WWF Fribourg
Rte de la Fonderie 8c
1700 **Fribourg**

Tél: +41 (0)26 424 96 93
info@wwf-fr.ch
www.wwf-fr.ch
Dons: CCP 17-4082-2

Direction de l'aménagement, de l'environnement et
des constructions DAEC
Rue des Chanoines 17
1701 Fribourg

Fribourg, le 29 avril 2021

Consultation sur l'avant-projet de la loi sur la mobilité

Monsieur le Président du Conseil d'Etat,

Veuillez trouver ci-dessous, la prise de position du WWF Fribourg sur l'avant-projet de loi sur la mobilité mis en consultation publique. Nous vous remercions de l'opportunité de nous positionner sur ce dossier.

Le WWF Fribourg salue la volonté de coordonner les politiques de mobilité, d'avoir une seule autorité chargée de la mobilité (art. 6) et la création d'une commission consultative de la mobilité.

Le WWF Fribourg soutient entièrement les intentions à l'origine de cette loi qui « tente de répondre aux enjeux économiques, sociaux et environnementaux posés par la mobilité, parmi lesquels on peut citer le changement climatique, la digitalisation, la sédentarisation, les nouvelles formes de travail et de mobilité.»

Il est cependant difficile d'identifier les instruments dans cette loi qui permettent concrètement et significativement de réduire la part modale du trafic individuel motorisé et les kilomètres parcourus. C'est la seule réponse efficiente en termes de mobilité par rapport au changement climatique et aux nuisances du bruit et de la pollution engendrés par le trafic individuel motorisé. Si cette loi veut tenir compte de l'urgence climatique, elle doit se donner les moyens de mesurer l'évolution des gaz à effet de serre émis par la mobilité dans le canton. Pour ce faire, il faut geler immédiatement et définitivement tous les projets de développement des infrastructures routières et assurer rapidement une infrastructure suffisante pour accueillir les nouveaux usagers de la mobilité active et des transports publics. Ainsi, il faut estimer les flux à accueillir sur les itinéraires cyclables et piétons et dans les transports publics et investir l'argent prévu pour les routes dans ces infrastructures.

La forme de collaboration prévue avec l'Office fédéral des routes (OFROU) n'apparaît pas non plus dans cette loi.

D'autre part, nous proposons que le terme de **mobilité durable** qui manque de substance soit remplacé par une **mobilité efficiente, propre, sobre et partagée** et que la notion de **mobilité douce** soit remplacée par **la mobilité active**. Ceci permet de renforcer la modernité de cette loi.

Nos propositions de modifications par articles :

Art. 1

1 Cette loi a pour but de promouvoir une mobilité ~~durable~~ efficiente, propre, sobre et partagée.

2 Elle a également comme but :

a) de mettre en oeuvre un système global, sûr et efficace de mobilité, en tenant compte des besoins de déplacement de tous les usagers et usagères et de l'urgence climatique ;

b) de favoriser la mobilité douce ainsi que l'usage des transports collectifs et d'assurer leurs sécurité et fluidité;

c) de coordonner la planification et la mise en oeuvre des différentes thé-matiques en matière de mobilité avec les objectifs de l'aménagement du territoire, de l'énergie et de la protection de l'environnement;

d) de favoriser l'innovation en matière de mobilité;

e) de garantir la simplicité et la célérité des procédures;

f) d'assurer une répartition équilibrée et efficace des tâches et des coûts entre l'Etat et les communes.

g) de favoriser toutes les mesures qui limitent le trafic individuel motorisé, en particulier dans les localités ;

h) de renoncer au développement du réseau routier cantonal qui est progressivement réaffecté à de la mobilité active ou partagée, à des espaces de convivialité et/ou de biodiversité.

Justification : Le système de mobilité coordonné doit offrir la mobilité la plus climato-compatible possible et limiter puis réduire l'espace dédié au trafic individuel motorisé (TIM).

Art. 3 Principes

1 Les différentes formes de mobilité doivent être coordonnées entre elles ainsi qu'avec l'aménagement du territoire et les politiques sectorielles qui impactent les déplacements.

2 L'Etat veille à l'efficacité, l'attractivité et la sécurité du système de mobilité, ~~en particulier,~~ prioritairement de la mobilité active ou partagée ~~douce,~~ et des transports publics~~,~~ et ensuite du transport motorisé sur route et des autres formes de transport individuels.

~~3 Il est tenu compte de l'évolution des scénarios climatiques.~~ L'Etat veille à réduire significativement les gas à effet de serre (GES) dans sa stratégie cantonale de la mobilité.

Justification : Le système de mobilité coordonné doit offrir la mobilité la plus climato-compatible possible, limiter l'espace dédié au trafic individuel motorisé(TIM) et surtout ne pas le développer.

Art. 4 Relevés de données et obligation d'information

1 Les Services relèvent toutes les données relatives à la mobilité qui paraissent nécessaires pour atteindre les objectifs de la présente loi.

2 Ils procèdent notamment tous les cinq ans à un comptage de la charge de trafic sur les routes cantonales (y compris les charges de trafic cycliste) ainsi qu'un relevé de l'état de la chaussée.

3 Ils sont autorisés à collecter auprès des particuliers et des autorités pu-bliques – dans le respect de la protection des données des utilisateurs:

a) des données sur l'utilisation des places de stationnement (notamment le prix, la durée, les usagers, etc.);

b) des données sur l'utilisation des transports publics (notamment le prix, la fréquence, l'occupation des lignes, etc.);

c) d'autres données qui ont un lien étroit avec l'accomplissement de leurs tâches.

4 ~~Ils peuvent publier ces données dans la mesure où cette publication est nécessaire pour atteindre les objectifs fixés et répond à un intérêt public majeur~~ Ces données sont publiques. Elles sont mises à dispositions des personnes morales ou physiques qui les demandent.

Justification : Les données des flux cyclistes sont nécessaires à la compréhension des flux de mobilité et à la création d'infrastructures suffisantes et encourager activement le transfert modal souhaité. Toutes ces données doivent être publiques afin que chacun-e puisse comprendre les effets des différentes politiques de mobilité et les éventuels ajustements nécessaires.

Art. 11 Stratégie cantonale de mobilité

1 La stratégie cantonale de mobilité se fonde sur les autres instruments de planification de l'article 10 let. b à i. Elle contient l'ensemble des itinéraires de mobilité et l'état de situation de toutes les infrastructures de mobilité qu'ils empruntent, y compris leur taux d'utilisation et leur état, ainsi que les objectifs de mobilité pour les vingt prochaines années aussi en terme de gaz à effet de serre (GES).

2 Le Conseil d'Etat l'actualise en début de chaque législature et l'adresse pour information au Grand Conseil avec un rapport sur les objectifs de la stratégie atteints et l'évolution des gaz à effet de serre (GES).

3 Elle est liante pour les autorités, notamment en vue de l'élaboration des autres instruments de planification.

4 Elle tient compte des stratégies transversales et des autres politiques.

Justification : l'État doit se donner les moyens d'analyser et corriger es effets réels de sa politique de mobilité y compris pour les thématiques climatiques.

Art. 13 Programme ~~de construction~~ d'entretien et de réaffectation des routes cantonales

1 Le programme d'entretien ~~de construction~~ détermine l'ordre dans lequel les routes cantonales sont ~~construites,~~ réaménagées, ~~et~~ assainies et réaffectées.

2 La Direction l'établit tous les cinq ans et l'actualise au fur et à mesure.

3 Il ne peut être dérogé à l'ordre ~~de construction~~ prévu par le programme ~~de construction~~ que dans des cas justifiés, notamment en cas d'urgence ou d'intérêts publics prépondérants.

Justification : Une politique de mobilité qui tient compte du climat ne peut pas prévoir de construire de nouvelles routes. Cette stratégie doit au contraire, réallouer des infrastructures routières à la mobilité active et/ou partagée.

Art. 38 Gestion du trafic

1 La gestion du trafic a pour but, grâce à la gestion de réseau, à la régulation et à la réglementation du trafic, d'utiliser de manière optimale les capacités du réseau routier, d'éviter surcharges et perturbations afin de limiter les nuisances en particulier dans les zones habitées, et de contribuer à améliorer la sécurité de tous les usagers ~~du trafic~~.

2 La gestion du trafic sur les routes publiques incombe à l'Etat. Cette tâche peut être déléguée entièrement ou partiellement.

3 La commune est consultée préalablement à toute mesure de gestion du trafic la concernant.

Justification : La gestion du trafic doit assurer la sécurité de toutes et tous et limiter les nuisances dans les zones habitées.

Art. 44 Itinéraires de mobilité active ~~douce~~ – Principes

1 Les autorités veillent à assurer notamment le développement, l'entretien,~~maintien,~~ l'accessibilité, la promotion et la signalisation des itinéraires de mobilité active sûrs et continus ~~douce,~~ afin d'encourager les déplacements au moyen de la mobilité active ~~douce~~.

Justification : Si l'on souhaite un transfert modal significatif, il est indispensable de développer un réseau cyclable continu et sûr pour répondre aux flux attendus. L'entretenir et le promouvoir est largement insuffisant.

Art. 45 Itinéraires de mobilité active ~~douce~~ – Suppression a) Conditions

1 Un itinéraire de mobilité douce peut être supprimé si un ou une propriétaire a un intérêt prépondérant ou si l'itinéraire ne remplit plus son but.

2 Il ne peut ~~en principe~~ pas être supprimé sans remplacement au moins équivalent ~~adéquat~~.

3 Il doit notamment être remplacé lorsque:

a) il ne peut plus être emprunté librement;

b) il est coupé;

c) il ne peut plus être emprunté en toute sécurité, notamment parce que des véhicules automobiles y circulent en nombre ou à grande vitesse sur de vastes tronçons; ou

d) son attrait pour les loisirs est considérablement réduit.

4 Les passages publics ne sont pas soumis à l'obligation de remplacement.

Justification : Si l'on souhaite un transfert modal significatif, il est indispensable de développer un réseau cyclable continu et sûr. Toute suppression exige un remplacement avantageux.

Art. 49 Construction et réaménagement

1 Les communes sont compétentes pour établir les plans d'itinéraire de mobi-lité pour les chemins pour piétons.

2 Les chemins pour piétons sur ou le long d'une route cantonale sont considé-rés comme objets à caractère édilitaire.

3 Les arrêts de bus le long d'une route cantonale hors des localités sont reliés par un passage piéton et la vitesse de circulation autorisée est limitées à 60 km/h au maximum afin de garantir la sécurité des usager-e-s des transports publics.

Justification : La sécurité des usagers des transports publics en dehors des localités doit être assurée.

Art. 57 Voies cyclables pour la vie quotidienne

1 Les voies cyclables pour la vie quotidienne se trouvent en règle générale à l'intérieur des zones urbanisées ou entre celles-ci.

2 Elles comprennent ~~des routes,~~ des routes dotées de bandes cyclables, des voies express cyclables, des pistes cyclables, des chemins, des parkings à vélos et d'autres infrastructures du même type, judicieusement raccordés.

3 Elles desservent et relient notamment les zones résidentielles, les lieux de travail, les écoles, les arrêts des transports publics, les établissements publics, les commerces et les installations de loisirs et de sport.

4 Les voies cyclables pour la vie quotidienne sont catégorisées par rapport à leur fonction en quatre types :

a) Les voies cyclables de liaisons qui ont une fonction de lien entre les localités et doivent accueillir un flux importants de cyclistes rapides ;

b) Les voies cyclables collectrices qui ont une fonction de collecter le trafic issu des routes de desserte pour rejoindre les voies cyclables de liaisons et doivent accueillir un flux moyen de cyclistes à une allure moyenne ;

e) Les voies de desserte qui ont une fonction de desserte de quartier et doivent accueillir un flux moins important de cylclistes qui doivent partager l'espace public et circuler lentement .

4 Les voies cyclables de liaisons et les voies cyclables collectrices à fort trafic font parties des voies cyclables cantonales. Elles sont composées prioritairement de voies express cyclables ou de pistes cyclables en site propre.

5 Les voies cyclables collectrice à trafic moyen et faible font parties des voies cyclables communales. Elles comprennent des bandes cyclables, des routes à 30km/h ou des zones de rencontres.

6 Une voies cyclable est élargie ou un autre axe créé lorsque les flux d'usagers dépassent sa capacité.

Justification : Une voie cyclable comprend un minimum d'infrastructure en faveur du vélo. Une route est une infrastruture pour le trafic individuel motorisé qui peut être utilisé par un-e cycliste mais n'est pas une voie cyclable. Afin de favoriser le transfert modal, il faut offrir l'infrastructure la plus sûre, la plus simple et la plus confortable possible et elle doit s'ajuster aux flux d'usagers.

Art. 75 Principe

1 L'approbation, la modification et l'annulation du plan d'itinéraire de mobilité sont régies par l'application analogique:

a) de l'article 22 LATeC, lorsque le plan d'itinéraire de mobilité relève de la compétence de l'Etat;

b) des articles 83 à 89 LATeC, lorsque le plan d'itinéraire de mobilité re-lève de la compétence communale.

2 Les propriétaires dont les biens-fonds seront utilisés par le projet sont avisés personnellement par l'autorité en charge du projet.

3 Si une infrastructure de mobilité nécessite la construction d'un ouvrage an-nexe ou une demande d'autorisation relevant de la législation spéciale, la Di-rection rend une décision globale et unique.

4 ~~Lors de l'approbation d'un~~ La direction n'approuve plus aucun projet routier à grand impact sur le trafic~~, des mesures d'accompagnement pour la gestion de trafic peuvent être prononcées~~.

5 La Direction peut approuver des projets par étapes pour autant que l'évaluation globale n'en soit pas affectée.

Justification : La prise en compte de l'urgence climatique exige de stopper le développement du réseau routier.

Art. 94 Compétences – Coordination

1 Si l'exécution d'un projet nécessite l'intervention de plusieurs collectivités publiques, notamment si des objets à caractère édilitaire ou des infrastructures de mobilité de différents propriétaires sont concernés, les travaux de construction ou de réaménagement doivent être coordonnés dans le temps et par rapport au contenu afin que la solution la plus économique puisse être choisie.

2 Tous les travaux ~~peuvent~~ doivent notamment être mis en soumission ensemble ou l'une des collectivités publiques ~~peut être~~ est chargée de la mise en soumission de tous les travaux.

Justification : Le projet de mobilité doit être planifié et réalisé de façon coordonné.

Art. 99 Mobilité efficiente, propre, sobre ~~durable~~ et partagée

1 L'Etat ~~peut~~ encourage~~r l'utilisation de véhicules~~ une mobilité propre, sobre, partagée et ayant un impact réduit sur l'environnement, notamment en soutenant financièrement la mobilité partagée et

électrique ou toute autre énergie renouvelable. ~~l'électrification ou une autre énergie renouvelable et la mobilité partagée~~.

Justification : La mobilité doit avant tout être partagée et active avant d'être électrique.

Art. 100 Innovation

1 L'Etat peut encourager et subventionner des recherches et initiatives relatives à la mobilité, à la construction et à l'entretien des infrastructures de mobilité, dans l'esprit de la protection du climat ~~du développement durable~~, de la sécurité, de la lutte contre le bruit et la pollution de l'air et de la protection de l'environnement.

Justification : L'esprit du développement durable est un concept trop imprécis. Il nous paraît indispensable de préciser les objectifs de ces financements afin que l'argent soit investi judicieusement.

Art. 102 En principe

1 Les frais ~~de construction,~~ de réaffectation, de réaménagement et de signalisation des routes et de leurs parties intégrantes sont à la charge du ou de la propriétaire de la route.

2 Les coûts comprennent notamment les dépenses pour les études, l'acquisition des terrains, les travaux, la surveillance de l'exécution et l'abornement.

3 Le droit relatif à l'aménagement du territoire demeure réservé, notamment en ce qui concerne la participation des propriétaires aux frais d'équipement.

Justification : L'espace dédié au trafic individuel motorisé doit être réduit pour répondre aux enjeux climatiques.

Art. 112 Participation de l'Etat

1 L'Etat peut contribuer financièrement :

a) aux études en vue de la construction et du réaménagement de l'infras-tructure ferroviaire qui ne sont pas financées par le fonds d'infrastruc-ture ferroviaire fédéral;

b) à d'autres études, la construction ou le réaménagement d'infrastructures de transports publics d'importance régionale.

Justification : Les nouvelles dispositions sont saluées par le WWF Fribourg. Elles contribueront à aller de l'avant avec certains projets.

Art. 115 Contributions aux installations de parc relais

Justification : Les nouvelles dispositions sont saluées par le WWF Fribourg. Elles contribueront à aller de l'avant avec certains projets.

Art. 130 Standard d'entretien – Service d'hiver

1 Les infrastructures de mobilité sont maintenues praticables dans les heures les plus fréquentées en hiver dans la mesure pouvant être exigée de celui ou celle à qui en incombe l'entretien. La priorité sera donnée aux itinéraires de transports publics et de mobilité active.

2 Il peut être renoncé au service d'hiver lorsque l'intérêt public n'exige pas de maintenir l'infrastructure ouverte ou lorsque, pour des raisons de sécurité, un tel service n'est pas possible sans frais disproportionnés.

3 Le règlement d'exécution détermine les détails, notamment l'ordre de priori-té et l'horaire du service d'hiver.

Justification : Les infrastructures de mobilité active et de transports publics doivent être rendues praticables en priorité afin de favoriser ses modes de déplacement, aussi en hiver.

Art. 135 Stationnement

1 L'organisation du stationnement sur et aux abords de l'infrastructure de mobilité incombe à l'Etat en ce qui concerne les infrastructures qui sont en pro-priété de l'Etat et à la commune pour toutes les autres infrastructures.

2 Les mesures de stationnement ayant une influence sur le trafic doivent être prises sur la base d'un concept de stationnement qui est adapté aux besoins de l'aménagement du territoire, aux capacités du réseau routier et au respect des normes de bruit et de pollution de l'air et qui nécessite l'approbation de la Direction.

Justification : De nouvelles places de stationnement ne peuvent être créées que si le trafic créé ne dépasse pas les capacités du réseau existant et permet le respect des normes de pollution de l'air et du bruit.

Art. 164 Commande de trafic régional de voyageurs

1 L'Etat commande avec ou sans la Confédération les offres de trafic régional de voyageurs conformément aux dispositions de la législation fédérale et de la présente loi.

2 L'Etat peut commander seul, à titre de trafic régional de voyageurs, des lignes de trafic local en site propre.

Justification : L'e WWF Fribourg propose que l'Etat puisse aussi commander seul, à titre de trafic régional de voyageurs, des lignes qui permettent de remplir les objectifs du plan cantonal des transports publics.

Art. 165 Commande du trafic local de voyageurs – Principe

Justification : Le WWF Fribourg salue cette nouvelle possibilité de soutien au trafic local.

Art. 171 Participation de tiers

1 Si des mesures particulières sont nécessaires pour le transport public de voyageurs en raison de bâtiments ou d'installations générant un fort trafic, notamment les centres commerciaux et les installations sportives ou de loisirs, les coûts qui en découlent doivent être pris en charge en tout ou partie par le générateur de trafic.

2 Le règlement d'exécution détermine les détails.

3 La participation du générateur de trafic est réglée dans une convention administrative.

Justification : Le WWF Fribourg salue de vive voix ce nouvel article de loi. Cette mesure doit être coordonnée avec une volonté d'ajuster le transport individuel motorisé créé à l'infrastructure routière existante et dans le respect des normes d'air et de bruit.

Art. 173 Aide à l'exploitation – Trafic régional de voyageurs

1 La contribution aux entreprises de transport pour les coûts non couverts planifiés des lignes de trafic régional des voyageurs commandées par l'Etat avec la Confédération est accordée conformément à la législation fédérale.

2 Les communes participent pour 45 % aux indemnités d'exploitation oc-troyées par l'Etat au titre du trafic régional.

3 La part communale est répartie entre les communes en fonction du chiffre de la population dite légale. Le règlement d'exécution fixe les modalités de détail.

Justification : Le WWF Fribourg est favorable à la seconde variante car la répartition en fonction du chiffre de la population dite légale permet de simplifier le processus et d'éviter que certaines communes ne soient bénéficiaires.

Art. 175 Lignes ou prestations d'essai

Justification : La contribution financière de l'Etat pour des lignes ou prestations d'essai réjouit le WWF Fribourg. En effet, l'expérience a montré l'importance d'avoir une ligne de transports publics fonctionnelle dès l'ouverture de certaines infrastructures afin que les usagers prennent tout de suite les bonnes habitudes. Parfois, dans une telle situation, une ligne ne correspond pas encore aux critères du TRV et pourrait bénéficier d'un temps à l'essai ou une ligne existante aurait besoin de prestations supplémentaires à l'essai avant de trouver son public.

Art. 176 Projets pilotes

1 L'Etat ~~peut~~ apporte~~r~~ une contribution financière à des projets pilotes dans le domaine des transports publics présentant un intérêt public prépondérant, notamment pour analyser la demande (études de marché) ou pour expérimen-ter de nouveaux modes de transport.

Art. 177 Transport de personnes en situation de handicap

1 L'Etat ~~peut prévoir~~ prévoit l'octroi de contributions financières à des institutions dont le but est le transport de personnes en situation de handicap, pour l'acquisition de véhicules spéciaux.

Art. 178 Communautés et mesures tarifaires

1 L'Etat ~~peut~~ octro~~yer~~oie des subventions aux communautés tarifaires et soutenir d'autres mesures tarifaires.

2 Sont exclus les frais administratifs de la communauté ainsi que les coûts d'exploitation indemnisés par les commanditaires.

Justification : La contribution financière de l'Etat pour des lignes ou prestations d'essai réjouit le WWF Fribourg. En effet, l'expérience a montré l'importance d'avoir une ligne de transports publics

Options de compensation financière

a) Taxe d'utilisation prélevée pour la desserte d'un arrêt de bus

Le WWF Fribourg est sceptique par rapport à cette proposition. Cette charge supplémentaire va soit aumenter les prix du déplacement en transport public, soit être financé par le commenditaire, le canton comme coût d'exploitation non-couvert. Si le prix augmente, l'attractivité des transports publics diminue. Ce qui est contraire à l'esprit de cette loi. Une taxe financée directement par les pouvoirs publics n'est pas très intéressante.

b) Plafonnement des déductions fiscales pour les déplacements professionnels à 3'000 francs

La pendularité aiguë actuelle inquiète le WWF Fribourg. Elle a des impacts sociétaux et environnementaux non négligeables. Elle ne doit donc pas être encouragée fiscalement. Il y a d'une part une fausse incitation fiscale à penduler loin de son lieu de domicile quel que soit le moyen de transport choisi et d'autre part une fausse incitation fiscale à utiliser un véhicule motorisé au lieu des transports publics. Nous proposons dès lors un plafonnement des déductions fiscales pour les déplacements professionnels à 2'000 francs, soit un peu moins que l'équivalent d'un abonnement annuel 2ème classe Frimobil toutes zones. Ceci pour donner comme signal d'une mobilité «de proximité» et d'une meilleure égalité de traitement entre se rendre au travail en voiture et s'y rendre en transports publics.

c) Taxation des parkings de grands générateurs de trafic

La taxe de 1 francs par jour et par place de stationnement perçue auprès des centres commerciaux provoquant plus de 2'000 trajets par jour de trafic motorisé est modeste pour le WWF Fribourg mais il y souscrit car c'est un important premier pas en la matière. Que cette mesure soit également prévue par le Plan climat (m. 5.2) lui donne du poids. Les grands générateurs de trafic créent en effet d'importantes externalités négatives.

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à ce courrier, nous vous adressons, Monsieur le Président du Conseil d'État, l'expression de nos salutations distinguées.

WWF Fribourg

Nicole Camponovo
Chargée d'affaires

Silvia Maspoli Genetelli
Co-présidente