



ETAT DE FRIBOURG  
STAAT FREIBURG

Conseil d'Etat CE  
Staatsrat SR

Rue des Chanoines 17, 1701 Fribourg

T +41 26 305 10 40, F +41 26 305 10 48  
[www.fr.ch/ce](http://www.fr.ch/ce)

Conseil d'Etat  
Rue des Chanoines 17, 1701 Fribourg

---

Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication  
Direction ASTRA  
Mühlestrasse 2  
3063 Ittigen

Document PDF et Word à :  
[rene.sutter@astra.admin.ch](mailto:rene.sutter@astra.admin.ch)

*Fribourg, le 27 juin 2017*

**Révision partielle de l'ordonnance relative à une redevance sur le trafic des poids lourds, de l'ordonnance sur les routes nationales, de l'ordonnance concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire dans le trafic routier et de l'ordonnance concernant les routes de grand transit**

Madame, Monsieur,

En préambule, le Conseil d'Etat salue la décision du 12 février 2017, qui a débouché sur la création d'un fonds, désormais pérenne, pour les routes nationales et le trafic d'agglomération et qui se présente comme un complément au fonds mis en place pour les infrastructures ferroviaires.

Le Conseil d'Etat prend position comme suit sur les ordonnances d'exécution liées à la mise en place du fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération, au comblement du déficit et à la mise en œuvre du programme de développement stratégique des routes nationales (FORTA).

Le Conseil d'Etat entend formuler des remarques et observations sur trois des quatre ordonnances mises en consultation publique.

> Ordonnance sur les routes nationales (ORN)

Le Conseil d'Etat relève avec satisfaction l'introduction de dispositions permettant de doter les aires de repos des routes nationales d'installations de distribution de carburants de substitution ou d'autres sources de propulsion. Cette mesure améliorera l'infrastructure logistique nécessaire à la recharge des véhicules équipés de moteurs électriques ou encore des véhicules avec un profil environnemental favorable. Ainsi, la proportion de ce genre de véhicules devrait pouvoir progresser.

> Ordonnance concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire dans le trafic routier (OUMin)

Le Conseil d'Etat souhaite concentrer ses remarques sur trois des éléments de cette ordonnance, la thématique des forfaits, celle des délais et enfin la liste des villes et agglomérations ayant droit aux contributions.

> Forfaits (art. 21 a)

Le Conseil d'Etat salue la volonté de simplifier les procédures relatives à l'octroi de contributions fédérales pour les mesures dont les coûts d'investissement sont inférieurs à 5 millions de francs dans le domaine de la mobilité douce, de la valorisation de l'espace routier et la gestion du système des transports. L'octroi de contributions forfaitaires devrait permettre d'alléger les démarches administratives souvent disproportionnées pour l'obtention de cofinancements de faible ampleur, et ce, tant dans la phase d'évaluation des projets d'agglomération, que dans la phase de mise en œuvre des mesures des projets d'agglomération, c'est-à-dire une fois l'Accord sur les prestations signé.

Le Conseil d'Etat fait remarquer que, ce faisant, pourraient rapidement émerger deux catégories d'agglomérations, les petites et moyennes agglomérations, qui bénéficieraient essentiellement de contributions forfaitaires et les grandes agglomérations qui, elles, concentreraient les mesures individuelles beaucoup plus coûteuses.

Le Conseil d'Etat s'interroge aussi sur la manière dont les offices fédéraux vont pouvoir apprécier les changements qui interviendraient pour des mesures individuelles dans les projets d'agglomération de première et/ou deuxième génération, qui devraient ensuite, en raison de circonstances particulières, être traitées dans les projets de troisième génération et des générations suivantes de manière forfaitaire. Les adaptations de mesures qui étaient possibles, certes dans des conditions bien définies, entre la première et la deuxième génération, pourraient ainsi être remises en cause alors que les objectifs poursuivis dans le cadre de ces adaptations seraient toujours atteints, voire maximisés. Pour cette raison, le Conseil d'Etat invite les offices fédéraux à mettre en pratique des solutions pragmatiques.

Le Conseil d'Etat souligne également qu'il est important que les agglomérations et/ou les cantons soient mieux associés, une fois la phase d'évaluation passée, à la définition des paquets de mesures pouvant bénéficier des contributions forfaitaires.

> Délais (art. 23a)

Le Conseil d'Etat est d'avis que le délai d'exécution de quatre ans pour la mise en œuvre des mesures d'une génération donnée de projets d'agglomération est trop restrictif. Il partage l'idée sous-jacente de voir, dans un délai raisonnable, mises en œuvre les mesures des projets d'agglomération mais fait remarquer la difficulté qu'ont et auront petites, moyennes et même certaines grandes agglomérations à tenir le rythme quadriennal soutenu de production et de validation d'une telle planification ainsi que de développement et de réalisation de toutes les mesures d'infrastructure de transport contenues dans la génération correspondante de projet d'agglomération.

Le Conseil d'Etat se demande dans quelle mesure l'introduction de ces délais de quatre ans ne viendrait pas alourdir, voire gêner l'octroi de contributions forfaitaires pour les paquets de mesures de mobilité douce, de valorisation de l'espace routier ou de gestion du système de transport, toutes mesures de moindre coût. Il conviendrait en tous cas de prévoir des règles particulières évitant la perte de l'intégralité des contributions fédérales en cas de retard lié uniquement à quelques-unes des mesures prévues dans ces mêmes paquets.

Quant aux cautions mises en place par la possibilité de suspendre, en cas de recours, ces délais, elles semblent bien fragiles. Il s'agit aussi de préciser ce que l'on entend par recours car les pratiques entre cantons varient. En l'espèce, le Conseil d'Etat souhaite que soient déjà considérés comme des recours les procédures litigieuses traitées en première instance par la Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions.

Le Conseil d'Etat suggère de rallonger le délai d'exécution des mesures des projets d'agglomération au moins à six ans et invite le Département fédéral à trouver des solutions pour que les agglomérations, notamment les petites et moyennes agglomérations qui disposent de forces de travail et de moyens en moins grand nombre, ne soient préteritées si elles devaient décider de sauter une génération de projets d'agglomération.

D'une manière générale, les difficultés patentes rencontrées par la plupart des cantons et des agglomérations dans la mise en œuvre dans des délais raisonnables des mesures des projets d'agglomération devraient militer en faveur d'une adaptation de la durée des générations des projets d'agglomération, ce, d'autant plus que le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération est devenu pérenne.

Enfin, le choix de faire démarrer le délai de quatre ans trois mois après l'entrée en vigueur de l'Arrêté fédéral sur la libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération et non depuis la signature de l'Accord sur les prestations, comme c'est le cas pour les projets d'agglomération de première et de deuxième génération, est moins favorable aux autorités de mise en œuvre des mesures des projets d'agglomération. Pour cette raison, le Conseil d'Etat est favorable au maintien de la solution actuelle.

> Annexe 4 : Liste des villes et agglomérations ayant droit à contributions

Le Conseil d'Etat observe tout d'abord que la liste des « agglomérations et villes ayant droit à des contributions » s'écarte de la nouvelle définition statistique des agglomérations données par l'Office fédéral de la statistique.

Le Conseil d'Etat prend tout d'abord acte que plusieurs communes fribourgeoises font partie d'agglomérations ayant droit à des contributions hors canton : Bösinggen, Schmitten et Wünnwill-Flamatt dans l'agglomération de Berne et Attalens, Bossonnens, Châtel-Saint-Denis et Remaufens dans l'agglomération Vevey-Montreux (statu quo par rapport à la situation des précédentes générations de projet d'agglomération) et que deux communes (nouveau) sont entrées dans le cercle des bénéficiaires potentiels des contributions fédérales : Broc dans l'agglomération de Bulle et Prez-vers-Noréaz dans celle de Fribourg.

Le Conseil d'Etat relève toutefois que le projet d'annexe à l'OUMin part manifestement d'un état des communes fribourgeoises non actualisé. Ainsi, dans le périmètre de l'Agglomération de Fribourg, les communes de Corpataux-Magnedens, Farvagny et Rossens – qui sont listées – ont fusionné avec les communes de Vuisternens-en-Ogoz et Le Glèbe et forment désormais la commune de Le Gibloux (n°2236). Le Conseil d'Etat demande que la nouvelle commune soit intégrée dans la liste des villes et agglomérations ayant droit à contributions. Par ailleurs, trois des communes listées dans l'agglomération de Fribourg ont, en raison de fusions, modifié leur territoire : Belfaux, Corminboeuf et Courtepin.

Le Conseil demande à ce que la liste des villes et agglomérations ayant droit à contributions soit régulièrement actualisée et que cette actualisation se fasse en concertation avec les cantons. Le Conseil d'Etat s'interroge sur le fait que la commune de Gruyère ne figure pas parmi les communes de l'agglomération de Bulle. En effet, cette commune est un haut lieu touristique suisse qui génère de nombreux emplois. En outre, elle se situe à proximité de Bulle et des synergies en matière de transports publics et de mobilité douce sont possibles, voire nécessaires. Pour ces motifs, le Conseil d'Etat souhaite son intégration dans la liste des communes de l'agglomération de Bulle.

Enfin, au vu de la nouvelle teneur proposée de l'article 19 al. 3 OUMin qui donne au DETEC la compétence de décider si la nouvelle commune a droit à subvention ou non, le Conseil d'Etat saluerait l'ajout dans cette ordonnance d'une disposition dont la teneur pourrait être la suivante : « Lorsque les agglomérations démontrent, dans le cadre de l'élaboration de leur projet d'agglomération, qu'un périmètre différent de celui figurant en annexe est pertinent, l'ensemble des communes participant audit projet d'agglomération peuvent bénéficier de contributions fédérales au même titre que les communes figurant dans l'annexe ».

> Ordonnance concernant les routes de grand transit (ORGT)

Le Conseil d'Etat demande que les deux adaptations ci-dessous soient intégrées dans l'annexe 2 de l'ORGT :

H181.1

Il est demandé d'étendre cet itinéraire jusqu'à Posieux de sorte que la route cantonale des Muëses, mise en service en 2004, soit intégrée dans le réseau des routes de grand transit. La nouvelle désignation serait donc H181.1 Avry-sur-Matran (H181) – Matran – Posieux (H12).

H182.1 H22 – Sugiez – Ins

Il est demandé, par souci de compréhension, que le mot Löwenberg figure avant le H122. La nouvelle désignation serait donc H182.1 Löwenberg (H22) – Sugiez – Ins.

Le Conseil d'Etat remercie le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication de l'avoir consulté et vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, ses meilleures salutations.

Au nom du Conseil d'Etat :



Maurice Ropraz  
Président



Danielle Gagnaux-Morel  
Chancelière d'Etat