Roulin Daphné, Michellod Savio		
Routes de contournement – des mesures d'accompagnement obligatoires sont-elles prévues ?		
Cosignataires : -	Date de dépôt : 19.08.22	DIME

Dépôt

En son article 100 al. 3, la Loi sur la mobilité (LMob, RSF 780.1 ; entrée en vigueur prévue le 1er 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 devrons 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 ?

—