



Réponse du Conseil d'Etat à un instrument parlementaire

Question David Bonny / Benjamin Gasser

2016-CE-35

Stratégie concernant l'amélioration de la circulation le long de certains axes routiers importants en Sarine

I. Question

Dans sa stratégie de développement, le canton de Fribourg veut renforcer son centre cantonal. Sans tenir compte de l'autoroute toute proche, un centre cantonal nécessite pour des questions, entre autres, de mobilité et économiques, des axes routiers performants pour tous les types de véhicules et une fluidité de la circulation meilleure que celle d'aujourd'hui. Malheureusement, force est de constater que la circulation est engorgée sur la plupart des axes routiers principaux autour de la ville de Fribourg à certaines heures de la journée, paralysant de plus en plus la mobilité dans le district de la Sarine.

Lors de la session de février 2016, le Grand Conseil a décidé de se donner une bouffée d'air en acceptant des études et des acquisitions de terrains pour trois projets routiers de grande importance à la jonction autoroutière N12 Fribourg-Sud/centre, à l'Hôpital cantonal (HFR-Fribourg) et à Villars-sur-Glâne au carrefour de Belle-Croix. En octobre 2014, le Pont de la Poya, destiné à désengorger le centre-ville, était inauguré. En novembre 2015, le Conseil d'Etat annonçait le lancement des mises à l'enquête de la construction du Pont du Tiguellet et de la modernisation de la gare de Givisiez. Il s'agit là déjà d'une amélioration de la situation, mais ce n'est pas suffisant.

Sur les autres axes routiers sensibles de la Sarine, le canton réalise des comptages qui ne font que confirmer ce que chacun peut observer, c'est-à-dire une augmentation croissante des colonnes de voitures au fil des années. Les routes de contournement sont analysées quant à elles périodiquement, mais ne sont pas réalisées. Les comptages et les analyses ne suffisent pas à eux seuls à résoudre les gros problèmes de circulation observés dans le district de la Sarine.

Il faut maintenant une volonté d'action pour éviter le pire dans un futur proche en termes d'engorgement de la circulation.

Afin d'absorber les colonnes de véhicules et de désengorger certains axes routiers importants, nous demandons à la DAEC de faire connaître sa vision stratégique à court et à moyen terme sur les axes routiers suivants :

- > La Sonnaz–Granges-Paccot
- > Grolley–Belfaux–Givisiez
- > Prez-vers-Noréaz–Rosé/Avry
- > Avry/Rosé–Matran
- > Neyruz–Matran
- > Marly–Fribourg

Si des travaux sont prévus sur les axes mentionnés, quelles en sont les différentes étapes et selon quels calendriers ?

5 février 2016

II. Réponse du Conseil d'Etat

La forte croissance de la population fribourgeoise entraîne une augmentation de la mobilité et des charges de trafic sur les routes du canton. Ainsi, aux heures de pointe, certains tronçons, notamment ceux menant à Fribourg, sont fortement sollicités. Afin de répondre à cette 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 ont été réalisés ou sont en cours d'études ou de planification. Cependant, l'expérience montre que l'augmentation de la capacité d'une route peut parfois avoir comme conséquence une augmentation des charges de trafic. Le Conseil d'Etat a donc également adopté une politique visant à encourager le report modal en faveur des transports publics grâce à la mise en place d'une offre ferroviaire et de bus attractive, notamment dans le district de la Sarine.

1. Densification de l'offre en transports publics

Le Conseil d'Etat mène depuis 2010 une politique visant à développer l'offre en transports publics sur l'ensemble du territoire fribourgeois afin de répondre au fort besoin de mobilité des pendulaires. 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, à l'exception de la liaison Fribourg/Freiburg–Murten/Morat qui bénéficiera de cette cadence dès décembre 2017. La Sarine profite pleinement de ce développement puisqu'elle est pourvue de 12 gares (Fribourg/Freiburg, Chénens, Cottens, Neyruz, Rosé, Matran, Villars-sur-Glâne, Grolley, Belfaux CFF, Belfaux-Village, Givisiez et Fribourg/Freiburg Poya en fonction depuis décembre 2014). La plupart dispose de places de parc où il est possible de laisser sa voiture et d'emprunter les transports publics. Le Gouvernement fribourgeois souhaite par ailleurs que la cadence 15 minutes soit introduite à moyen terme dans le périmètre de l'agglomération de Fribourg, à savoir entre Fribourg/Freiburg–Givisiez, Fribourg/Freiburg–Düdingen, Fribourg/Freiburg–Rosé¹.

Parallèlement à cette densification de l'offre ferroviaire, le Conseil d'Etat s'emploie à développer et optimiser la desserte des bus régionaux. La région de Sarine Ouest et celle du Gibloux bénéficient d'améliorations significatives depuis décembre 2015. Le changement d'horaire de décembre 2016 profitera particulièrement à la Singine et à la Haute Sarine. Le réseau de bus urbain de l'agglomération de Fribourg a également été densifié et les cadences fortement intensifiées. Le projet d'agglomération de 2^e génération (PA2) 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.

¹ L'introduction de la cadence 15 minutes dans le périmètre de l'Agglomération de Fribourg est le projet clé du canton transmis avec 15 autres projets à l'Office fédéral des transports en novembre 2014 dans le cadre de la planification de l'étape d'aménagement 2030 du programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (PRODES 2030). Ce projet a également été identifié dans le Projet d'agglomération de 2^e génération (PA2) de l'Agglomération de Fribourg.

2. Projets d'infrastructures routières

L'autre axe de la politique du Conseil d'Etat en matière de croissance du trafic routier consiste à augmenter de façon ciblée la capacité du réseau routier cantonal. Outre la construction du Pont de la Poya, d'autres projets sont en cours d'études, notamment le projet d'aménagement du Pont du Tiguellet à Givisiez qui devrait être mis en service en novembre 2018, ainsi que trois projets situés aux environs immédiats de la jonction autoroutière Fribourg-Sud/Centre (modifications de la jonction autoroutière Fribourg-Sud/Centre et du carrefour de Belle-Croix à Villars-sur-Glâne, aménagement d'un nouvel accès routier à l'HFR-Fribourg et au secteur stratégique de Bertigny).

D'autre part, une étude mandatée par la Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions (DAEC) a permis d'évaluer et de prioriser en quatre catégories 26 projets de routes de contournement, parmi lesquels plusieurs se situent en Sarine. Sur la base de ces résultats, publiés en 2013, le Conseil d'Etat a décidé de procéder aux études de planification des projets classés en catégorie I². Les résultats sont en cours d'analyse et le Conseil d'Etat se positionnera prochainement sur la suite à donner. Les autres projets seront, quant à eux, réévalués d'ici la fin 2016 afin de contrôler leur pertinence et l'évolution des besoins.

En ce qui concerne les tronçons routiers énumérés par les députés David Bonny et Benjamin Gasser, le Conseil d'Etat peut donner les précisions suivantes :

- > La Sonnaz–Granges-Paccot : le projet de route de contournement Granges-Paccot–Pensier a fait l'objet, avec six autres projets, d'une étude de planification ; les résultats sont en cours d'analyse et le Conseil d'Etat prendra en 2016 une décision sur la suite à donner.
- > Grolley–Belfaux–Givisiez : le contournement de Belfaux figure également parmi les sept projets ayant fait l'objet d'une étude de planification. La suppression du passage à niveau de la route de Belfaux à Givisiez et la construction du Pont du Tiguellet seront réalisés, sous réserve de retards liés à des procédures juridiques, pour novembre 2018. Le raccordement entre le Pont du Tiguellet et la route cantonale à proximité de la jonction autoroutière Fribourg-Sud/Centre a été classé en catégorie II dans l'étude de 2013. Ce projet ainsi que le tronçon, appelé « barreau », entre Belfaux et La Sonnaz feront l'objet d'une réévaluation en 2016.
- > Prez-vers-Noréaz–Rosé/Avry : des mesures d'assainissement du bruit seront mises en place à Prez-vers-Noréaz et un projet VALTRLOC est prévu pour la traversée d'Avry. Le projet de route de contournement de Prez-vers-Noréaz a été classé en catégorie II dans l'étude de 2013 ; il fera l'objet d'une réévaluation en 2016.
- > Avry/Rosé–Matran : la jonction autoroutière de Matran, de la compétence de l'Office fédéral des routes (OFROU), fait l'objet d'un projet de réaménagement complet.
- > Neyruz–Matran : le contournement de Neyruz, classé en catégorie I dans l'étude de 2013, a fait l'objet d'une étude de planification ; les résultats sont en cours d'analyse et le Conseil d'Etat prendra en 2016 une décision sur la suite à donner.

² Sept des neuf projets classés en catégorie I dans l'étude mentionnée ont fait l'objet d'une étude de planification. Le projet de suppression du passage à niveau de Givisiez et d'aménagement du pont du Tiguellet se fera dans le cadre du déplacement et de la modernisation de la gare de Givisiez ; il a déjà fait l'objet d'une demande de crédit d'études auprès du Grand Conseil et a par conséquent été sorti des études. En outre, étant donné que deux des projets classés en catégorie I concernent la commune de Belfaux, il a été décidé d'effectuer l'étude de planification du projet le mieux classé, à savoir Belfaux – Tracé intermédiaire.

- > Marly–Fribourg : les travaux nécessaires au prolongement de la voie bus depuis Marly Grand-Pré jusqu'au carrefour des Charmettes à Fribourg, mesure prévue dans le PA2 de l'Agglomération de Fribourg, devraient être terminés courant 2019. Le projet de route de liaison entre Marly et Matran sera réévalué en 2016.

Le Conseil d'Etat mène donc une politique active en matière de mobilité. D'une part, il s'emploie à développer l'offre en transports publics et, d'autre part, plusieurs projets destinés à fluidifier le trafic routier et à décharger certaines communes ont déjà été réalisés ou sont en cours d'études. Il est toutefois indispensable de prioriser les projets et de déterminer lesquels il convient de réaliser en premier.

12 avril 2016