

## RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à la question Régis Courdesse – L'incohérence entre la loi sur les routes et ses règlements d'application en matière de hiérarchie et de classification des routes va-t-elle être corrigée ?

### *Rappel de la question*

*La loi sur les routes (LRou) a été modifiée partiellement par le Grand Conseil le 7 février 2012. C'est notamment l'article 5b, classification des routes cantonales, qui a été revu complètement.*

*La hiérarchie des routes cantonales classait auparavant les routes en quatre catégories a, b, c et d, adaptées au trafic et aux besoins, selon un réseau cantonal en étoile. La stratégie "Routes cantonales à l'horizon 2020 (RoC 2020)" a modifié cette hiérarchie afin de l'adapter au contexte actuel du réseau maillé et en adoptant les catégories du plan sectoriel des transports de la Confédération, soit réseaux de base (B), complémentaire (C) et d'intérêt local (IL). L'importance de la route a aussi été retenue : route principale (P) ou secondaire (S). Ainsi, l'article 5b LRou est devenu:*

Loi sur les routes de 1991 :

1 Les routes cantonales se subdivisent en :

a. routes principales de 1re classe, avec accès latéral limité ;

b. routes principales de 2e classe, qui comprennent les autres routes principales ;

Modifications 2012

1 Les routes cantonales se subdivisent en trois catégories :

a. les routes du réseau de base (B), qui ont notamment pour fonctions de relier les centres cantonaux et régionaux entre eux dans le canton et hors du canton, de desservir les pôles économiques du canton et les centres touristiques ainsi que d'assurer l'accessibilité aux jonctions autoroutières et au réseau des routes nationales.

L'accès latéral à ces routes est limité ;

b. les routes du réseau complémentaire (C), qui ont notamment pour buts d'assurer l'accessibilité locale dans les zones fortement urbanisées, d'offrir un complément de maillage routier accessible au trafic des poids lourds pour desservir les pôles économiques secondaires, de favoriser la reprise du trafic depuis les voiries communales et cantonales d'intérêt local ainsi que de délester le réseau de base lorsque celui-ci est saturé ;

c. routes secondaires à fort trafic ;

c. les routes du réseau d'intérêt local (IL), qui servent notamment à assurer les liaisons entre localités dans les zones à faible densité de population.

d. autres routes secondaires ;

e. routes de berges, situées sur le domaine public cantonal construites sur des berges de cours d'eau ou de canaux et destinées en priorité à l'entretien de ceux-ci ;

f. passages publics en faveur du canton.

2 La classification des routes cantonales fait l'objet d'un règlement du Conseil d'Etat ; lorsqu'une modification de cette classification est envisagée, les communes territoriales sont consultées au préalable.

2 La hiérarchie des routes cantonales fait l'objet d'un règlement. Lorsqu'une modification de cette hiérarchie est envisagée, les communes territoriales sont consultées au préalable.

3 Font également partie du domaine public cantonal :

a. les routes de berges construites sur des berges de cours d'eau ou de canaux et destinées en priorité à l'entretien de ceux-ci ;

b. les passages publics en faveur du canton.

En matière de construction le long des routes cantonales, un élément essentiel basé sur la classification des routes est la détermination de la limite des constructions selon l'article 36 LRou:

a) Règle générale

1. A défaut de plan fixant la limite des constructions, les distances minima à observer, lors de la construction de tout bâtiment ou annexe de bâtiment, sont les suivantes:

- a. pour les routes cantonales principales de 1<sup>ère</sup> classe, 18 mètres hors des localités et 15 mètres à l'intérieur des localités
- b. pour les routes cantonales principales de 2<sup>e</sup> classe et secondaires à fort trafic, ainsi que pour les routes communales de 1<sup>ère</sup> classe, 13 mètres hors des localités et 10 mètres à l'intérieur des localités
- c. pour les autres routes cantonales secondaires, les routes de berges et les routes communales de 2<sup>e</sup> classe, 10 mètres hors des localités et 7 mètres à l'intérieur des localités.

Le Règlement sur la classification des routes cantonales (RCRC) du 23 mai 2012, entré en vigueur le 1<sup>er</sup> juin 2012, montre que l'application de l'article 36 précité se base sur les catégories et classes de l'article 5b LRou avant la modification de 2012 (hiérarchie des routes) !

Or, le Règlement sur la hiérarchie des routes cantonales (RHRC) du 23 mai 2012, entré en vigueur le 1<sup>er</sup> juin 2012, qui détermine le statut des routes cantonales (routes principales et routes secondaires), indique que "Le règlement sur la classification des routes cantonales fondé sur l'article 36 LRou relatif aux limites de constructions est réservé."

On a donc une loi qui a été modifiée en 2012 à son article 5b et, malgré cela, les règlements qui ont été approuvés par le Conseil d'Etat subséquentment font encore référence aux dispositions d'avant la modification ! Les limites des constructions selon l'article 36 LRou devraient se baser sur la hiérarchie

des routes (B, C et IL) et leur statut (principal ou secondaire) et non sur la classification ancienne (a, b, c et d) !

Ne serait-il pas logique de corriger cette incohérence au plus vite ?

### **Réponse**

Le Conseil d'Etat est conscient de la situation juridique que décrit M. le Député Courdesse dans sa question et partage ses constats. Il rappelle que ce système avait été présenté au Grand Conseil dans l'exposé des motifs et projet de loi de juin 2011 modifiant la loi du 10 décembre 1991 sur les routes (LRou).

Pour mémoire, le Conseil d'Etat avait alors proposé au Grand Conseil de modifier l'article 5 de la loi sur les routes pour remplacer par une nouvelle hiérarchie la structure des routes cantonales, qui reposait sur une hiérarchie du réseau héritée de l'après-guerre. Le but était d'adapter au plus juste les prestations routières aux besoins de l'économie et de la population.

Dans le même temps, le Conseil d'Etat avait rappelé qu'une réflexion était en cours sur les traversées de localité, comme le demandait la "motion André Marendaz et consorts concernant l'entretien des routes cantonales en traversée de localité : qui fait quoi ?" (10\_MOT\_104). Il précisait aussi que c'était dans le cadre de sa réponse à cette motion qu'il entendait aborder la question des distances minimales à observer lors de la construction d'un bâtiment ou d'une annexe, fixées par l'article 36 LRou, puisque ces distances varient notamment selon que la construction se situe en ou hors localité.

Dès lors, le Conseil d'Etat avait proposé au Grand Conseil, qui l'avait accepté, de compléter l'article 36 LRou par un alinéa précisant en substance que les catégories de route en vigueur avant la modification de l'article 5 LRou continueraient de s'appliquer pour la fixation des distances minimales. Par ailleurs, le règlement sur la classification des routes cantonales (RCRC) resterait aussi en vigueur – moyennant une modification de son article premier visant à déterminer son but désormais restreint – parallèlement au futur nouveau règlement sur la hiérarchie du réseau des routes cantonales (RHRC).

Le Grand Conseil a accepté le rapport du Conseil d'Etat sur la motion Marendaz le 5 novembre 2013, à l'issue des négociations financières entre l'Etat et les communes comprenant notamment la question du financement des routes en traversée de localité. Une réponse a ainsi été apportée au volet financier, mais sans modifications légale – le subventionnement aux travaux communaux sur ces routes réintroduit à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2014 se fondant sur la formulation potestative de l'art. 56 LRou. Pour mémoire, l'Etat dispose pour ce subventionnement d'un montant de 40 millions préfinancé, réparti à hauteur de 10 millions en 2014 et 5 millions par an de 2015 à 2020, ainsi que d'un nouveau poste au budget de fonctionnement se montant à un million en 2014, trois millions en 2015 et cinq millions dès 2016. Une plaquette succincte à destination des communes rappelant la réintroduction de ce subventionnement et détaillant son fonctionnement a d'ailleurs été publiée à la fin de l'année 2013, et peut être commandée auprès de Service des routes ou être téléchargée sur son site Internet.

Puisque la motion Marendaz a été traitée, le Conseil d'Etat entend régler prochainement la situation juridique décrite par le député Courdesse. Il présentera ces modifications au Grand Conseil prochainement.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 12 mars 2014.

Le président :

*P.-Y. Maillard*

Le chancelier :

*V. Grandjean*