Postulat Christian Ducotterd **N° 305.05**
Classement et subventionnement des routes communales à fort trafic régional

Résumé du postulat

Par postulat déposé et développé le 15 décembre 2005 (*BGC* p. 1875), le député Christian Ducotterd propose de modifier la loi sur les routes afin de créer une classe de routes communales à fort trafic régional dont l'entretien et la réfection seraient subventionnés à hauteur de 30% par l'Etat.

L'attribution d'une route à cette nouvelle classe devrait rester l'exception et ces routes pourraient être déterminées sur la base du trafic de transit.

Réponse du Conseil d'Etat

1. Politique routière

La politique routière du canton vise à favoriser l'utilisation en priorité des routes nationales, puis des routes cantonales, axes prioritaires d'abord et axes secondaires ensuite, et finalement des routes communales.

Cela se traduit par des principes d'aménagement différenciés pour les routes cantonales, la fonction de trafic étant prépondérante sur les axes prioritaires, alors que, par exemple, des modérations de trafic dans les villages sur les axes secondaires peuvent être plus marquées. Cette politique a pour but d'utiliser de façon optimale les moyens d'entretien et d'aménagement et à les concentrer sur un nombre restreint de routes. Dans le cadre de la politique routière cantonale, de nombreux projets prioritaires (contournement de Bulle H189, pont de la Poya, Romont–Vaulruz, etc.) doivent être réalisés : cela nécessite des moyens financiers importants.

Le réseau routier communal doit avoir principalement une fonction de desserte. A ce titre, son aménagement peut être effectué selon des standards moins élevés que celui des routes cantonales.

2. Classification des routes

La classification des routes cantonales est imposée par la loi sur les routes (art. 9 à 11 LR). La définition des routes cantonales a pour but de renforcer, par son effet structurant, la politique en matière d'aménagement du territoire définie dans le plan directeur cantonal.

Précisons que lors de la fixation du réseau routier cantonal en 1997, le Conseil d'Etat a veillé à ne pas augmenter sa longueur de manière importante (632 km actuellement) en faisant une application restrictive du critère relatif au maillage du réseau (art. 11 al. 1 let. h LR).

La modification de 1997 de la loi sur les routes s'inscrivait dans le processus de répartition des tâches entre le canton et les communes. Il convient de rappeler que dans cette opération, l'Etat a vu sa charge financière accrue d'environ 1,5 million de francs par année au bénéfice des communes.

3. Avenir du réseau

Le réseau routier cantonal subira ces prochaines années des modifications importantes. Celles-ci résultent en premier lieu de l'application du plan directeur cantonal. Ce dernier a en effet abandonné la notion de pôle local qui était inscrite dans le plan directeur cantonal FR87 et qui a servi de base à la définition du réseau. Une stricte application des principes des articles 9 à 11 LR aura, à n'en pas douter, pour effet de réduire la longueur du réseau routier cantonal. En effet, les liaisons entre communes disparaîtront du fait des fusions et il en ira de même des liaisons entre les anciens pôles locaux et les pôles de secteur (actuellement centres intercommunaux).

Le Conseil d'Etat a exprimé sa volonté de ne pas entreprendre actuellement la révision du réseau routier cantonal. Les régions doivent en effet définir jusqu'en 2007 les centres intercommunaux. Sur cette base, et en application des principes des articles 10 et 11 LR, le réseau routier pourra donc être révisé.

Le Conseil d'Etat n'a pas encore fixé ses objectifs pour la définition de ce futur réseau routier cantonal. La longueur en sera-t-elle maintenue, ou au contraire diminuée ? Le Conseil d'Etat dispose d'une marge de manœuvre, notamment pour assurer le maillage du réseau (art. 11 al. 1 let h LR).

4. Politique en matière de subvention

Le subventionnement de certaines classes de routes communales aurait pour effet d'augmenter le montant total des subventions accordées annuellement par l'Etat.

La loi du 17 novembre 1999 sur les subventions (art. 21 al. 2) précise que le total des subventions nettes de fonctionnement prévues au budget ne peut dépasser le quart du total du produit de la fiscalité. Par conséquent, étant chaque année à la limite de ces 25%, sorte de « cote d'alerte » des subventions, il est fort probable que la création de nouvelles subventions pour les routes ne pourrait s'effectuer qu'au détriment d'autres subventions.

5. Mise en œuvre

La mise en œuvre de la proposition contenue dans le postulat du député Christian Ducotterd se heurterait à de nombreuses difficultés. En effet, le trafic sur les routes communales n'est en général pas connu au même niveau de précision, ni avec la même extension, que celui du réseau routier cantonal. La part de transit sur ces routes communales est encore moins bien connue. Leur détermination impliquerait des enquêtes lourdes et coûteuses et la question se poserait alors de savoir qui en serait chargé : les communes concernées ou l'Etat ?

En outre, les charges de trafic total, comme celles du trafic de transit, sont variables dans le temps. Des modifications du réseau routier cantonal ou des aménagements nouveaux peuvent induire des variations importantes et durables du trafic. Le subventionnement de l'entretien ou des réfections des routes communales à fort trafic devrait donc aussi suivre les modifications du trafic.

6. Conclusion

Le Conseil d'Etat vous propose de rejeter le postulat du député Christian Ducotterd pour les raisons suivantes :

- Ce nouveau subventionnement des routes communales aurait comme effet de mettre en péril la réalisation des multiples projets routiers cantonaux de grande priorité.

- Les propositions sont contraires au principe de la répartition des tâches entre l'Etat et les communes.
- Un tel subventionnement ne pourrait s'effectuer qu'au détriment d'autres subventions, en application de la « cote d'alerte » des subventions.
- La mise en œuvre de cette proposition se heurterait à de grandes difficultés administratives et conduirait à des coûts d'étude du trafic importants.
- Il y a lieu d'attendre la révision du réseau routier cantonal, à partir de 2007, pour savoir quel sort sera réservé aux routes intercommunales à fort trafic, notamment celles visées par le postulat.

Fribourg, le 25 avril 2006