

Modification des articles 20 de la loi sur les routes et 24 du règlement d'exécution de la loi sur les routes

Résumé de la motion

Par motion déposée et développée le 25 mars 2009, les députés Daniel Gander et Elian Collaud demandent une modification de l'article 20 de la loi sur les routes (LR) et de l'article 24 du règlement d'exécution de la loi sur les routes (RELR).

Soucieux des problèmes de mobilité que la croissance démographique du canton va générer principalement sur les axes principaux des routes cantonales, les députés demandent au Conseil d'Etat de prendre toutes les mesures nécessaires pour mieux prévenir cette évolution et combattre les risques d'accidents en se donnant comme objectif de développer un réseau routier cantonal efficace.

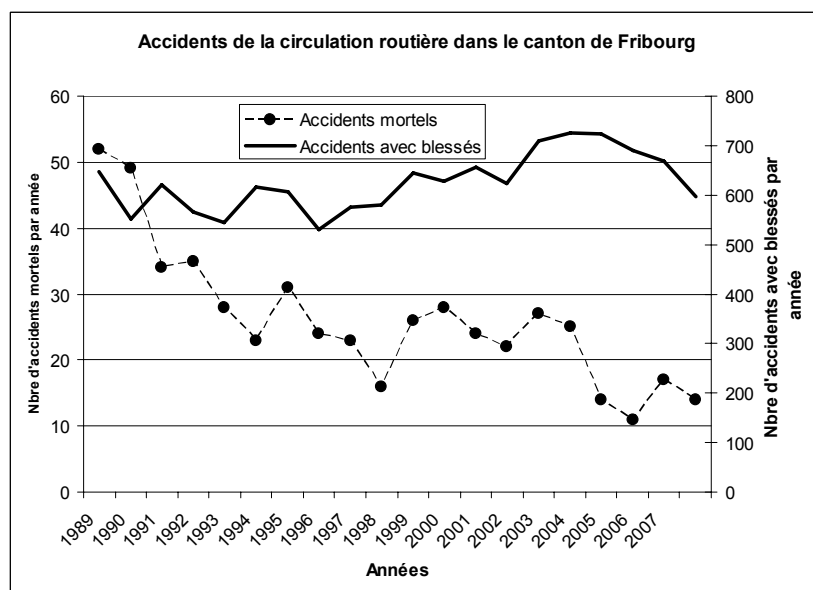
Dans cette optique, les deux députés demandent que les tracés des routes cantonales (art. 20 LR et 24 RELR), y compris les futures routes de contournement, soient clairement définis et que toute construction de tiers aux abords de ces tracés soit interdite afin de mieux préserver les possibilités des futurs projets routiers.

Les députés articulent leur demande en trois questions qui sont traitées ci-dessous.

Réponse du Conseil d'Etat

Le Conseil d'Etat partage les soucis de mobilité et de sécurité sur les routes cantonales des deux députés motionnaires.

En préambule, il relève que le nombre d'accidents mortels sur les routes fribourgeoises tend à diminuer malgré l'augmentation du nombre de véhicules immatriculés dans le canton.



Source : annuaire statistique du canton de Fribourg 2009 p. 276 + statistiques 2008 de la Police cantonale

Le Conseil d'Etat peut répondre aux trois demandes de la façon suivante :

1. Toutes modifications de routes cantonales et toutes futures routes de contournement doivent être définies et prises en compte dans le plan d'aménagement cantonal et communal

Le plan du réseau routier cantonal fait partie intégrante du plan directeur cantonal et du plan cantonal des transports qui permettent de coordonner à long terme les actions et incidences de la mobilité sur l'environnement et l'organisation du territoire. Seuls les contournements dont le financement est assuré et la réalisation envisagée à court terme y figurent.

Les routes cantonales existantes sont inscrites dans les plans d'aménagements locaux et sont dès lors prises en compte dans l'aménagement du territoire.

D'autre part, l'article 43 al. 2 let. b de la loi sur l'aménagement du territoire et les constructions du 9 mai 1983 stipule que le plan directeur des circulations de la commune et, le cas échéant, le plan directeur des transports indiquent les voies et les installations de transport existantes ou prévues. Toutefois, sans planification d'aménagement, il n'y a pas d'obligation à faire figurer une route de contournement au plan directeur des circulations d'une commune. Cependant, si un tracé adéquat existe, le Service des ponts et chaussées peut recommander son maintien à titre indicatif pour coordonner au mieux le développement local.

Les articles 32 à 34 de la loi sur les routes prévoient des plans de zones réservées en vue d'assurer la libre disposition des terrains nécessaires à la construction de routes cantonales et communales. Ces plans ont une durée de validité de cinq ans.

2. En prévision des élargissements futurs des routes cantonales, l'article 116 de la loi sur les routes concernant les limites de construction doit être appliqué de manière plus stricte

Les limites de construction font l'objet d'une application stricte de la loi sur les routes (art. 115, 116 et 117) ou des plans de limites de construction approuvés. Depuis l'introduction du concept de valorisation des traversées de localité (Valtraloc) et de la modération de la vitesse en traversée de localité, il est vrai que les limites de construction peuvent être modulées en accord avec le Service des ponts et chaussées uniquement dans la partie construite du village.

3. La réservation des tracés déterminés dans le cadre des études d'opportunité doit être limitée pour une période de dix ans

Plusieurs postulats relatifs à des études de contournement de localité ont été acceptés par le Grand Conseil et doivent faire l'objet d'un rapport :

- Postulat 316.06 Ueli Johner-Etter / Ernst Maeder – Trafic et planification routière dans le district du Lac, en particulier le contournement de Kerzers : accepté par le Grand Conseil le 4 octobre 2006 ;
- Postulat 321.06 Solange Berset / Elian Collaud – Route cantonale Broye–Fribourg, traversée de Belfaux : accepté par le Grand Conseil le 13 juin 2007 ;
- Postulat P2014.07 Joe Genoud / Denis Grandjean – Réalisation d'une route de contournement de la ville de Châtel-St-Denis : accepté partiellement par le Grand Conseil le 8 mai 2008.

Un rapport à ces postulats sera soumis au Grand Conseil précisant les démarches à entreprendre pour déterminer les opportunités de réalisation de ces routes et, le cas

échéant, leur ordre de priorité. Si les résultats des études d'opportunité démontrent qu'un nouveau tronçon de route ou une nouvelle route de contournement s'avère nécessaire à moyen terme, alors la réservation du tracé est une mesure qui peut faciliter leur réalisation. Le but de la zone réservée est de garantir une bande libre de constructions durant le temps de l'élaboration d'une étude qui débouche sur une mise à l'enquête d'un projet ou de limites de construction. Rappelons que les zones réservées sont publiées par voie officielle mais ne peuvent faire l'objet d'oppositions.

Actuellement, aucun projet de future route de contournement ne fait l'objet de zone réservée. En revanche, des acquisitions de terrains ont été opérées pour certains projets, dont Prez-vers-Noréaz, Courgevaux, Farvagny-Grenilles, Salvenach, Burg-Löwenberg, Courtepin, Kerzers-Fräschels, Champ-Raclé, Matran-Villars-sur-Glâne, Vuisternens-devant-Romont (dans le cadre du projet d'amélioration du tracé entre Romont et Vaulruz).

Les articles 32 à 34 de la loi sur les routes traitent des plans des zones réservées. L'article 34 stipule « les zones réservées sont supprimées dès la mise à l'enquête d'un plan des limites de construction ou d'exécution et, au plus tard, cinq ans après avoir été créées ».

La loi fédérale sur l'aménagement du territoire prévoit une durée de validité des zones réservées de cinq ans (art. 27). Le droit cantonal peut cependant prolonger ce délai. En effet, dans la LATeC révisée (qui entrera en vigueur au 1^{er} janvier 2010), il est prévu à l'article 90 la possibilité de prolonger pour de justes motifs la durée de validité d'une zone réservée de trois ans au maximum, ce qui porterait la validité à huit ans. Porter ce délai au-delà de huit ans n'est dès lors pas possible.

Conclusion

Le Conseil d'Etat propose d'accepter la motion dans le but de modifier l'article 34 de la loi sur les routes. Compte tenu de la législation fédérale, le Conseil d'Etat propose une durée de huit ans de validité des zones réservées au lieu des cinq ans actuels.

Fribourg, le 18 août 2009