



## Réponse du Conseil d'Etat à un instrument parlementaire

Motion Nicolas Rime

M 1112.10

### Promotion de la mobilité combinée

#### I. Résumé de la motion

Par motion déposée et développée le 15 décembre 2010, le député Nicolas Rime demande une modification de l'article 4 de la loi sur les transports (RSF 780.1) afin que le Conseil d'Etat ait la compétence de donner des mandats précis aux entreprises de transport public concessionnaires pour la mise en valeur des fonctions complémentaires des différents moyens de transports.

#### II. Réponse du Conseil d'Etat

Le Conseil d'Etat a traité le thème de la mobilité combinée entre transports publics et mobilité douce dans sa réponse du 6 juillet 2010 à la question QA 3296.10 posée par les députés Nicolas Rime et René Thomet. Ce thème est par ailleurs traité dans le Plan cantonal des transports (PCTr).

On entend par mobilité combinée l'utilisation consécutive de plusieurs moyens de transport. Il s'agit de l'utilisation optimale des transports publics, de la mobilité douce (déplacements à pied et à vélo) et du transport individuel motorisé (covoiturage, taxi, etc.) qui permet d'exploiter toutes les potentialités du système des transports. La création de conditions favorables à la mobilité combinée constitue une étape importante sur le chemin d'une mobilité durable.

Il est important de faire ici la distinction entre la mobilité combinée comprenant l'offre de parcade près d'un arrêt de transports publics et le transport de vélos à bord des bus ou des trains.

La question de l'offre de parcade de vélos près d'un arrêt de transports publics est traitée dans le chapitre 2.10 du PCTr. L'utilisation combinée des transports publics et des deux-roues ou de la voiture, doit être effectivement encouragée afin de favoriser l'utilisation des transports publics. Cette mesure concerne en premier lieu les pendulaires. Conformément à la décision 2.10.1 du PCTr, la détermination des endroits où les vélos peuvent être disposés de même que la planification générale des emplacements d'installations P+R incombe au Service des transports et de l'énergie (STE). Les travaux devraient démarrer en 2011. Ils se feront en collaboration avec les exploitants des transports publics concernés.

L'accès aux arrêts de bus et aux gares par les deux-roues est également abordé dans le chapitre 6 du PCTr consacré au réseau cyclable. Les objectifs de la politique cantonale en la matière sont les suivants :

- > mettre en place un réseau cyclable cohérent destiné au trafic pendulaire entre les localités ;
- > hiérarchiser le réseau cyclable intercommunal ;
- > décrire les solutions préconisées pour l'aménagement du réseau cyclable.

En outre, la modification de la loi sur les routes (art. 54a ; RSF 741.1) prévoit la réalisation systématique d'aménagements cyclables le long des routes cantonales. Le Service des ponts et

chaussées (SPC) est chargé d'étudier plus largement les besoins en matière de réseau cyclable dans le cadre de la révision de la planification cantonale du réseau.

Le chapitre 6 du PCTr précise que ce sont les communes qui planifient les réseaux cyclables à l'intérieur des localités. La planification communale doit veiller plus particulièrement à la mise en place d'infrastructures de stationnement destinées aux deux-roues, notamment à proximité des principaux générateurs de trafic et des stations de transports publics. Les communes sont également tenues d'établir leur planification pour la mobilité douce dans le cadre de la révision de leur plan d'aménagement local. Avec l'entrée en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2010 de la nouvelle loi sur l'aménagement du territoire et des constructions (LATEC ; RSF 710.1), de même que son règlement d'exécution (ReLATEC ; RSF 710.11), cette planification comprend désormais spécifiquement les itinéraires et les emplacements de stationnement pour les deux-roues.

Il sied en outre de relever que les agglomérations de Fribourg et de Bulle prévoient, dans leur projet d'agglomération, de développer l'offre de stationnement pour les deux-roues à proximité des interfaces de transports publics et des équipements/lieux publics.

Le transport de vélos à bord de bus ou de train est régi par les différentes entreprises concessionnaires. Force est de constater que les pratiques en la matière peuvent être très différentes d'une entreprise à l'autre, de même que la diffusion de l'information. La tâche principale des entreprises de transport concessionnaires est le transport de personnes, le transport de vélo à bord de véhicules devant rester une exception.

A noter que les nouvelles rames commandées pour le RER Fribourg | Freiburg, à savoir les rames Flirt pour les tpf et les rames Domino pour les CFF, offrent davantage d'espace et permettront un embarquement facilité pour les vélos, grâce à leur accès à niveau.

Le Conseil d'Etat est de l'avis que la coordination entre les pratiques des différentes entreprises de transport doit être poursuivie et intensifiée. Cependant, la priorité doit être mise sur l'amélioration des conditions de stationnement des deux-roues aux arrêts de bus et dans les gares, de même que sur la mise en place d'un réseau continu et sûr.

La politique cantonale vise déjà à un développement de la mobilité combinée. Tous les acteurs du domaine ont un rôle à jouer dans la promotion de la mobilité combinée, en particulier en relation avec l'utilisation du vélo. Par ailleurs, les relations contractuelles avec les entreprises de transport sont régies par la législation fédérale en la matière qui précise les conditions d'indemnisation des prestations de transport public.

Compte tenu de ces éléments, le Conseil d'Etat estime qu'une modification de l'article 4 LTr n'est ni nécessaire, ni opportune. Comme le montrent les exemples mentionnés ci-dessus, les bases légales actuelles permettent déjà de mener une politique active dans le domaine de la mobilité combinée. Par contre, les idées développées par la présente motion pourront, à l'avenir, être reprises par le Conseil d'Etat dans le cadre de sa stratégie entrepreneuriale.

En conclusion, le Conseil d'Etat vous propose de rejeter cette motion.

Fribourg, le 17 mai 2011