

**Réglementation du trafic sur les chemins alpestres et forestiers en Haute-Singine**

---

**Question**

Le 25 octobre 2008, suite à des pressions multiples, nous avons reçu une invitation pour une séance d'orientation concernant la réglementation du trafic sur les chemins alpestres et forestiers. Nous avons toutefois été placés devant le fait accompli, puisque la publication dans la *Feuille officielle* était prévue pour le 5 novembre 2008. Cette décision a été publiée le 14 novembre 2008, bien que de nombreuses questions ouvertes subsistent. Nos lettres, ainsi que celles de la commune de Plasselb, sont restées sans réponse.

Nous sommes choqués par cette procédure. Cette manière de contourner les citoyens et citoyennes et ne plus reconnaître les communes en tant que partenaires, mais comme simples récepteurs d'ordre, est extrêmement regrettable. En outre, nous devons constater que les promesses faites par le biais des postulats soumis en 2004, n'ont pas été observées. De plus, nous devons constater que l'importance du tourisme pour l'agriculture de montagne n'a absolument pas été prise en compte. Nous ne nous défaisons pas non plus de l'impression que l'on veut bannir de nos montagnes les personnes âgées qui ne peuvent plus se déplacer facilement à pied.

Cette tragédie en de nombreux actes nous amène à différentes questions, et nous demandons que le Conseil d'Etat y réponde.

1. Les travaux du groupe de travail, sous la conduite du préfet de l'époque M. Marius Zosso, ont été achevés fin mai 2006. Où et pourquoi le dossier est-il resté en souffrance jusqu'à la fin octobre 2008 ?
2. Pourquoi a-t-on appliqué cette tactique du silence et refusé aux personnes concernées le droit d'être entendues, ceci malgré les assurances données par le préfet de l'époque M. Marius Zosso dans sa lettre du 8 novembre 2005 ?
3. Pourquoi les demandes des communes de Plaffeien et de Plasselb n'ont-elles pas été acceptées et pourquoi les différentes lettres sont-elles restées sans réponse ?
4. Pourquoi des chemins principaux comme le col de Euchels seront-ils pratiquement fermés ?
5. Pourquoi les différentes régions du canton de Fribourg ne sont-elles pas traitées toutes de la même manière ? Un exemple : dans le district de la Gruyère, l'Hauta Chia est accessible en voiture jusqu'au restaurant. Dans le Plasselbschlund, les 3 derniers kilomètres devraient être fermés à la circulation !
6. Pourquoi le dossier du Breccaschlund a-t-il déjà été présenté il y a une année déjà, et pas intégré comme prévu au concept général ?
7. Dans ce contexte, pourquoi le chemin de Hubelrippe est-il fermé à la circulation ?
8. Pourquoi le tronçon de la route Schönenboden–Salzmatt n'a-t-il pas été mis à l'enquête comme prévu ?
9. Conformément au dossier mis à l'enquête, un total d'environ 197 kilomètres de routes est concerné. Combien de kilomètres de routes sont interdits à la circulation ou praticable seulement de façon restrictive ? Comment se présente la situation dans les autres régions du canton ?
10. Comment sera traitée la route du Glunggmoos (cabane de l'Etat) ?

11. Pourquoi exclut-on la possibilité d'introduire une vignette donnant le droit de circuler, comme des taxes de stationnement, en renonçant ainsi à des restrictions ?
12. Pourquoi devoir, selon les déclarations, effectuer des contrôles **intensifs** après l'introduction des restrictions de circulation ? Comment les autres régions sont-elles traitées à cet égard ?
13. Combien ont coûté les travaux pour l'exécution du mandat confié au bureau d'ingénieurs Joseph Brügger / Beat Philipona, à Plaffeien?

1<sup>er</sup> décembre 2008

### **Réponse du Conseil d'Etat**

Par lettres du 1<sup>er</sup> décembre 2008, la Direction des institutions, de l'agriculture et des forêts a répondu, d'une part, aux lettres des députés R. Vonlanthen et A. Piller des 27 octobre et 11 novembre 2008 et, d'autre part, aux lettres des communes de Plaffeien et de Plasselb des 30 octobre et 13 novembre 2008, respectivement du 11 novembre 2008.

Ainsi, les lettres précitées ne sont pas restées sans réponse.

Il faut aussi rappeler que le concept de réglementation du trafic a largement pris en compte l'importance du tourisme pour l'agriculture de montagne. Les exemples suivants sont énoncés :

- Ouverture de la route Spitz–Spittelboden et maintien de l'ouverture du chemin menant à la fromagerie d'alpage Gantrischli. De cette façon, on garantit que le fromage peut être vendu et cherché à la fromagerie et chez presque tous les producteurs de lait du Muscherntal. Environ 50 % de la production de fromage est déjà vendue en été. De cette façon, il est possible d'économiser sur les coûts de stockage et de transport.
- Avec l'ouverture de la route du Schwyberg, l'accès aux buvettes et au restaurant de montagne est assuré.
- Bien qu'elle soit en grande partie forestière, la route du Gurli reste ouverte au trafic jusqu'au restaurant de montagne.

### **Réponses aux questions**

#### **Question 1**

Region Sense a mis en place un groupe de travail "réglementation du trafic" chargé d'élaborer la proposition de réglementation à présenter au Service des ponts et chaussées. Par Region Sense, sous la conduite de M. Marius Zosso, préfet de l'époque, le dossier réglementation du trafic dans la Haute-Singine a été envoyé en octobre 2006, pour une large consultation, aux organisations, aux communes et aux services concernés. Le 21 novembre 2006, les avis reçus ont été examinés par le groupe de travail de Region Sense qui a déterminé quelles demandes seraient prises en considération et lesquelles ne le seraient pas.

Le 7 décembre 2006, le comité de Region Sense a approuvé le concept.

En janvier 2007, Region Sense a transmis le dossier au Service des ponts et chaussées.

Le volumineux dossier généré a conduit la Commission cantonale de la circulation des routes d'améliorations foncières et forestières à d'autres clarifications et prises de position.

Le secrétaire de Region Sense a été informé régulièrement sur l'état d'avancement du dossier.

Au cours de la même période, les services compétents (Service des forêts et de la faune et Service de l'agriculture) ont élaboré une directive interne *Exécution des mesures de circulation routière*.

Parallèlement, le Service de l'agriculture a clarifié auprès de l'Office fédéral de l'agriculture et de l'Office fédéral de l'environnement, si l'ouverture de la route du Schwyberg serait acceptée par les autorités fédérales, car par ce fait les conditions de subventionnement initiales seront abolies.

Les clarifications effectuées ont été multiples et complexes et ont exigé beaucoup de temps.

Finalement, le Service des ponts et chaussées a livré en novembre 2008 la décision détaillée et globale.

## **Question 2**

Le droit d'être entendu a été garanti aux personnes concernées, d'une part au travers de la participation au groupe de travail de Region Sense et, d'autre part, avec la consultation faite en octobre 2006. Les avis ont été discutés au sein du groupe de travail. Les décisions ont été protocolées et notifiées à tous les membres du groupe de travail.

Les décisions du groupe de travail de Region Sense ont conduit aux propositions soumises au Service des ponts et chaussées.

Les avis divergents ont aussi été examinés dans la Commission cantonale de la circulation des routes d'améliorations foncières et forestières. La procédure sur la réglementation du trafic ne prévoit toutefois pas de nouveaux entretiens avec les parties. La Commission transmet une prise de position au Service des ponts et chaussées, celui-ci prend la décision. Au niveau judiciaire, des intérêts fondés peuvent trouver un écho au moyen d'un recours auprès du Tribunal cantonal.

Il faut souligner que la décision du Service des ponts et chaussées a repris, dans la mesure du possible, la proposition de Region Sense. Elle comprend une interdiction complémentaire de circuler pour un seul tronçon de chemin. En outre, elle comprend les spécifications des textes sur les plaques complémentaires aux signaux.

## **Question 3**

Les préoccupations des communes de Plaffeien et de Plasselb ont été prises au sérieux. Les lettres des communes dans le cadre de la consultation faite par la Region Sense ont été discutées au sein du groupe de travail, comme indiqué ci-dessus. Les demandes des communes n'ont pas apporté d'éléments nouveaux et fondamentaux qui auraient justifié une reprise du processus.

Le 1<sup>er</sup> décembre 2008, le Directeur des institutions, de l'agriculture et des forêts a répondu aux lettres de l'automne 2008 des communes de Plaffeien et Plasselb ainsi qu'à celles de M. A. Piller, député.

## **Question 4**

Il y a de nombreuses années déjà que le chemin Schwarzsee-Euschels est fermé à la circulation par décision du juge de paix. Cette interdiction avait été demandée par le syndicat de chemin Schwarzsee-Euschels.

Maintenant, à la demande des propriétaires du chemin, celui-ci sera signalé par une plaque complémentaire « Exploitations agricoles et forestières et riverains autorisés ».

### **Question 5**

Les mesures visant le trafic sont appliquées dans tous les districts selon les mêmes principes d'exécution cantonaux, qui ont été reconnus le 3 décembre 2004 par la Commission cantonale de la circulation des routes d'améliorations foncières et forestières. En application de ces modalités d'exécution, la route de L'Hauta Chia a été laissée ouverte (*les chemins d'améliorations foncières réalisés sans obligation particulière restent ouverts, à moins que le propriétaire souhaite les fermer*). En revanche, la montée depuis le Plasselbschlund a été fermée (*les chemins à vocation purement forestière seront en principe interdits à la circulation*). Cela correspond à une égalité de traitement entre les différentes régions du canton de Fribourg, conformément aux modalités d'exécution arrêtées.

Le concept de réglementation du trafic en région AMIZOM a eu pour conséquence l'ouverture possible de la route du Schwyberg et du tronçon Spitz–Spittelboden. Dans les autres régions du canton, aucune route n'a été ouverte.

### **Question 6**

Le syndicat à buts multiples Schwarzsee a mis à l'enquête publique le projet « Sanierung Brecca- und Reccardetsweg » en avril 2005. La réglementation du trafic faisait partie de la mise à l'enquête. Celle-ci a été décidée par les propriétaires fonciers et le syndicat à buts multiples. Afin que le projet puisse être accepté, l'autorité compétente en matière d'autorisation a exigé la publication de la réglementation du trafic et sa transposition immédiate.

### **Question 7**

Le chemin de Hubelrippa est un embranchement latéral du chemin de la Brecca. Le même règlement que pour l'ensemble du chemin est donc en vigueur ici.

### **Question 8**

L'Office fédéral des troupes de transport de l'époque a ordonné le 10 juin 1990 une interdiction générale de circuler dans les deux sens à partir de Schönenboden. Dans le cadre de la procédure actuelle, le Service des ponts et chaussées est intervenu auprès de la Confédération (armasuisse) afin qu'elle modifie la réglementation existante. Du fait que la Confédération n'est pas entrée en matière, ce tronçon n'a pas été inclus dans ce dossier et n'a pas fait l'objet d'une décision du Service des ponts et chaussées.

### **Question 9**

Selon le bilan "Natur und Landschaft", 43 kilomètres (ou 22%) de chemins alpestres et forestiers de la région AMIZOM sont ouverts en été, et 16 kilomètres en hiver(ou 8%).

Pour les autres régions, aucune statistique comparable n'existe. On peut toutefois dire que dans tous les autres districts, les mesures de réglementation du trafic sont en vigueur sur la majeure partie des chemins forestiers.

### **Question 10**

La route du Glungmoos représente un embranchement latéral de la route du Hohberg. Il s'agit d'un chemin forestier avec une exploitation alpestre située en aval.

La route du Glungmoos, à la demande de la commune de Plaffeien, est signalisée par une plaque complémentaire « Exploitations agricoles et forestières ou avec permission écrite autorisées ». Pour les locataires de la cabane du Glungmoos, des permissions, limitées au temps de location, seront remises en fonction du nombre d'utilisateurs (une permission pour quatre personnes).

### **Question 11**

Il n'existe pas, dans le canton de Fribourg, de bases juridiques pour le prélèvement de taxes de parcage sur des routes alpestres ouvertes au trafic. Le Service des ponts et chaussées n'a par conséquent pas la compétence de décider de telles taxes. Le Conseil d'Etat a toutefois mis sur pied une Commission qui examinera cette demande.

Le prélèvement de taxes de parcage entrerait en ligne de compte pour des routes alpestres qui ne sont pas fermées au trafic privé, mais pas pour remplacer une restriction de circulation sur des chemins alpestres et forestiers fermés.

### **Question 12**

En ce qui concerne les contrôles, leurs modalités font l'objet d'une directive interne qui est applicable sur l'ensemble du territoire cantonal de manière uniforme. Il ne saurait être question ainsi de contrôles plus intensifs dans certaines régions. Enfin, la priorité sera donnée à l'information, la répression restant le moyen subsidiaire afin de faire respecter les normes mises en place.

### **Question 13**

Le mandat a compris des prestations pour élaborer les bases, pour accompagner le groupe de travail de Region Sense, pour assurer le processus participatif des différents partenaires concernés, pour le bilan « Natur- und Landschaft » (pour justifier l'ouverture de la route du Schwyberg) et pour le dossier de publication de la décision. Ce mandat a coûté 29 315 francs.

Fribourg, le 3 février 2009