

Étude de trafic de la Basse-Singine

Question

Les résultats de l'étude de trafic de la Basse-Singine ont été présentés le 29 avril 2009 à Wünnewil lors d'une séance d'information publique présidée par le conseiller d'Etat Georges Godel.

L'étude, dont l'objectif principal est de trouver une solution pour soulager les traversées routières de Flamatt et Dürdingen, recommande la construction de nouvelles routes pour délester ces traversées. Ainsi, une route de contournement de Dürdingen est préconisée ainsi que la réalisation d'une nouvelle jonction autoroutière à Friseneit sur la commune de Bösinggen, jonction autoroutière à laquelle il sera possible d'accéder par le réseau des routes existantes. Enfin, le concept recommande également l'évitement de Bösinggen.

Le Service des ponts et chaussées affirme sur son site Internet : « Ce concept doit être réalisé par étape, la première étant la route de contournement de Dürdingen ». On peut en déduire que la Direction a approuvé le concept dans sa totalité et va poursuivre sa réalisation.

Cette constatation est très importante pour nous et nous montre que le Conseil d'Etat a la volonté de résoudre dans son ensemble le problème de trafic de la Basse-Singine. Nous l'en remercions et le soutenons dans cet objectif.

Après discussions avec les habitants de la Singine, il apparaît que le besoin d'informations reste élevé et que beaucoup ont des doutes sur la meilleure stratégie à adopter pour régler le problème de la circulation routière en Basse-Singine.

Dès lors, nous avons les questions suivantes :

1. L'étude démontre que les mesures pour les transports publics ne sont pas suffisantes. Que pense entreprendre le Conseil d'Etat concernant cette problématique ?
2. La coordination avec le projet d'agglomération a été discutée. Une meilleure intégration de la mobilité douce est probablement cruciale dans ce contexte. Quelles autres mesures vont être prises en parallèle aux mesures d'accompagnement de la construction routière ? Est-il vrai que seul le contournement de Dürdingen pourra, le cas échéant, être intégré dans le projet d'agglomération ? Des démarches ont-elles déjà été entreprises concernant le délestage de Flamatt pour que la partie Est du projet puisse éventuellement faire partie du projet d'agglomération de Berne ou est-ce que le Conseil d'Etat voit une possibilité de financement par le biais d'un projet NPR ?
3. La réalisation d'une nouvelle jonction autoroutière dépend de la Confédération qui y est plus favorable, semble-t-il, qu'il y a quelques années. Cette impression est-elle juste ? Quand le Conseil d'Etat compte-t-il adresser formellement sa demande à la Confédération (ou l'a-t-il déjà fait ?) et quand peut-on compter sur une décision ? Dans quels délais le Conseil d'Etat a-t-il l'intention de réaliser cette jonction afin de régler le problème de circulation de la Basse-Singine une fois le contournement de Dürdingen achevé ?
4. Le Conseil d'Etat, sous réserve du financement, entend-il débiter le contournement de Dürdingen comme prévu, c'est-à-dire dès la fin des travaux du projet Poya ?
5. Quand et comment va être planifiée la liaison Müllital-Bösinggen ? A quelle date peut-on escompter la réalisation de cette liaison ?

6. Comme déjà dit plus haut, le besoin qu'a la population d'être informée est grand. Comment va être coordonnée l'information entre les communes et l'Etat pour cet objet important ? Comment le Conseil d'Etat compte-t-il rendre compte du développement du projet ?

Le 5 juin 2009

Réponse du Conseil d'Etat

Le Conseil d'Etat confirme sa volonté de réaliser le concept de circulation recommandé par l'étude de trafic « Basse-Singine » et peut répondre aux questions soulevées par les deux députés de la manière suivante :

1. *L'étude démontre que les mesures pour les transports publics ne sont pas suffisantes. Que pense entreprendre le Conseil d'Etat concernant cette problématique ?*

L'étude de trafic de la Basse-Singine est basée sur les données de transport public relatives à l'horaire 2005. Depuis lors et en particulier depuis le changement horaire de décembre 2008, l'offre des transports publics a été singulièrement améliorée dans la Basse-Singine.

En 2005, les trains de la ligne S1 circulaient à la cadence horaire sur les tronçons Flamatt–Fribourg et Flamatt–Laupen et à la cadence semi-horaire entre Berne et Flamatt. Durant les heures de pointe, les trains supplémentaires complétaient l'offre entre Fribourg et Berne (S11). Depuis le changement horaire de décembre 2008 (horaire 2009), les trains régionaux de la ligne Fribourg–Berne et de la ligne Laupen–Flamatt–Berne circulent désormais à la cadence de 30 minutes du matin jusqu'en soirée. Cette nouvelle offre représente sans conteste une amélioration significative de l'offre de transport public en Basse-Singine. D'autre part, l'offre sur les lignes de bus a été adaptée et les correspondances améliorées.

Dès lors, on peut dire que le Conseil d'Etat n'a pas attendu les résultats de l'étude de trafic de la Basse-Singine pour améliorer de façon significative l'offre en transport public dans ce secteur. Il entend d'ailleurs poursuivre dans cette direction avec la mise en place d'un véritable réseau express fribourgeois (RER fribourgeois/S-Bahn Freiburg). Une étude sera lancée dans ce sens pour le secteur de la Basse-Singine notamment en approfondissant les questions de transferts modaux, en étroite collaboration avec les responsables politiques de la Singine.

2. *La coordination avec le projet d'agglomération a été discutée. Une meilleure intégration de la mobilité douce est probablement cruciale dans ce contexte. Quelles autres mesures vont être prises en parallèle aux mesures d'accompagnement de la construction routière ? Est-il vrai que seul le contournement de Düringen pourra, le cas échéant, être intégré dans le projet d'agglomération ? Des démarches ont-elles déjà été entreprises concernant le délestage de Flamatt pour que la partie Est du projet puisse éventuellement faire partie du projet d'agglomération de Berne ou est-ce que le Conseil d'Etat voit une possibilité de financement par le biais d'un projet NPR ?*

D'une manière générale, l'objectif principal des projets d'agglomération est le développement durable de l'urbanisation, de l'environnement et du trafic. Les critères suivants sont utilisés :

- l'amélioration des systèmes de transport (accessibilité des pôles de développement, qualité des transports publics et de la mobilité douce, fonctionnalité du réseau routier) ;
- le développement urbain vers l'intérieur (densification, urbanisme et qualité de vie, effet de coupure des infrastructures de transport dans les zones bâties) ;
- la sécurité du trafic ;

- l'environnement (atteinte à l'environnement, consommation de surface, effet de morcellement des espaces naturels).

Un projet d'agglomération peut contenir des mesures de planification concernant l'urbanisation, le trafic et l'écologie qui sont bénéfiques pour le développement de l'agglomération concernée. Dans le cas qui nous occupe, les mesures d'urbanisation et environnementales n'ont pas fait l'objet de l'étude de trafic. L'étude complémentaire sur les transports publics et le trafic combiné permettra de proposer des mesures concrètes d'amélioration. Ce faisant, il faudra analyser les résultats de l'étude de trafic de manière globale et examiner le financement des mesures.

Les communes fribourgeoises de Bösinggen, Schmitten et Wünnewil-Flamatt font partie de l'agglomération de Berne selon la définition de l'Office fédéral de la statistique. Toutefois, elles ne font pas partie du projet d'agglomération de Berne qui s'arrête aux limites cantonales. Dès lors, la partie Est du projet ne peut être intégrée dans le projet d'agglomération bernois.

Quant à un subventionnement via un projet de la nouvelle politique régionale NPR, il ne peut se concevoir que si l'aménagement routier a pour but principal de valoriser une zone d'activité, ce qui n'est manifestement pas l'objectif du concept de trafic recommandé.

- 3. La réalisation d'une nouvelle jonction autoroutière dépend de la Confédération qui y est plus favorable, semble-t-il, qu'il y a quelques années. Cette impression est-elle juste ? Quand le Conseil d'Etat compte-t-il adresser formellement sa demande à la Confédération (ou l'a-t-il déjà fait ?) et quand peut-on compter sur une décision ? Dans quels délais le Conseil d'Etat a-t-il l'intention de réaliser cette jonction afin de régler le problème de circulation de la Basse-Singine une fois le contournement de Düdingen achevé ?*

L'Office fédéral des routes est l'office responsable pour la proposition de nouvelles jonctions autoroutières à l'autorité fédérale compétente, à savoir le Conseil fédéral. Afin de pouvoir traiter toutes les demandes émanant des cantons, des communes et des privés selon les mêmes critères et pour assurer une égalité d'appréciation, l'OFROU est en train de rédiger une directive. Une fois cette directive en vigueur, le canton de Fribourg pourra faire la demande formelle pour la réalisation d'une nouvelle jonction autoroutière à Friseneit.

Il est difficile, en l'état, d'évaluer le temps de traitement du dossier avant une réponse définitive de la part de la Confédération.

La nouvelle jonction, si elle est acceptée par la Confédération, pourra être réalisée après la route de contournement de Düdingen en fonction des décisions politiques.

- 4. Le Conseil d'Etat, sous réserve du financement, entend-il débiter le contournement de Düdingen comme prévu, c'est-à-dire dès la fin des travaux du projet Poya ?*

Si la décision politique du Grand Conseil et du peuple fribourgeois est de réaliser la route de contournement de Düdingen sur la base du message qui leur sera soumis en 2015, alors il est prévu de débiter les travaux l'année suivante, soit l'année 2016 (calendrier optimiste indiqué dans le message n°129).

- 5. Quand et comment va être planifiée la liaison Müllital-Bösinggen ? A quelle date peut-on escompter la réalisation de cette liaison ?*

Les études et les travaux de la liaison Müllital-Bösinggen pourront s'engager en fonction des décisions politiques (priorités de réalisation des investissements) et des finances cantonales.

6. Comme déjà dit plus haut, le besoin qu'a la population d'être informée est grand. Comment va être coordonnée l'information entre les communes et l'Etat pour cet objet important ? Comment le Conseil d'Etat compte-t-il rendre compte du développement du projet ?

La DAEC a volontairement choisi l'information au grand public (en lieu et place d'une conférence de presse) pour présenter l'étude de trafic de la Basse-Singine. Cette information a eu lieu le mercredi 29 avril 2009 à Wünnewil en présence des auteurs de l'étude.

La DAEC, d'entente avec la DEE, propose de refaire une telle soirée d'information une fois l'étude complémentaire relative aux transports publics réalisée.

Fribourg, le 15 septembre 2009