



Réponse du Conseil d'Etat à un instrument parlementaire

Postulat Gander Daniel / Brönnimann Charles

2014-GC-7

Modification du tronçon routier entre les jonctions autoroutières de Matran et Payerne/Boulex – nouvelle classification

I. Résumé du postulat

Par postulat déposé et développé le 9 janvier 2014, les députés Daniel Gander et Charles Brönnimann proposent au Conseil d'Etat « de prendre toutes les dispositions nécessaires pour le réaménagement et l'élargissement de la route cantonale sur le tronçon tendant des jonctions autoroutières de Matran à Payerne/Boulex », « d'anticiper sa réalisation et de l'inscrire au crédit d'engagement et d'études du réseau cantonal pour les années 2014–2019 ». Ils soulignent également que « cette route de grand transit » « devrait obtenir une nouvelle classification ».

II. Réponse du Conseil d'Etat

Le développement démographique que connaît le canton depuis plusieurs années a pour conséquence une augmentation importante de la circulation sur de nombreuses routes cantonales. L'un des buts de la politique du Conseil d'Etat en matière de transport est de promouvoir une mobilité durable et donc d'inciter les automobilistes au report modal vers les transports publics et la mobilité douce. Elle a également pour objectif de maintenir et entretenir les infrastructures de transport existantes, de les adapter et de les développer en cas de besoin pour répondre à l'augmentation du trafic et anticiper ses développements futurs.

A cette fin, le Conseil d'Etat a sollicité, en septembre 2013, un crédit d'engagement pour les études et acquisitions de terrain du réseau routier cantonal pour les années 2014 à 2019. Ce crédit d'engagement, accepté par le Grand Conseil, fait suite à deux autres crédits de même nature adoptés en 1998 et 2006. Les études entreprises dans ce cadre servent à déterminer la faisabilité des projets, leur coût ou leur priorité et, le cas échéant, à les développer jusqu'à un stade suffisant pour présenter une demande de crédit d'engagement en vue de leur réalisation. Toutes les études faites n'aboutissent pas à une réalisation.

Le crédit d'engagement pour les années 2006 à 2011 du 2 novembre 2006 a permis, notamment, le financement de la participation de l'Etat en tant que propriétaire foncier au remaniement parcellaire simplifié à Prez-vers-Noréaz, de l'étude préliminaire de la route de contournement de Prez-vers-Noréaz liée à ce remaniement et de l'analyse par le Bureau de prévention des accidents (BPA) de l'axe Prez-vers-Noréaz–frontière vaudoise qui comprend celle de la traversée de Grandsivaz. Le canton a également procédé à une étude des routes de contournement.

Cela étant dit, le Conseil d'Etat tient à préciser les éléments suivants :

Prise en compte du contournement de Prez-vers-Noréaz et de la traversée de Grandsivaz dans le cadre du crédit d'engagement et d'études du réseau cantonal pour les années 2014–2019

Le contournement de Prez-vers-Noréaz, qui figurait dans la liste des études et acquisitions réalisées par le biais du crédit du 2 novembre 2006, a fait l'objet d'une étude préliminaire préalable au remaniement parcellaire simplifié de Prez-vers-Noréaz. Il a également été analysé dans le cadre de l'étude sur les routes de contournement réalisé par le Service de la mobilité. Une méthode d'analyse a été développée afin de déterminer le rapport utilité/coût de 26 projets et de disposer d'un outil d'aide à la décision. Une utilité globale a été calculée sur la base de 5 groupes de critères pondérés :

- > Bénéfices directs pour tous les usagers de la route,
- > Amélioration de la sécurité du trafic,
- > Atteintes environnementales et consommation des ressources,
- > Qualité de vie en milieux urbains,
- > Espaces et structures économiques nécessaires au développement.

L'utilité globale obtenue a ensuite été comparée à une estimation des coûts annualisés et les projets répartis en 4 catégories. Le contournement de Prez-vers-Noréaz a été classé en catégorie II. Sa réalisation n'est donc pas prévue à court terme.

L'axe Prez-vers-Noréaz–frontière vaudoise a fait l'objet d'une analyse des accidents par le Bureau de prévention des accidents (BPA). Le BPA a conclu qu'il n'existait « pas de point noir sur le tronçon analysé » mais a toutefois proposé des mesures afin d'améliorer certains défauts, notamment pour la traversée de Grandsivaz.

Prise en compte de la réalisation d'une route à grand trafic sur le tronçon tendant de Payerne/Boulex aux jonctions autoroutières de Matran dans le cadre du crédit d'engagement et d'études du réseau cantonal pour les années 2014–2019, et augmentation de sa chaussée à trois, 2+1, ou quatre voies (voies de bus éventuelles et pistes cyclables comprises) pour faciliter la mobilité et la sécurité routière

Le trafic journalier moyen (TJM) relevé sur le tronçon routier reliant les jonctions autoroutières de Matran et Payerne/Boulex est d'environ 10 000 véhicules par jour. Avec un TJM de cette ampleur, la nécessité de passer à 3 ou 4 voies n'est pas avérée, ce type d'infrastructure étant justifié à partir d'un TJM de 30 000 à 40 000 véhicules au minimum. En outre, l'expérience montre qu'une telle amélioration de l'offre entraîne une augmentation du transport individuel motorisé, ce qui est contraire au but de la politique du canton en matière de transport.

Il est plus approprié d'aménager et d'assainir les secteurs problématiques et d'apporter des améliorations ponctuelles : mise au standard du gabarit, correction de virages ou de tracés dangereux, sécurisation des carrefours, aménagements des traversées de localité, aménagements pour la mobilité douce, prise en compte du trafic agricole, etc. Dans le cadre de la révision en cours de la loi cantonale sur les routes du 15 décembre 1967 une analyse détaillée de l'ensemble du réseau routier fribourgeois sera effectuée par le Service de la mobilité afin d'identifier les manques et de définir les besoins d'aménagements.

Des voies de bus en dehors des zones urbaines ne sont pas nécessaires. L'aménagement de pistes cyclables entre Payerne et Matran doit être lié à la planification cyclable cantonale, actuellement en consultation, qui permettra la priorisation des études de nouveaux aménagements cyclables le long des routes cantonales.

Acquisition de terrains au plus vite afin de ne pas subir ultérieurement les conséquences d'un manque d'anticipation

L'Etat de Fribourg, en tant que propriétaire foncier, participe au remaniement parcellaire simplifié à Prez-vers-Noréaz. Cependant, la règle veut que les acquisitions de terrain se fassent dans le cadre des projets routiers.

Collaboration entre les instances cantonales, celles du Canton de Vaud et l'Office fédéral des routes

Une collaboration avec les instances cantonales des cantons voisins et l'Office fédéral des routes a lieu chaque fois que cela est nécessaire.

Approche de la Confédération afin qu'elle finance une partie de ce projet qui devrait être classé d'importance supra-cantonale et même nationale

Dans la 2^e moitié des années 2000, le Conseil fédéral a procédé à une redéfinition des fonctions des routes dans le cadre de la révision du plan sectoriel des transports, et a défini deux types de réseaux routiers : le réseau des routes nationales (réseau de base) et le réseau des routes principales (réseau complémentaire). Selon le plan sectoriel de la Confédération, la route Payerne–Matran devrait être intégrée dans le réseau complémentaire, ce qui aurait notamment comme corollaire la perception par son propriétaire, l'Etat de Fribourg, des contributions fédérales globales annuelles pour son exploitation, son entretien et son aménagement (montant non chiffré à ce jour). Le 30 septembre 2008, dans le cadre de la consultation sur la révision de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales, le Conseil d'Etat de Fribourg demandait même que la route Payerne–Matran soit inscrite dans le réseau des routes nationales. Cette proposition n'a pas été retenue par la Confédération.

La Confédération, d'entente avec les cantons, a ensuite convenu que le réseau complémentaire, de la compétence du Conseil fédéral, ne serait modifié qu'après l'adaptation du réseau des routes nationales, de la compétence des Chambres fédérales. Les Chambres fédérales ont accepté l'adaptation du réseau des routes nationales en mars 2013, avec comme conséquence la reprise de quelque 400 km de routes cantonales et l'augmentation de la vignette autoroutière. Suite à un referendum, cette décision a été soumise au peuple suisse qui l'a refusée le 24 novembre 2013. L'avenir de l'adaptation du réseau des routes nationales n'est, pour l'instant, pas fixé, et, de facto, celui du réseau complémentaire non plus. En l'état, la route Matran–Payerne ne fait pas partie du réseau complémentaire et l'Etat de Fribourg ne touche aucune contribution fédérale pour cette route.

Au niveau cantonal, le tronçon en question est une route cantonale principale (axe prioritaire) qui relie deux routes nationales. Le réseau des routes cantonales a été déterminé en application de la loi sur les routes du 15 décembre 1967 qui est en cours de révision. Dans le cadre de cette révision, la définition des catégories de routes cantonales sera analysée et la liste des critères de classification revue et adaptée aux exigences actuelles et futures.

Compte tenu du fait que le plan sectoriel de la Confédération prévoit l'intégration de la route Matran–Payerne dans le réseau complémentaire national et que des études concernant ce tronçon ont déjà été faites, le Conseil d'Etat estime que le postulat n'est pas opportun. Il propose par conséquent au Grand Conseil de le rejeter. Il précise toutefois qu'une étude sur l'opportunité du réaménagement de ce tronçon sera menée dans le cadre de l'analyse générale des besoins du réseau cantonal que le Service de la mobilité effectuera parallèlement à la modification de la loi sur les routes du 15 décembre 1967.

1^{er} avril 2014