sur les voies cyclables)

Le canton du Jura estime qu'il faudrait préciser si l'entretien désigne uniquement le nettoyage ou s'il inclut des mesures de construction. Divers participants souhaitent que des directives plus précises soient fournies concernant la signalisation des voies cyclables et qu'il soit par exemple indiqué que ces dernières ne doivent être aménagées qu'en cas de nécessité (cantons de ZH et de SH, SuisseMobile, organisations chargées des chemins de randonnée). Le canton de Berne propose de supprimer complètement l'obligation de signalisation.

En outre, il est demandé que l'art. 8 n'oblige pas les propriétaires de chemins forestiers et agricoles à accroître la charge d'entretien (canton d'AI, Fédération suisse des bourgeoisies et corporations, Propriétaires de forêts bernois) et que l'aménagement de voies cyclables tienne compte des conditions réelles (espace, fréquentation, situation financière, etc.) (canton de SZ).

Divers participants soulignent qu'une certitude absolue est impossible et que la prescription doit par conséquent être atténuée en ajoutant « dans la mesure du possible » (Mobilité piétonne Suisse, organisations chargées des chemins de randonnée).

Le canton du Jura souligne que les chemins de VTT se trouvent en partie sur des terrains privés et qu'une réglementation contractuelle relative à leur utilisation pourrait entraîner un refus de la part des propriétaires fonciers. Il souhaite qu'un accord verbal reste possible, comme jusqu'à présent.

4.5. Collaboration avec des organisations privées spécialisées (art. 10 de la loi fédérale sur les voies cyclables)

Alors que certains participants souhaitent rendre obligatoire le recours à des organisations privées spécialisées (Union syndicale suisse, *Interessensgemeinschaft öffentlicher Verkehr Ostschweiz*, Grève du Climat FR, Pusch – L'environnement en pratique, PRO VELO Suisse, la Fondation Suisse de l'Énergie, *Swiss Cycling*), d'autres demandent que les cantons ne collaborent pas avec des organisations privées spécialisées (Centre Patronal, routesuisse – la Fédération routière suisse) ou que la collaboration soit limitée aux travaux qui ne nuisent pas aux autres usagers de la route (Touring Club Suisse) ou qui ne comportent pas d'aspects stratégiques (Touring Club Suisse) ou de planification (l'Association suisse pour l'équipement technique de l'agriculture).

Certains participants souhaitent élargir le cercle des organisations pour y inclure des organisations spécialisées non privées (Bureau de prévention des accidents, Suva) ou des bureaux d'études (canton des GR).

4.6. Autres intérêts à prendre en considération (art. 11 de la loi fédérale sur les voies cyclables)

Plusieurs participants demandent la mention précise des autres intérêts et activités, tels que les plans sectoriels de la Confédération (*Flughafen Zürich AG*), les chemins et sentiers pédestres (organisations chargées des chemins de randonnée), l'accessibilité et la sécurité pour les personnes handicapées (Association faîtière des organisations suisses de personnes handicapées), la sylviculture (canton d'AI) et la protection de la faune et de la flore locales en plus de la conservation de la nature (canton de BE).

Pour economiesuisse, la prise en considération de la planification des transports et du milieu bâti est insuffisante, étant donné que la planification du réseau de voies cyclables ne doit pas être en contradiction avec la planification de niveau supérieur.

Certains participants proposent de supprimer complètement l'art. 11, au motif que la coordination de l'ensemble des intérêts et activités visés est implicite (cantons de ZH et de SG, Conférence Vélo Suisse). Pour la Fédération suisse des urbanistes, il convient d'utiliser le terme général d'« aménagement du territoire » à la place de « planification des transports et du milieu bâti ».

4.7. Conseils aux cantons, aux communes et aux tiers (art. 13 de la loi fédérale sur les voies cyclables)

Divers participants demandent que la Confédération fournisse obligatoirement des bases décisionnelles (Grève du Climat FR, PRO VELO Suisse, Pusch – L'environnement en pratique, Fondation Suisse de l'Énergie, Association transports et environnement).

La Fédération suisse des bourgeoisies et corporations demande que les bourgeoisies et les corporations soient mentionnées explicitement en plus des cantons et des communes.

4.8. Soutien aux organisations privées spécialisées (art. 15 de la loi fédérale sur les voies cyclables)

De nombreux participants rejettent les contributions fédérales aux activités des organisations privées (PLR, UDC, Fédération suisse des bourgeoisies et corporations, Centre Patronal, Association suisse pour l'équipement technique de l'agriculture, routesuisse – la Fédération routière suisse). Pour d'autres, un tel soutien ne peut être envisagé que si aucun droit de recours des organisations n'est inscrit à l'art. 17 de la loi fédérale sur les voies cyclables (economiesuisse, *Flughafen Zürich AG*).

L'Automobile Club Suisse demande que les organisations privées spécialisées soient précisées dans le rapport explicatif en vue du lancement de la procédure de consultation ; la Suva exige la suppression du terme « privé ». PRO VELO Suisse a été mentionnée dans le rapport comme un exemple d'organisation spécialisée. Diverses organisations souhaiteraient également être explicitement mentionnées dans le rapport, notamment l'Association transports et environnement (soutenue par l'Union syndicale suisse, Grève du Climat FR, la Fondation Suisse de l'Énergie), *the International Mountain Bicycling Association* et *Swiss Cycling*.

4.9. Spécifications supplémentaires pour les services spécialisés (art. 16 de la loi fédérale sur les voies cyclables)

Certains participants demandent que la loi ou le rapport explicatif en vue du lancement de la procédure de consultation fixe des exigences quant aux qualifications professionnelles des spécialistes dans les services spécialisés (canton d'UR, Alliance activité physique, sport et santé, SuisseMobile, Alliance suisse pour le vélo Cycla).

Certains participants souhaitent qu'en plus des cantons, les communes de plus de 20 000 habitants soient tenues de mettre en place un service spécialisé (canton du TI, PRO VELO Suisse) ou que les services spécialisés soient mis en place dans un délai de trois ans (PRO VELO Suisse, SuisseMobile). Le canton de Zurich recommande que les prescriptions relatives aux tâches des services spécialisés se fondent sur le document correspondant publié par Conférence Vélo Suisse.²

Le canton d'Argovie suggère que la création de services spécialisés soit inscrite dans la loi par une formulation potestative et que le texte de loi soit mieux expliqué dans le rapport explicatif en vue du lancement de la procédure de consultation.

4.10. Qualité pour recourir contestée (art. 17 de la loi fédérale sur les voies cyclables)

Plusieurs participants rejettent la qualité pour recourir des organisations spécialisées tant dans la loi fédérale sur les voies cyclables que dans la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (cantons d'AI et de SZ, PLR, UDC, economiesuisse, Société Suisse des Entrepreneurs, Genève Aéroport, Automobile Club de Suisse, Centre Patronal, *Flughafen Zürich AG*, Association suisse pour l'équipement technique de l'agriculture, routesuisse – la Fédération routière suisse). Les Propriétaires de forêts bernois souhaitent que les recours d'organisations ne soient admis que pour les milieux directement concernés.

² Conférence Vélo Suisse ; Le délégué vélo – Statut et compétences ; Bienne 2012

Deux participants souhaitent élargir le cercle des organisations habilitées à déposer un recours pour y inclure des organisations non spécifiques au vélo (Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève ; Forêt Suisse). L'Association faitière des organisations suisses de personnes handicapées estime qu'il serait judicieux qu'à l'avenir, les organisations de personnes handicapées puissent non seulement faire valoir leur droit d'opposition en cas de projets de construction concrets, comme actuellement, mais également dès l'étape de la planification.

Le canton des Grisons demande que la qualité pour recourir ne recouvre par les décisions cantonales relatives aux contributions pour des installations cyclables.

Pour les organisations chargées des chemins de randonnée, la restriction aux décisions des autorités cantonales ou fédérales est trop limitée ; elles estiment qu'il doit également être possible de faire recours contre les décisions des autorités communales.

4.11. Délai d'établissement des plans (art. 18 de la loi fédérale sur les voies cyclables)

Les avis sur le délai transitoire divergent. Alors que certains participants demandent un délai de trois ans (PRO VELO Suisse, Conférence Vélo Suisse), certains cantons en particulier sont favorables à une période plus longue, car les ordonnances cantonales doivent également être adaptées en prévision de l'entrée en vigueur de la loi (cantons de SZ, GL, VS). Concrètement, des délais de dix (cantons d'AG et de BL) ou quinze ans (Union suisse des arts et métiers) sont demandés.

4.12. Autres remarques et demandes concernant la loi fédérale sur les voies cyclables et le rapport

Les autres remarques et demandes ci-après concernant la loi fédérale sur les voies cyclables et le rapport explicatif en vue du lancement de la procédure de consultation ne portent pas directement sur les différents articles de la loi :

Souvent, la construction de voies cyclables le long de cours d'eau est impossible en raison des prescriptions concernant la protection des eaux. Certains participants estiment que cette question doit être prise en considération dans le projet ou dans l'ordonnance qui sera établie ultérieurement sur le sujet (cantons de ZH et du TI, Conférence Vélo Suisse).

Pour l'Association suisse des transports routiers ASTAG, le trafic cycliste ne doit pas être considéré isolément : il devrait plutôt être intégré dans le système global des transports.

L'aménagement du réseau de voies cyclables devrait être réalisé dans la mesure du possible sur les tronçons existants (Association suisse pour l'équipement technique de l'agriculture) ; il ne devrait pas se faire au détriment du trafic routier motorisé (Automobile Club de Suisse).

Pour certains participants, le projet manque d'informations sur la pratique du vélo en dehors des réseaux de voies cyclables (Pro Natura) et ne traite pas suffisamment le thème des vélos électriques (Fédération suisse des bourgeoisies et corporations).

Certains participants estiment que le projet devrait aborder les effets de l'utilisation de surfaces supplémentaires (canton d'AG) et les conflits d'intérêts avec les propriétaires fonciers privés (canton de SZ).

Les organisations chargées des chemins de randonnée demandent de modifier comme suit l'art. 10, al. 2, de la loi sur l'aménagement du territoire (LAT) : « [...] sur la protection de la nature et du paysage *ainsi que les organisations spécialisées au sens de l'art. 14 de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre et au sens de l'art. 17 de la loi fédérale sur les voies cyclables* sont appelés à coopérer à l'élaboration des plans directeurs ».

Enfin, le canton de Vaud demande l'adaptation de l'art. 43 LCR sur la répartition de la circulation, et un particulier souhaite que la vitesse soit limitée à 30 km/h pendant le week-end dans les zones touristiques.

4.13. Modifications de la loi sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR)

Différents participants ont également commenté les modifications de la LCPR :

- Art. 1 et 11a : il convient de parler ici de « réseaux de chemins pour piétons et de chemins de randonnée pédestre », comme dans la loi fédérale sur les voies cyclables et dans la LCPR en vigueur (Mobilité piétonne Suisse, PRO VELO Suisse, organisations chargées des chemins de randonnée). L'UDC propose de limiter l'art. 11a au thème des géodonnées.
- Art. 12 : l'UDC demande la suppression de l'article « Soutien aux organisations privées spécialisées ».
- Art. 14 : la mention des « autorités cantonales ou fédérales » doit être supprimée. Il doit également être possible de faire recours contre les décisions des autorités communales (PRO VELO, *Aargauer Wanderwege*) (cf. ch. 4.10). Le canton d'Appenzell Rhodes-Intérieures demande la suppression de la qualité pour recourir.

Des demandes ont également été formulées concernant la LCPR en vigueur :

- Art. 2 Réseaux de chemins pour piétons : tout comme les réseaux de voies cyclables, les réseaux de chemins pour piétons devraient être « attrayants » (Mobilité piétonne Suisse). De plus, la zone de rencontre devrait remplacer l'ancien modèle de la rue résidentielle (Mobilité piétonne Suisse, PRO VELO Suisse).
- Art. 4 Établissement des plans : par analogie avec l'art. 5 de la loi fédérale sur les voies cyclables, les plans visés dans la loi LCPR devraient également être contraignants pour les autorités, publics et accessibles en version électronique (canton d'AG, Mobilité piétonne Suisse, PRO VELO Suisse, organisations chargées des chemins de randonnée).
- Art. 8 Collaboration d'organisations privées spécialisées : par analogie avec l'art. 10 de la loi fédérale sur les voies cyclables et conformément à l'art. 88 Cst., la Confédération et les cantons devraient également collaborer avec des organisations privées spécialisées à des fins d'information (Pusch – L'environnement en pratique).
- Art. 11 Conseils aux cantons : par analogie avec l'art. 13 de la loi fédérale sur les voies cyclables, les communes et les tiers devraient être mentionnés en plus des cantons (PRO VELO Suisse, Suisse Rando).

5. Exigences allant au-delà du projet de consultation

Certaines des demandes formulées par les participants vont au-delà du projet de consultation. Les principaux enjeux sont les suivants :

5.1. Financement des infrastructures cyclables

Les 29 participants ci-après demandent un financement fédéral des infrastructures cyclables au niveau cantonal et communal : les cantons de BE, LU, FR, TI, VD, VS, JU, le PEV, le PES et le PSS, l'Association des Communes Suisses, l'Union des villes suisses, le Groupement suisse pour les régions de montagne, l'Alliance activité physique, sport et santé, le groupe de travail Région de montagne, les Médecins en faveur de l'environnement, Mobilité piétonne Suisse, Greenpeace, *the International Mountain Bicycling Association*, Grève du Climat FR, Pusch – L'environnement en pratique, PRO VELO Suisse, l'Union syndicale suisse, la Fondation Suisse de l'Énergie, l'Alliance suisse pour le vélo Cycla, la Conférence Vélo Suisse, l'Association transports et environnement, WWF Suisse et la Ville de Delémont.

5.2. Poursuite du développement des bases juridiques et des normes

Les dix participants ci-après demandent que les bases juridiques et les normes soient développées davantage dans l'intérêt d'une pratique du vélo sûre et attrayante : l'Alliance activité physique, sport et santé, Greenpeace, Grève du Climat FR, Pusch – L'environnement en pratique, PRO VELO Suisse,

l'Alliance suisse pour le vélo Cycla, Suisse Rando, la Fondation Suisse de l'Énergie, l'Association transports et environnement et un particulier.

5.3. Stratégie nationale concernant le vélo

Quatorze participants demandent une stratégie nationale concernant le vélo, à savoir le PEV et le PSS, l'Alliance activité physique, sport et santé, les Médecins en faveur de l'environnement, Greenpeace, *the International Mountain Bicycling Association*, Grève du Climat FR, Pusch – L'environnement en pratique, PRO VELO Suisse, la Fondation Suisse de l'Énergie, l'Alliance suisse pour le vélo Cycla, Velosuisse – l'Association suisse des fournisseurs de bicyclettes, l'Association transports et environnement et WWF Suisse.

5.4. Controlling de la mise en œuvre et délai de mise en œuvre contraignant

Seize participants demandent un controlling de la mise en œuvre et un délai de mise en œuvre contraignant de 20 ans. Il s'agit des participants suivants : le PEV, le PES et le PSS, les Médecins en faveur de l'environnement, Greenpeace, *the International Mountain Bicycling Association*, Grève du Climat FR, le Réseau des parcs suisses, PRO VELO Suisse, Santé publique Suisse, Pusch – L'environnement en pratique, la Fondation Suisse de l'Énergie, l'Alliance suisse pour le vélo Cycla, *Swiss Cycling*, Velosuisse – l'Association suisse des fournisseurs de bicyclettes et WWF Suisse.

5.5. Installations pilotes et encouragement de l'innovation

Les treize participants ci-après demandent des installations pilotes et l'encouragement de l'innovation : le PEV, le PSS, l'Alliance activité physique, sport et santé, les Médecins en faveur de l'environnement, Greenpeace, *the International Mountain Bicycling Association*, Grève du Climat FR, Pusch – L'environnement en pratique, la Fondation Suisse de l'Énergie, l'Alliance suisse pour le vélo Cycla, *Swiss Cycling*, l'Association transports et environnement et WWF Suisse.

5.6. Examen de chemins pour piétons et de voies cyclables le long des voies ferrées

Onze participants demandent l'examen obligatoire de chemins pour piétons et de voies cyclables le long des infrastructures ferroviaires. Il s'agit des cantons de BE, LU, FR, SO, BL, AI, AG et VS, de la DTAP, de l'Association des Communes Suisses et de la Conférence Vélo Suisse.

5.7. Exigences en matière de planification, de mesures de sécurité et de coordination

Grève du Climat FR et l'Association transports et environnement demandent l'introduction d'exigences minimales plus efficaces en matière de planification, le Bureau de prévention des accidents, Grève du Climat FR et la Suva demandent des mesures de sécurité également sur les itinéraires VTT balisés ainsi que des conseils en matière de sécurité, et *die Appenzeller Ausserrhoder Wanderwege*, Rando Suisse et la Communauté d'intérêts pour les transports publics – section Suisse orientale demandent une meilleure coordination des déplacements des piétons, des randonneurs et des cyclistes d'une part et des transports publics d'autre part.

Annexe 1 : Liste des avis reçus

1. Cantons (26) ainsi que la DTAP

- Zurich
- Berne
- Lucerne
- Uri
- Schwytz
- Obwald
- Nidwald
- Glaris
- Zoug
- Fribourg
- Soleure
- Bâle-Ville
- Bâle-Campagne
- Schaffhouse
- Appenzell Rhodes-Extérieures
- Appenzell Rhodes-Intérieures
- Saint-Gall
- Grisons
- Argovie
- Thurgovie
- Tessin
- Vaud
- Valais
- Neuchâtel
- Genève
- Jura
- Conférence suisse des directeurs cantonaux des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement (DTAP)

2. Partis politiques (6)

- Parti évangélique suisse PEV
- PLR. Les Libéraux-Radicaux
- Parti écologiste suisse PES
- Parti vert/libéral Suisse pvl
- Union Démocratique du Centre UDC
- Parti socialiste suisse PSS

3. Associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national (4)

- Groupement suisse pour les régions de montagne (SAB)
- Association des Communes Suisses
- Union des villes suisses
- Fédération suisse des bourgeoisies et corporations

4. Associations faitières de l'économie qui œuvrent au niveau national (7)

- Centre Patronal (CP)
- economiesuisse – Fédération des entreprises suisses

- Union suisse des paysans (USP)
- Union syndicale suisse (USS)
- Société Suisse des Entrepreneurs (SSE)
- Union suisse des arts et métiers (USAM)
- Travail Suisse

5. Autres associations, sociétés et organisations (par ordre alphabétique) (55)

- *Aargauer Wanderwege*
- Alliance activité physique, sport et santé
- Alliance suisse pour le vélo Cycla
- *Appenzeller Ausserrhoder Wanderwege*
- Association faîtière des organisations suisses de personnes handicapées
- Association suisse des fournisseurs de bicyclettes, Velosuisse
- Association suisse des professionnels de l'environnement
- Association suisse des transports routiers(ASTAG)
- Association suisse pour l'équipement technique de l'agriculture (ASETA)
- Association transports et environnement Suisse (ATE)
- Assurance-accidents de Suisse (Suva)
- Automobile Club de Suisse (ACS)
- Berne Rando
- Bureau de prévention des accidents (BPA)
- Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève (CCIG)
- Communauté d'intérêts pour les transports publics – section Suisse orientale (CITraP)
- Conférence pour la forêt, la faune et le paysage (CFP)
- Conférence Vélo Suisse
- EspaceSuisse
- Fédération Motocycliste Suisse (FMS)
- Fédération routière suisse (FRS), routesuisse
- Fédération suisse des urbanistes
- *Flughafen Zürich AG*
- Fondation Suisse de l'Énergie (SES)
- Fondation suisse pour la protection et l'aménagement du paysage
- Forêt Suisse
- Genève Aéroport
- Greenpeace
- Grève du Climat FR
- Groupe de travail Région de montagne
- *International Mountain Bicycling Association (IMBA)*
- *kindundumwelt*
- L'environnement en pratique, PUSCH
- Médecins en faveur de l'environnement
- Mobilité piétonne Suisse
- *NewRide*
- Ouest Lausanne
- Pro Natura
- PRO VELO Suisse
- Propriétaires de forêts bernoises (PFB)
- *Public Health Doctors (SPHD)*
- Réseau des parcs suisses
- Santé publique Suisse
- Service d'information pour les transports publics (LITRA)
- Suisse Rando
- SuisseMobile

- *Swiss Cycling*
- *Thurgauer Wanderwege*
- *Touring Club Suisse (TCS)*
- *Umweltfreisinnige*
- *Union des transports publics (UTP)*
- *Unternehmergruppe Wettbewerbsfähigkeit*
- *Wanderwege beider Basel*
- *WWF Suisse*
- *Zürcher Wanderwege*

6. Autres participants à la consultation, par ex. villes, communes et particuliers (3)

- *Ville de Delémont*
- *Ville d'Yverdon-les-Bains*
- *Héliot Fabrice, particulier*

Questionnaire

concernant la loi fédérale sur les voies cyclables

1) Obligation de planification (*art. 5, al. 2, de la loi fédérale sur les voies cyclables*)

Approuvez-vous l'obligation de planifier les réseaux de voies cyclables sous forme de plans contraignants pour les autorités ?

2) Principes en matière de planification (*art. 6 de la loi fédérale sur les voies cyclables*)

Approuvez-vous les principes en matière de planification fondés sur des objectifs qualitatifs reconnus (réseaux interconnectés, directs, sûrs, homogènes et attrayants) ?

3) Obligation de remplacement (*art. 9 de la loi fédérale sur les voies cyclables*)

Acceptez-vous que l'obligation de remplacement prévue dans la loi fédérale sur les voies cyclables s'applique de manière générale ?

4) « de grande qualité » (*art. 12, al. 1, de la loi fédérale sur les voies cyclables*)

Acceptez-vous que la Confédération s'engage à mettre en place elle-même des ouvrages et des installations de grande qualité ?

5) Information (*art. 14 de la loi fédérale sur les voies cyclables*)

Acceptez-vous que la Confédération informe le public en détail sur les réseaux de voies cyclables et puisse soutenir les cantons et les tiers lorsqu'ils fournissent des informations sur ces réseaux ?

6) Précision de l'art. 6 de la loi sur les routes nationales (LRN)

Acceptez-vous qu'une précision soit apportée à l'art. 6 LRN pour ce qui est des surfaces destinées aux piétons et aux cyclistes au niveau des jonctions vers des routes nationales de première et de deuxième classe ainsi que sur les routes nationales de troisième classe ?