



Réponse du Conseil d'Etat à un instrument parlementaire

Question Roulin Daphné / Michellod Savio

2022-CE-294

Routes de contournement – des mesures d'accompagnement obligatoires sont-elles prévues ?

I. Question

En son article 100 al. 3, la Loi sur la mobilité (LMob, RSF 780.1 ; entrée en vigueur prévue le 1^{er} janvier 2023) prévoit que, lors de l'approbation d'un projet routier à grand impact sur le trafic, des mesures d'accompagnement pour la gestion de trafic doivent être prononcées. La forme impérative de cette disposition, issue d'un amendement de la commission ad hoc et approuvée par le Grand Conseil, avait pour objectif que les grands projets routiers, à l'image du Pont de la Poya, ne puissent être réalisés sans mesures d'accompagnement, destinées à réduire le trafic dans les localités, et à encourager la mobilité douce.

En 2016, le Grand Conseil a accepté un décret relatif à l'octroi d'un crédit d'engagement pour les études de projet et les acquisitions de terrain de sept routes de contournement (Belfaux, Courtepin, Givisiez, Kerzers, Neyruz, Prez-vers-Noréaz et Romont). Malgré les défis que nous devons relever ces prochaines décennies, qui doivent plutôt nous conduire à réfléchir à des solutions pour réduire la mobilité individuelle, les routes de contournement sont la solution maladroite apportée par le canton pour tenir compte de l'augmentation du nombre d'habitants et des besoins en mobilité. En effet, en construisant de nouvelles routes, on encourage les usagers à prendre leur voiture, à délaisser les transports en commun et à s'installer toujours plus loin de leur lieu de travail. Dans ce contexte, à défaut de mesures d'accompagnement, les surcharges actuelles connues vont perdurer voire empirer.

A titre d'exemple, à Romont, les artères convergent vers la gare. Ainsi, même avec une potentielle route de contournement, il est nécessaire que la commune et/ou le canton développent un concept pour les abords de la gare et établissent une planification de la mobilité communale dans son ensemble.

Au vu de ce qui précède, nous posons au Conseil d'Etat les questions suivantes :

1. Quel type de mesures d'accompagnement le canton, respectivement les communes concernées, devront-ils mettre en œuvre ? Cela passera-t-il par un plan directeur partiel des transports, ou un instrument similaire, dont l'objectif est d'endiguer l'augmentation du trafic routier sur les axes concernés, et de développer la mobilité douce ?
2. Le financement de ces mesures d'accompagnement, qui peut être concrétisé d'une part par son intégration au décret relatif au crédit d'engagement ad hoc approuvé par le Grand Conseil, et d'autre part au travers d'une approbation du crédit d'investissement par les législatifs communaux concernés, est-il un prérequis à l'approbation d'un financement cantonal des routes de contournement planifiées ?

3. Si le financement des mesures d'accompagnement par le canton et les communes concernées n'est pas un prérequis à l'approbation du décret relatif au crédit d'engagement pour une route de contournement par le Grand Conseil, de quelle manière le canton s'assurera-t-il que lesdites mesures soient réalisées, et quels seront les délais imposés pour leur réalisation ?

19 août 2022

II. Réponse du Conseil d'Etat

Le canton de Fribourg veut mettre en œuvre une mobilité durable et globale, tenant compte des différents besoins et qui minimise les impacts environnementaux. Cette politique, inscrite dans le Programme gouvernemental de la législature 2022-2026 et dans la nouvelle loi sur la mobilité (LMob) vise en priorité le transfert modal vers la mobilité douce et les transports publics ainsi que la diminution du nombre important de kilomètres parcourus quotidiennement par les Fribourgeoises et les Fribourgeois. Elle est concrétisée par :

- > la mise en place depuis plusieurs années d'une offre de transports publics de plus en plus dense et qui tient compte du développement territorial voulu par le Plan directeur cantonal (PDCant)
- > la planification et la mise en place par étapes d'un réseau cyclable cantonal continu et sûr
- > la planification et l'aménagement de parcs relais et de plateformes de mobilité multimodale à proximité immédiates des haltes ferroviaires du cantons afin de permettre aux automobilistes et aux cyclistes de parquer au plus près de leur domicile et de continuer leur trajet en trains ou en bus

Le report modal et la diminution de la mobilité permettent de réduire les émissions de gaz à effet de serre¹ et d'autres polluants mais aussi de désengorger les routes et de mettre ainsi à disposition de la population et de l'économie fribourgeoises un réseau plus efficace et plus sûr. Cela permet aussi de décongestionner les centres des localités et de donner plus de place à la mobilité cyclable et aux transports publics.

Les nouveaux tronçons routiers envisagés pour mettre en œuvre les décisions du Grand Conseil sont principalement des routes de contournement (demandées souvent par des communes afin de délester voire libérer les centres de localité du trafic de transit routier) ou des accès à de nouveaux sites². Ces projets routiers font l'objet d'analyses et d'études qui portent notamment sur les charges de trafic, sa gestion et qui identifient les besoins en mesures d'accompagnement.

La nouvelle LMob prévoit d'ailleurs, comme indiqué par les député-e-s Daphné Roulin et Savio Michellod, que « lors de l'approbation d'un projet routier à grand impact sur le trafic, des mesures d'accompagnement pour la gestion de trafic doivent être prononcées » (art. 100, al. 3).

¹ Le Plan Climat cantonal prévoit de réduire les émissions de gaz à effet de serre de 50% d'ici à 2030 et à zéro émission nette à l'horizon 2050.

² Par exemples de nouveaux logements, de nouvelles entreprises ou de nouveaux centres commerciaux

Cela étant précisé, le Conseil d'Etat répond comme suit aux questions posées.

1. *Quel type de mesures d'accompagnement le canton, respectivement les communes concernées, devront-ils mettre en œuvre ? Cela passera-t-il par un plan directeur partiel des transports, ou un instrument similaire, dont l'objectif est d'endiguer l'augmentation du trafic routier sur les axes concernés, et de développer la mobilité douce ?*

Le type de mesures d'accompagnement qui devront être mises en place dépendent des objectifs et du projet routier, de sa localisation et de son impact sur le trafic. Pour le même projet routier, certaines mesures peuvent être du ressort de la ou des communes concernées et d'autres du canton. Les mesures nécessaires sont définies dans le cadre des études de l'impact sur l'environnement (EIE) qui se basent sur celles de trafic et qui sont propres à chaque projet. Leur mise en œuvre se fera également en fonction des projets et pourra passer par des plans d'infrastructure de mobilité, des conventions, des inscriptions au plan d'aménagement local (PAL), etc.

2. *Le financement de ces mesures d'accompagnement, qui peut être concrétisé d'une part par son intégration au décret relatif au crédit d'engagement ad hoc approuvé par le Grand Conseil, et d'autre part au travers d'une approbation du crédit d'investissement par les législatifs communaux concernés, est-il un prérequis à l'approbation d'un financement cantonal des routes de contournement planifiées ?*

Le financement des mesures d'accompagnement d'un projet routier n'est pas un prérequis à l'approbation d'un financement cantonal des routes de contournement planifiées. Conformément à la loi sur la mobilité, il varie d'une mesure à l'autre en fonction de la nature des mesures ; il peut aussi dépendre du propriétaire de la ou des routes où elles doivent être aménagées.

3. *Si le financement des mesures d'accompagnement par le canton et les communes concernées n'est pas un prérequis à l'approbation du décret relatif au crédit d'engagement pour une route de contournement par le Grand Conseil, de quelle manière le canton s'assurera-t-il que lesdites mesures soient réalisées, et quels seront les délais imposés pour leur réalisation ?*

La manière dont le canton s'assurera que les mesures sont réalisées ainsi que les délais de réalisation varieront également en fonction du projet et des mesures d'accompagnement à mettre en place. En effet le temps nécessaire à l'aménagement d'une mesure varie très fortement en fonction de sa nature, de la configuration du terrain, de la nécessité ou non d'un processus de développement de projet d'aménagement routier ou d'acquisition de terrain, etc.

Le canton pourra s'assurer de la réalisation des mesures d'accompagnement liées à un projet routier également dans le cadre d'une procédure d'infrastructure de mobilité, d'une convention, d'une inscription au PAL ou d'autres procédures, en fonction des types de mesures envisagés.

31 janvier 2023