



Réponse du Conseil d'Etat à un instrument parlementaire

Motion Collomb Eric
Une nouvelle loi sur la mobilité

2017-GC-50

I. Résumé de la motion

Par motion déposée et développée le 23 mars 2017, Eric Collomb et 23 cosignataires du Grand Conseil demandent au Conseil d'Etat d'examiner la possibilité d'élaborer une nouvelle loi sur la mobilité, laquelle remplacerait autant la loi sur les routes que celle sur les transports. Selon les auteurs de la motion, une telle loi donnerait les conditions cadres nécessaires pour relever le défi de la mobilité du XXI^e siècle.

Les auteurs pensent que, même si le canton dispose aujourd'hui de plusieurs instruments touchant à la mobilité et aux transports, ceux-ci ne sont pas forcément coordonnés : il n'est souvent pas facile d'articuler les dispositions concernant ces outils dans les lois sur les routes de 1967 et sur les transports de 1994, dans le mandat constitutionnel de l'article 78 ancré dans la Constitution de 2004, dans la loi sur l'aménagement du territoire et les constructions et dans le plan sectoriel cantonal des transports de 2011. S'ajoutent à ces textes d'autres bases, et notamment le décret du 2 février 2016 sur les principes généraux et les objectifs en matière d'aménagement du territoire pour le nouveau plan directeur cantonal. Le 1^{er} défi du programme gouvernemental 2012-16 a aussi eu des répercussions, puisque le Grand Conseil a approuvé, à l'automne 2016, un crédit d'études pour 7 routes de contournement.

II. Réponse du Conseil d'Etat

Il faut commencer par préciser que le programme gouvernemental du Conseil d'Etat pour la législature 2017-2021 prévoit de réviser la loi sur les routes et celle sur les transports. C'est pourquoi rien ne s'oppose fondamentalement à une prise en considération de la présente motion.

Concernant l'application de la loi sur les routes du 15 décembre 1967 (RSF 741.1), cela fait longtemps que la cohérence entre ce texte et son règlement d'exécution n'est plus optimale. C'est ainsi, par exemple, que le règlement du 7 décembre 1992 d'exécution de la loi sur les routes (RELR, RSF 741.11) n'a été modifié, depuis son entrée en vigueur, qu'en 2003 et en 2012, alors que la loi à laquelle il se réfère a, dans le même temps, été modifiée plus d'une douzaine de fois en profondeur (réorganisation, dans les années 1990, de la répartition des tâches concernant les routes entre l'Etat et les communes) ou de façon ponctuelle (pistes et bandes cyclables, subventions pour la réduction du bruit, etc.). Les réponses aux instruments parlementaires (notamment celles apportées par le Conseil d'Etat, respectivement, le 16 juin 2015, à la motion Christian Ducotterd, classement des routes communales à fort trafic régional, le 1^{er} avril 2014, au postulat Daniel Gander / Charles Brönnimann, modification du tronçon routier entre les jonctions autoroutières de Matran et Payerne/Boulex - nouvelle classification, ou encore, le 1^{er} octobre 2013 et le 23 janvier 2018, aux

questions Dominique Butty, classification des routes) ont souvent renvoyé, ces dernières années, à la future révision de la loi sur les routes.

La loi sur les transports (RSF 780.1) date du début des années 1990. Elle a permis la constitution de communautés régionales de transport telles que la CUTAF, organisme fondé sur elle et dont les tâches ont ensuite été reprises par l'agglomération de Fribourg, ou encore la communauté de transport de la région de Bulle (MOBUL). Mais ce texte, dans sa version actuelle, est lacunaire. Il ne prévoit, par exemple, pas de règles concernant la commande et le financement d'offres locales de transports publics en dehors des communautés régionales de transport. Certes, les différentes instances intéressées collaborent en pratique de façon relativement satisfaisante, mais nous manquons presque totalement de règles juridiques claires. Il faut absolument institutionnaliser la collaboration entre les différents niveaux (Etat, agglomérations, communes). Les plans régionaux des transports prévus par la loi ont été élaborés pour couvrir, non pas l'ensemble du territoire, mais uniquement les zones de communautés régionales de transport.

La répartition des coûts entre les différents niveaux (Etat, agglomération, communes) se fait de nos jours en partie en fonction d'une clé plutôt compliquée. En outre, il n'y a pas toujours d'équivalence fiscale (« c'est celui qui paye qui décide »). Dans de nombreux domaines, le cercle des décideurs et des payeurs et celui des bénéficiaires ne se recoupent pas.

L'entretien et l'optimisation des infrastructures existantes constituent de vrais défis pour l'avenir. Cette optimisation peut, par exemple, s'obtenir en ajoutant des éléments au réseau existant (p. ex. routes de contournement) ou en le développant (mobilité douce, pistes et bandes cyclables). Il est aussi nécessaire de tester des mesures visant à maintenir, à l'avenir, la fluidité du trafic. Le développement futur de la conduite automatisée influencera peut-être la construction et l'entretien du réseau des transports. De même, il ne faut pas négliger les questions liées au stationnement (gestion des places de parc, Park+Rail, places de parc pour le covoiturage, etc.).

Concernant le financement du trafic (infrastructure et exploitation non prises en charge par la Confédération ainsi que diverses subventions), il importe de prévoir une répartition des coûts la plus cohérente possible, en respectant le principe de l'équivalence fiscale.

On constate ainsi, en résumé, que le Conseil d'Etat reconnaît la nécessité de réviser (totalement) la loi sur les routes ainsi que celle sur les transports. La mobilité doit être abordée de façon globale. Le Conseil d'Etat approuve donc le souhait exprimé par les auteurs de la motion, lesquels demandent que soit examinée la possibilité d'élaborer une loi (unique) sur la mobilité pour remplacer celles sur les routes et les transports. Il est prêt à entamer rapidement les travaux y afférents.

III. Conclusion

Le Conseil d'Etat appelle le Grand Conseil de prendre en considération la motion 2017-GC-50 dans le sens des présents considérants.

23 janvier 2018