



Dépôt d'un instrument parlementaire

Motion 2026-GC-229

Modification de la LMob afin d'y inscrire une largeur minimum des voies de circulation sur les routes

Auteur-e-s :	Chardonnens Jean-Daniel, Wieland Philipp
Nombre de cosignataires :	0
Dépôt :	10.09.2026
Développement :	10.09.2026
Transmission au Conseil d'Etat :	10.09.2026

Dépôt et développement

Depuis l'entrée en vigueur de la nouvelle loi sur la mobilité (ci-après : LMob), la largeur des routes n'est plus spécifiquement inscrite dans la législation, telle qu'elle l'était auparavant dans le Règlement d'exécution de la loi sur les routes (ci-après : RELR), abrogé le 1^{er} janvier 2023.

L'ancien article 24 du RELR (ci-dessous) était précis et fixait un cadre légal strict qui empêchait toute appréciation arbitraire ou unilatérale par un seul service :

Art. 24 Largeur minimale des routes cantonales

1 La classification du réseau routier cantonal fixe les éléments de base qui permettent le choix des caractéristiques techniques normalisées. Pour les routes cantonales, la largeur minimale d'une voie est fixée à 3,50 m pour les routes principales et à 3 mètres pour les routes secondaires ; elles sont dotées d'accotements d'une largeur respective de 1,50 m et 1 mètre.

Dorénavant, le Règlement sur la mobilité (RMob) fait foi. Son article 41 (ci-dessous) octroie au Service de la mobilité (ci-après : SMO) le pouvoir d'apprécier la dimension des routes de façon unilatérale, lui permettant ainsi de réduire drastiquement la largeur des voies de circulation (en référence à l'art. 96 al. 3 LMob) :

Art. 41 Largeur des routes (art. 96 al. 3 LMob)

1 Les chaussées des routes doivent avoir, selon leur typologie des largeurs suffisantes pour assurer l'écoulement du trafic en fonction des cas de croisements des différents types de véhicules et de la vitesse pratiquée. Le SMO est compétent pour élaborer des directives en la matière.

Cette formulation réglementaire s'avère beaucoup trop imprécise. Les routes cantonales constituent la colonne vertébrale de la mobilité des Fribourgeois et représentent un enjeu crucial pour notre développement économique. Les professionnels de la route, les agriculteurs et les artisans, qui doivent impérativement circuler avec des véhicules de gros gabarits, rencontrent aujourd'hui des difficultés majeures sur des axes devenus trop étroits.

Cette situation critique force les poids lourds et les engins agricoles à empiéter régulièrement sur les bandes cyclables ou sur les bordures franchissables qui font office de trottoirs. Cette configuration met directement en danger les autres usagers de la route, en particulier les plus vulnérables qui sont les cyclistes et les piétons.

La mission de l'Etat est de garantir un trafic de transit fluide, efficace et sécurisé sur les axes principaux du canton de Fribourg. Or, nous constatons régulièrement que les routes cantonales faisant l'objet de rénovations ou de mises à l'enquête, notamment au sein des agglomérations, voient leurs voies de circulation rétrécir comme peau de chagrin.

Autre conséquence : contrairement à l'ancien règlement, le texte actuel de l'article 41 ne mentionne plus de largeur fixe et confère un pouvoir d'appréciation exclusif au SMO. Cette absence de critères précis complique fortement la formulation d'une opposition lors d'une mise à l'enquête, l'autorité n'étant plus liée par les limites strictes qui prévalaient dans l'ancien article 24.

Aussi, par la présente motion, nous demandons au Conseil d'Etat de modifier la loi sur la mobilité afin d'y réintroduire et d'y ancrer durablement les critères de largeur minimale des voies de circulation, tels qu'ils figuraient à l'ancien article 24 du Règlement d'exécution de la loi sur les routes (RELR) :

Art. 96 al. 3 et 4 (nouveaux)

3 L'ordonnance d'exécution fixe les modalités techniques. Toutefois, **la largeur minimale d'une voie de circulation sur le réseau des routes cantonales est impérativement fixée à :**

a) 3,50 mètres pour les routes principales ou cantonales, dotées d'accotements d'une largeur minimale de 1,50 mètre ;

b) 3,00 mètres pour les routes secondaires, dotées d'accotements d'une largeur minimale de 1,00 mètre.

4 Des exceptions dûment motivées par des contraintes topographiques majeures, géotechniques ou architecturales en milieu urbain dense peuvent être octroyées par le Conseil d'Etat, après consultation des communes concernées.