Réponse du Conseil d'Etat à un instrument parlementaire
—
Question Christian Ducotterd QA 3070.12
Liaison routière de la route Belfaux–Fribourg à la route Courtepin–Fribourg

I. Question

Il y a deux axes importants venant du nord du canton pour entrer en ville de Fribourg. Ceux-ci sont la route qui vient de Belfaux et un second en provenance de Courtepin. Ces deux routes étaient liées entre elles par la route de Granges-Paccot qui permettait aux automobilistes de se rendre de la région de Belfaux en direction du secteur de St-Léonard et du quartier du Bourg. Celle-ci permettait tout autant aux automobilistes provenant de Courtepin de se diriger en direction de Givisiez–Corminboeuf. En 1998, cette route, dont les terrains avoisinants avaient été partiellement construits avec le temps, a été équipée d'éléments importants de modération. Un report important du trafic avait déjà été remarqué sur la route communale de la commune de La Sonnaz.

La route de Granges-Paccot vient d'être mise en zone 30. Ce statut prive l'agglomération d'une réelle route de liaison entre les deux routes précitées. Cette liaison prendra pourtant plus d'importance avec l'ouverture du pont de la Poya. Ce nouveau statut a amplifié le report de trafic sur la route de La Sonnaz en direction de Belfaux et vice-versa, de manière disproportionnée.

La route communale de La Sonnaz n'est pas construite pour recevoir un trafic important alors que ce trafic concerne des déplacements qui ne sont pas liés à la commune propriétaire de ce tronçon. La commune de La Sonnaz a développé des quartiers directement en bordure de route. Nous pouvons donc constater que le danger d'accidents, que ce soit pour les automobilistes ou les piétons, est extrêmement élevé.

La détérioration de la chaussée est amplifiée par l'augmentation du trafic. Ces coûts onéreux doivent être pris en charge par la commune de La Sonnaz.

Nous pouvons donc constater que les mesures prises ont amplifié d'autres problèmes tout en accentuant les risques sur d'autres tronçons.

Il est évident que si des mesures de modération supplémentaires sont créées sur une des routes citées, la problématique prendra encore plus d'ampleur.

1. Quelle mesure entend prendre le Conseil d'Etat pour permettre de se rendre de la route de Belfaux–Fribourg au tronçon Courtepin–Fribourg suite à l'augmentation du trafic engendré lors de l'ouverture du pont de la Poya ?

2. Est-ce qu'une reprise par le canton de la route de Belfaux–La Sonnaz est envisageable ?

3. Est-ce que le Gouvernement entend entretenir et adapter le gabarit de la route de Belfaux–La Sonnaz, de manière à en faire une véritable route de liaison ?

4. Est-ce que la construction d'une gare à Agy permettrait de restreindre partiellement le trafic sur les tronçons précités en permettant aux personnes qui se rendent dans ce secteur pour leur travail, leurs activités sportives, leurs achats, etc. de se déplacer en train ?

12 septembre 2012

II. Réponse du Conseil d'Etat

Selon les principes énoncés par le Plan directeur cantonal pour le thème du trafic individuel motorisé, le trafic routier hors localité doit en priorité utiliser le réseau routier principal constitué du réseau national et du réseau des routes cantonales.

Les deux routes cantonales citées par le député Ducotterd (Axe 2200 passant par Belfaux, Givisiez et Villars-sur-Glâne et Axe 3300 passant par Courtepin, Granges-Paccot et Fribourg) sont des axes routiers cantonaux prioritaires permettant d'accéder à l'agglomération de Fribourg depuis les districts de la Broye et du Lac. Il s'agit donc de privilégier leur usage d'axe structurant du réseau routier de même que leur fonction de connexion à l'autoroute A12, ceci aux jonctions de Fribourg Sud-Centre (Axe 2200) et de Fribourg Nord (Axe 3300). Le lien entre ces deux pénétrantes routières de l'agglomération de Fribourg est ainsi efficacement assuré par le biais de l'autoroute A12, les deux jonctions évoquées n'étant distantes d'environ que de 3,5 km.

La route de Belfaux–La Sonnaz et celle de la Chenevière à Granges-Paccot ne sont pas envisagées au Plan directeur cantonal comme liaison entre les deux axes routiers cantonaux 2200 et 3300. Le Conseil d'Etat souligne aussi que (à l'exception d'un tronçon de la route de la Chenevière à Granges-Paccot interdit à titre expérimental jusqu'à fin 2012 aux seuls poids lourds suite à un accident grave de la circulation et d'un tronçon de la route communale Cormagens–Belfaux interdit aux véhicules de plus de 3,5 t depuis 1971) le trafic individuel motorisé n'est pas limité sur ces axes. Les mesures prises depuis juillet 2011 afin de modérer la vitesse sur la route de la Chenevière ne peuvent en effet être considérées comme étant des entraves à la circulation. De telles mesures correspondent en outre aux prescriptions du canton concernant les zones de traversée de localité ou les quartiers résidentiels.

Du point de vue du report de trafic constaté par le député Ducotterd sur la route de la commune de La Sonnaz en raison des mesures de modération évoquées ci-dessus, le Conseil d'Etat ne dispose pas de données passées permettant d'estimer l'évolution du trafic. Toutefois, le Service de la Mobilité a relevé les charges de trafic récentes afin de disposer d'une vision actuelle de la demande routière dans ce secteur.

Les comptages effectués en septembre 2012 permettent de relever les principaux éléments suivants :

> Sur la route reliant les villages de Belfaux et de La Sonnaz, une charge de trafic journalier moyenne (TJM) de 1800 véhicules par jour a été relevée. Le taux de poids-lourds y est de 9 %. La vitesse représentative, non dépassée par 85 % des véhicules (V85), est de 67 km/h dans un secteur hors localités limité à 80 km/h.

> Sur la route de la Chenevière à Granges-Paccot, le TJM est de 4600 véhicules par jour. Le taux de poids-lourds et d'autobus y est de 8 %. La vitesse V85 est de 38 km/h dans le secteur limité à 30 km/h.

Ces différentes valeurs, en comparaison des TJM relevés en 2010 sur les axes cantonaux 2200 et 3300 (Axe 2200 : 14 300 véhicules par jour ; Axe 3300 : 11 500 véhicules par jour) montrent que la charge supportée par les deux routes communales précitées est faible. De plus, à la lecture de l'article 16 du règlement d'exécution de la loi sur les routes (RELR) du 7 décembre 1992, il est constaté qu'avec une telle charge de trafic, ces routes sont à classer en catégorie 4, soit au bas de la hiérarchie routière.

En complément, il est à relever que les vitesses relevées n'amènent pas à diagnostiquer une inadéquation entre celles-ci et la limite légale en place dans ces secteurs. Les taux de poids lourds et d'autobus mesurés restent dans les valeurs usuellement rencontrées sur le réseau routier du canton de Fribourg.

Le Conseil d'Etat rappelle que la commune concernée par des nuisances routières peut réaliser des aménagements permettant de remédier à cette situation sur la base d'une planification préalable. Celle-ci est également responsable de l'entretien des routes communales situées sur son territoire dont l'utilisation ne peut être restreinte uniquement à ses propres habitants, au sens de l'article 14 de la loi sur les routes.

Cela étant précisé, le Conseil d'Etat est en mesure de répondre comme suit aux questions posées.

1. Quelle mesure entend prendre le Conseil d'Etat pour permettre de se rendre de la route de Belfaux–Fribourg au tronçon Courtepin–Fribourg suite à l'augmentation du trafic engendré lors de l'ouverture du pont de la Poya ?

Comme précisé dans le message n° 259 du 25 avril 2006 du Conseil d'Etat au Grand Conseil accompagnant le projet de décret relatif à l'octroi d'un crédit d'engagement pour la construction du pont et du tunnel de la Poya et l'aménagement à quatre voies de la route de Morat à Fribourg et Granges-Paccot, le plan directeur partiel des transports élaboré dans le cadre du projet Poya a pour objectif d'éviter un report de trafic sur les axes secondaires. Dans ce but, des mesures d'accompagnement seront prises visant à plafonner les charges de trafic sur les axes influencés négativement par le projet Poya et à inciter le trafic de transit à se reporter sur les axes principaux. Par conséquent, le trafic empruntant le pont de la Poya sera amené à l'autoroute A12 par la route cantonale menant à la jonction de Fribourg Nord. Les différentes mesures d'accompagnement prévues seront renforcées, si les comptages de trafic qui seront régulièrement effectués sur le réseau secondaire montrent que leur efficacité est insuffisante.

Ainsi, la liaison entre l'Axe 2200 et l'Axe 3300 est prévue par l'autoroute A12.

2. Est-ce qu'une reprise par le canton de la route de Belfaux–La Sonnaz est envisageable ?

Le Conseil d'Etat ne peut pas envisager une telle reprise, la route entre Belfaux et La Sonnaz ne répondant pas aux critères énoncés aux articles 10 et 11 de la loi sur les routes.

3. Est-ce que le Gouvernement entend entretenir et adapter le gabarit de la route de Belfaux–La Sonnaz, de manière à en faire une véritable route de liaison ?

Les interventions sur cet axe routier sont du ressort des communes concernées, celles-ci étant propriétaires de l'infrastructure. Le Conseil d'Etat souligne toutefois qu'une adaptation du gabarit pourrait, par ailleurs, susciter un accroissement de la demande de trafic sur ce tronçon par une amélioration de l'offre ainsi induite.

4. Est-ce que la construction d'une gare à Agy permettrait de restreindre partiellement le trafic sur les tronçons précités en permettant aux personnes qui se rendent dans ce secteur pour leur travail, leurs activités sportives, leurs achats, etc. de se déplacer en train ?

En réponse au postulat 2008.12 des députés Ducotterd et Siggen concernant la construction d'une gare à Agy, ligne Fribourg–Payerne/Morat, le Conseil d'Etat a proposé d'y donner suite tout en précisant les contraintes d'un tel aménagement. Le rapport y relatif sera élaboré dans le cadre des travaux du projet d'agglomération de 3e génération.

Par ailleurs, le concept des transports publics urbains à l'horizon 2018, tel que défini dans le projet d'agglomération de 2e génération, comprend la mise en œuvre d'une nouvelle ligne reliant la nouvelle gare de Givisiez et celle de Fribourg-St-Léonard via le secteur d'Agy. Ainsi, les voyageurs des lignes Fribourg–Payerne–Yverdon-les-Bains et Fribourg–Morat–Neuchâtel pourront se rendre plus directement sur le secteur d'Agy sans devoir passer par la gare de Fribourg.

En l'état, il est difficile de quantifier l'effet des améliorations prévues (nouvelle ligne de bus Givisiez–St-Léonard) ou d'une nouvelle gare d'Agy sur le tronçon précité. Cependant, compte tenu des volumes de trafic en question et des parts modales actuelles, il est peu probable qu'un effet sensible sur le volume de trafic routier sur cette liaison soit perceptible. Les mesures d'amélioration de l'offre en transport public permettront par contre de contenir l'augmentation du trafic routier malgré la forte croissance démographique attendue.

20 novembre 2012