



Réponse du Conseil d'Etat à un instrument parlementaire

Question Ducotterd Christian / Wassmer Andréa

2017-CE-19

Réalisation des routes à l'étude au Nord de la Sarine

I. Question

Le district de la Sarine apporte le 50 % du PIB cantonal alors que la grande part de celui-ci provient des communes de Givisiez, Granges-Paccot, Villars-sur-Glâne, Fribourg et Corminboeuf. Ces communes comptent aujourd'hui des entreprises importantes qui doivent avoir les infrastructures nécessaires pour maintenir leur capacité et se développer. La commune de Givisiez voit de nombreuses entreprises s'installer dont les TPF avec leur nouveau centre. Un développement important du quartier proche de la nouvelle gare de Givisiez permettra un développement démographique et offrira des locaux pour certaines entreprises.

La commune de Villars-sur-Glâne possède aussi de nombreuses entreprises qui, aujourd'hui, souffrent d'un réseau routier insuffisant alors qu'elles se trouvent proche de l'autoroute.

L'Etat de Fribourg achète plusieurs bâtiments afin d'installer de nouvelles entreprises dans des régions périphériques tout en créant de nouveaux besoins dans ses infrastructures. Si ce choix est pertinent, le Conseil d'Etat ne doit pas oublier le milieu économique existant qui se trouve dans la périphérie de notre centre cantonal et qui apporte beaucoup à notre canton. L'argent nécessaire dans cette région sera un réel investissement pour l'avenir.

Plusieurs routes sont à l'étude ou en phase de réalisation :

1. Le carrefour de Belle-Croix avec sa liaison entre la sortie de l'autoroute et l'Hôpital cantonal
 - > Cette liaison s'impose afin de faciliter l'accès au HFR et désengorger le carrefour de Belle-Croix.
 - > Le développement de la zone stratégique de Bertigny doit être garanti afin de permettre à des entreprises à forte valeur ajoutée de s'y installer.
2. La liaison de la zone industrielle de Givisiez à l'entrée de l'A12
 - > L'étude des routes de contournement a démontré une efficacité très importante de cette réalisation.
 - > Ce tronçon doit permettre aux véhicules privés et des entreprises venant de la zone industrielle de Givisiez, du nord de l'agglomération et d'une partie importante de la Broye et du Haut-Lac de rejoindre rapidement l'autoroute tout en désengorgeant le carrefour de l'Escale en favorisant le déplacement vers la capitale. Le milieu économique attend avec impatience une telle réalisation afin de favoriser la mobilité qui est une condition au maintien des performances et du développement.

- > Le déplacement des bus sera aussi facilité pour favoriser la mobilité en transports publics.
3. La construction du Pont du Tiguellet et de la suppression du passage à niveau de Givisiez
 - > Cette réalisation qui est en construction est importante et efficace pour autant qu'elle soit accompagnée de la liaison directe à l'autoroute. A elle seule, celle-ci ne changera que légèrement la situation actuelle et amènera encore plus de trafic vers la commune de Corminboeuf.
 4. Le contournement du village de Belfaux
 - > La situation actuelle est invivable pour les citoyens de cette commune. Quatre fois par jour, ils voient des colonnes de voitures à l'arrêt ou fortement ralenties allant jusqu'à plus de 1,5 kilomètre le matin.
 - > Ce contournement doit permettre de supprimer le passage à niveau qui cause le plus d'ennuis dans notre canton.
 - > Cette nouvelle infrastructure doit favoriser le déplacement des véhicules privés et des entreprises. Le déplacement des bus en provenance d'Avenches et de Courtepin via Cournillens et donc de faciliter la mobilité en transports publics.

Nous ne pouvons que constater que ces différents projets sont liés et auront un impact bien plus important s'ils sont tous réalisés. L'importance économique de cette région justifie pleinement un tel investissement qui devra apporter beaucoup, à l'avenir, à notre économie cantonale.

L'étude et la réalisation de projets d'une telle importance nécessitent du personnel compétent et en nombre suffisant. L'enquête qui a suivi la réalisation du Pont de la Poya a démontré que les erreurs venaient principalement d'un manque de personnel. Les salaires découlant de ces postes de travail seront largement compensés par le dynamisme apporté par une équipe performante, la qualité des études et la compétence lors du suivi des travaux.

1. Est-ce que le Conseil d'Etat est prêt à investir dans la région qui apporte une partie importante du PIB du canton et qui est pourtant restée en marge des investissements de la part de l'Etat ?
2. Est-ce que le Gouvernement étudie bien dans un seul ensemble le tronçon composé par les quatre projets précités afin de tenir compte des différentes jonctions, de l'efficacité d'un ensemble, des retombées économiques pour la région ?
3. Est-ce que le canton entend mettre, comme l'a relevé l'enquête concernant le Pont de la Poya les forces nécessaires permettant de donner un dynamisme, d'étudier et de réaliser les projets routiers ?

30 janvier 2017

II. Réponse du Conseil d'Etat

Le fort développement économique et démographique de la Sarine, et plus particulièrement de l'agglomération fribourgeoise, a entraîné une augmentation importante de la mobilité. Afin de répondre à la croissance de la circulation routière et aux besoins en mobilité des pendulaires, des projets destinés à améliorer la fluidité du trafic sur certains tronçons routiers de ce district sont en

cours d'études ou de réalisation. Ces projets s'inscrivent dans une approche globale de la mobilité. Cette approche vise à investir dans les différents types de mobilité selon leur efficacité qui varie en fonction de facteurs tels que la densité de la population, la topographie, les infrastructures existantes etc.

1 Améliorer la fluidité du trafic routier par des mesures de report modal en faveur des transports publics et de la mobilité douce

Le Conseil d'Etat mène depuis 2010 une politique visant à développer l'offre en transports publics sur l'ensemble du territoire fribourgeois. La mise en place par étapes du RER Fribourg | Freiburg a permis d'instaurer la cadence à la demi-heure sur toutes les lignes de chemin de fer régionales desservant le centre cantonal. Le nord du District de la Sarine profite pleinement de ces développements puisqu'il est pourvu de six gares (Fribourg/Freiburg, Fribourg/Freiburg Poya, Belfaux CFF, Belfaux-Village, Givisiez et Villars-sur-Glâne) où il est généralement possible de laisser sa voiture et d'emprunter les transports publics. Givisiez sera par ailleurs desservi quatre fois par heure dès décembre 2019 grâce à la modernisation de sa gare.

Le Gouvernement fribourgeois souhaite également que la cadence 15 minutes soit introduite à moyen terme dans le périmètre de l'Agglomération de Fribourg, à savoir entre Fribourg/Freiburg–Düdingen, Fribourg/Freiburg–Rosé et Fribourg/Freiburg–Givisiez. Ces projets d'offre ainsi que la construction d'une halte ferroviaire à Agy et à Avry-sur-Matran ont été annoncés à l'Office fédéral des transports (OFT) dans le cadre de la planification de l'étape d'aménagement 2030/35 du Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (PRODES 2030/35) qui sera soumise à l'Assemblée fédérale en 2019.

Parallèlement à la densification de l'offre ferroviaire, la desserte des bus régionaux est développée et optimisée. La région de Sarine Ouest et celle du Gibloux bénéficient d'améliorations significatives depuis décembre 2015. Le changement d'horaire de décembre 2016 a profité particulièrement à la Haute Sarine et celui de décembre 2017 aux districts de la Glâne et de la Veveyse. Le réseau de bus urbain de l'Agglomération de Fribourg a également été densifié et les cadences fortement intensifiées. La planification directrice de l'Agglomération de Fribourg prévoit en outre de nombreuses mesures visant à fluidifier la circulation des bus grâce à l'aménagement de voies de bus et à développer l'offre existante.

Le but du Conseil d'Etat est également de mettre en place un réseau cyclable cantonal sûr et continu notamment dans le périmètre de l'Agglomération de Fribourg. A cette fin il a entrepris la révision de la planification cantonale cyclable, rebaptisée Plan sectoriel vélo. Ce plan sectoriel, en cours de finalisation, se base sur la Stratégie Vélo qu'il a validé en 2011 et sert déjà de base de référence pour la planification et la réalisation des aménagements cyclables.

2 Projets d'infrastructures routières

Le troisième axe de la politique du Conseil d'Etat en matière de mobilité consiste à augmenter de façon ciblée la capacité du réseau routier cantonal. Outre la construction du pont de la Poya, les projets mentionnés par les députés Ducotterd et Wassmer sont en cours d'études ou de réalisation et bénéficieront au Nord de la Sarine.

2.1 Construction du pont du Tiguellet et suppression du passage à niveau de Givisiez

Un crédit d'engagement pour la réalisation du projet Tiguellet permettant la suppression du passage à niveau de Givisiez a été accepté par le Grand Conseil en septembre 2016. Ce pont est en cours de construction et devrait être terminé en octobre 2018.

2.2 Projets dans le secteur de la jonction autoroutière N12 Fribourg-Sud/Centre

Un crédit d'engagement pour les études et acquisitions de terrains de 11 537 800 francs a été accepté par le Grand Conseil le 1^{er} septembre 2015 pour trois projets situés dans le secteur de la jonction autoroutière N12 Fribourg-Sud/Centre :

- > Aménagement d'un nouvel accès routier à l'HFR-Fribourg et au secteur stratégique de Bertigny : dans une première étape, il est prévu d'aménager une route d'accès ainsi qu'un passage sous la semi-autoroute et de mettre en place des mesures complémentaires en faveur de la mobilité douce et des transports publics. Le concept de cette étape a été validé par le COPIL à l'automne 2016. Il a cependant été remis en question par les communes de Villars-sur-Glâne, Fribourg ainsi que par l'Agglomération de Fribourg, puis revalidé à l'été 2017 dans une version modifiée suite à plusieurs séances de concertation. Cette version a fait l'objet d'un examen préalable complémentaire le 26 janvier 2018. La mise à l'enquête est prévue avant l'été 2018. L'objectif d'une mise en service à la fin 2018 est donc d'ores et déjà inatteignable. Une connexion de cet accès à la jonction autoroutière sera réalisée par après, dans le cadre de la modification de la jonction autoroutière N12 Fribourg-Sud/Centre.
- > Modification de la jonction autoroutière N12 Fribourg-Sud/Centre : le planning prévoyait que la mise à l'enquête débute à l'été 2017, l'appel d'offre pour les travaux en été 2019 et que les travaux soient terminés fin 2021. Cependant les études de l'OFROU doivent être coordonnées avec celles du réaménagement du carrefour de Belle-Croix. En effet, la Confédération exige des garanties pour que les effets de son projet ne soient pas annihilés par le manque de capacité du double giratoire de Belle-Croix. La modification de la jonction ne sera par conséquent pas mise à l'enquête avant celle du réaménagement du carrefour de Belle-Croix. En outre, les travaux d'études pour la jonction ne pourront être poursuivis qu'après l'examen préalable du nouvel accès routier à l'HFR (voir ci-dessus), les incidences en termes de trafic de ce dernier projet devant être connues.
- > Modification du carrefour double-giratoire de Belle-Croix à Villars-sur-Glâne : les études d'avant-projet sont en cours et ont fait l'objet d'une première discussion au COPIL.

2.3 Contournement de Givisiez

Le contournement de Givisiez (liaison de la zone industrielle de Givisiez dans le prolongement du pont Tiguellet jusqu'à la jonction de l'autoroute N12) fait partie des sept projets qui ont fait l'objet d'un crédit d'engagement pour les études de projet et les acquisitions de terrain adopté par le Grand Conseil en septembre 2016. L'étude de planification a été lancée au printemps 2017, tout comme celle du deuxième projet routier, celui de Kerzers, ajouté au paquet de routes de contournement par le Grand Conseil. Le COPIL chargé de la priorisation de la réalisation des travaux d'études et de construction pourra ainsi effectuer son travail, qui devrait aboutir en juillet de cette année.

2.4 Contournement de Belfaux

Le contournement de Belfaux fait également parti des sept projets qui ont fait l'objet d'un crédit d'engagement pour les études de projet et les acquisitions de terrain accepté par le Grand Conseil en septembre 2016. L'étude de planification a été réalisée et les zones réservées publiées. La priorisation des travaux d'études et de construction de ces sept projets est en cours (voir paragraphe précédent).

Sur la base de ces considérations, le Conseil d'Etat peut répondre comme suit aux questions posées.

1. *Est-ce que le Conseil d'Etat est prêt à investir dans la région qui apporte une partie importante du PIB du canton et qui est pourtant restée en marge des investissements de la part de l'Etat ?*

Oui, le Gouvernement fribourgeois est prêt à investir dans cette région. Il l'a déjà fait en matière de transports publics ainsi qu'avec la construction du pont de la Poya et du projet Tiguellet. Des moyens financiers ont également été votés par le Grand Conseil, sur proposition du Conseil d'Etat, afin de poursuivre plusieurs études de projets routiers en vue de leur réalisation.

2. *Est-ce que le Gouvernement étudie bien dans un seul ensemble le tronçon composé par les quatre projets précités afin de tenir compte des différentes jonctions, de l'efficacité d'un ensemble, des retombées économiques pour la région ?*

Non, les projets précités par les députés Ducotterd et Wassmer ne sont pas étudiés ensemble mais de manière séparée. En effet, l'état d'avancement des études est différent et le rythme de leur réalisation est lié à leur complexité (technique mais aussi juridique). En revanche, ces travaux sont insérés dans une réflexion globale sur les différents flux de trafic dans l'agglomération, avec une coordination notamment en ce qui concerne les trois projets situés à proximité de la jonction autoroutière Fribourg-Sud/Centre.

3. *Est-ce que le canton entend mettre, comme l'a relevé l'enquête concernant le Pont de la Poya les forces nécessaires permettant de donner un dynamisme, d'étudier et de réaliser les projets routiers ?*

Oui, le Conseil d'Etat entend mettre les forces nécessaires pour l'étude et la réalisation de ces projets routiers. De nouveaux collaborateurs ont été recrutés sur la base des ressources allouées spécifiquement pour ces tâches par le Grand Conseil.

13 mars 2018