

Réponse du Conseil d'Etat

1. Définition actuelle du réseau routier cantonal

Le réseau routier cantonal est défini par l'adoption du plan du réseau routier cantonal. Ce plan est de la compétence du Conseil d'Etat, qui l'adopte, après avoir fait rapport, à titre consultatif, au Grand Conseil (art. 9 LR).

Le réseau est défini en application de critères de liaison précisés dans les art. 10 et 11 LR. Pour les axes secondaires, seul cas envisageable dans le cadre de la réponse à la motion, la loi les définit notamment comme reliant les pôles de secteurs aux centres régionaux et les pôles locaux au pôle de secteur ou au centre régional le plus proche.

Cette définition s'appuie donc sur une classification de la structure urbaine selon le plan directeur FR 87. Or, depuis le 1er juillet 2002, le nouveau plan directeur est en vigueur. Il convient donc d'analyser l'influence de ce dernier sur le réseau routier.

2. Influence du nouveau plan directeur

Le plan directeur cantonal en vigueur reconnaît quatre niveaux de localités, définissant la nouvelle structure urbaine :

- le centre cantonal,
- les centres régionaux,
- les centres intercommunaux,
- les autres localités.

Le centre intercommunal est un centre pour les services et équipements desservant un sous-secteur du district.

Il peut être constitué d'une ou plusieurs communes. Dans le deuxième cas, la commune centrale doit être désignée et doit également répondre aux critères définis ci-dessous.

Le centre intercommunal ou la région desservie par celui-ci comprend un bassin de population d'environ 1500 habitants au minimum.

Le centre intercommunal est pourvu d'une bonne desserte en transports publics en direction d'un centre régional, du centre cantonal ou d'un centre urbain important appartenant à un autre canton (une course par heure).

Les centres intercommunaux sont définis par les régions, dans un délai de 5 ans après l'adoption du plan directeur (donc fin juin 2007). Après ce délai, ils peuvent être définis par le canton.

Le réseau routier sera donc défini à partir du centre cantonal, des centres régionaux et des centres intercommunaux. Le Conseil d'Etat n'a pas encore décidé comment les critères seront appliqués. Il est toutefois raisonnablement envisageable d'interpréter la loi sur les routes en admettant que le terme de «centre intercommunal» remplace celui de «pôle de secteur», les fonctions de ces deux structures urbaines étant proches.

3. Définition future du réseau routier cantonal

L'adoption du plan directeur cantonal va donc amener le Conseil d'Etat à redéfinir le réseau routier cantonal. Les fusions de communes vont également modifier significativement l'image de ce réseau routier. Il faut relever que le processus n'est pas unidirectionnel, partant de la structure urbaine pour aboutir au réseau. Les implications de la définition des centres intercommunaux sur le réseau doivent également être analysées dans le processus de définition des centres.

Quoi qu'il en soit, il n'est pas souhaitable de travailler au coup par coup, au gré des fusions ou des demandes régionales. Dans le cadre des fusions, la Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions a maintes fois affirmé que le réseau serait revu et que l'influence probable des fusions, si elle a été communiquée aux communes concernées, serait prise en compte ultérieurement.

Le Conseil d'Etat a donc la volonté de réexaminer le réseau routier cantonal une fois que les dispositions du plan directeur seront mises en œuvre.

4. Autres influences

Les motionnaires citent des critères qui pourraient, selon eux, influencer sur la classification de la route Massonnens-Grangettes-Le Châtelard-Sorens (soit 13,7 km) en route cantonale.

Il s'agit principalement de:

4.1 Relations et interdépendances entre les districts de la Glâne et de la Gruyère et développement économique

Il faut, à ce propos, rappeler que la définition du réseau routier a pour objectif de renforcer, par son effet structurant, la structure urbaine définie par le plan directeur cantonal.

C'est l'interconnexion entre les centres de différents niveaux qui permet les relations entre les régions.

D'autre part, le Grand Conseil a adopté, le 7 novembre 1996, un crédit d'étude pour l'amélioration de la route Romont-Vaulruz, axe prioritaire. C'est à cet axe qu'il appartient d'assurer les liaisons performantes entre les deux districts.

Conformément au message accompagnant le projet de décret, les études ont démarré en 2003 et se termineront en 2008.

4.2 Tourisme

Les centres touristiques d'importance cantonale sont définis dans le plan directeur cantonal. Pour la région concernée, il s'agit de Bulle et de Romont qui sont reliées par la route Romont-Vaulruz et la A12.

4.3 Fusions de communes

Le réexamen du réseau routier cantonal s'imposera comme conséquence des fusions et le Conseil d'Etat ne peut entrer en matière sur une révision partielle comme cause (ou incitation) à des fusions.

4.4 Desserte de la zone

Il n'est pas contesté que la zone du Gibloux soit la seule zone habitée du canton et de cette taille qui ne soit pas desservie directement par le réseau routier cantonal. Mais le Conseil d'Etat rappelle que cela résulte de la structure urbaine actuelle. Le réexamen de cette desserte ne peut s'opérer qu'à la lumière de la redéfinition de cette structure.

5. Conclusion

La mise en œuvre du plan directeur cantonal ainsi que les fusions de communes auront une influence significative sur la redéfinition du réseau routier cantonal.

Le Conseil d'Etat a la volonté de revoir ce réseau routier globalement et non au coup par coup. Cela sera fait une fois la définition des centres intercommunaux arrêtée.

Pour ces raisons, le Conseil d'Etat vous demande de rejeter la motion. Le cas de la route Massonnens-Grangettes-Le Châtelard-Sorens sera examiné, comme toutes les routes du canton, à partir de juillet 2007.

- La discussion et le vote sur la prise en considération de cette motion auront lieu ultérieurement.

Fribourg, le 23 juin 2004