



Réponse du Conseil d'Etat à un instrument parlementaire

Question Glasson Benoît
Carrefour de Sorens « Gérignoz »

2019-CE-221

I. Question

Le carrefour dit du Gérignoz au bas du village de Sorens (route cantonale Fribourg-Bulle, axe 1300) pose quelques problèmes de sécurité à ses usagers.

A cet effet, la commune de Sorens a fait une demande au Service de la mobilité dans le but de mettre en place un giratoire afin de sécuriser le carrefour.

Le Service de la mobilité, après analyse en novembre 2016, ne juge pas ce carrefour dangereux par le fait qu'en 5 ans il n'y a eu « que » 5 accidents recensés par la police ; que la vitesse moyenne de 85 % des usagers de la route principale est de 85 km/h ; que le temps d'attente est au plus de 60 secondes et que le carrefour possède des voies de présélection.

Le trafic sur la route cantonale est de 5000 véhicules par jour et de 3500 sur la route principale de Sorens. Le Service de la mobilité ne s'oppose pas à la construction d'un giratoire si la commune de Sorens en supporte les frais. Je tiens à préciser que la commune a déjà la lourde tâche de l'entretien de la route principale reliant le bas de Sorens jusqu'à la commune du Châtelard, route que l'Etat n'a jamais voulu reprendre.

Ma vision et celle des usagers de cette route est quelque peu différente : on se rend bien compte que les voitures roulent vite, ce qui confirme la vitesse moyenne de 85 km/h. Beaucoup de petits accidents n'ont pas été recensés et, depuis 2016, plusieurs accidents, de voitures et de motos étaient conséquents, dont un avec délit de fuite. Lorsque les présélections sont utilisées, elles cachent la visibilité des conducteurs voulant s'engager sur la route cantonale. L'attente au carrefour n'excède peut-être pas 60 secondes mais à vélo il est bien souvent hasardeux de vouloir traverser cette route cantonale.

Si j'insiste pour que l'Etat de Fribourg prenne les choses en main, c'est que cette question revient régulièrement sur la table lors des assemblées communales de Sorens. Il y a quelques années, au carrefour voisin de Marsens-Echarlens, également sur l'axe 1300, il a fallu attendre un accident mortel pour que le député de l'époque, M. Jean-Louis Romanens (PDC Sorens), demande au Conseil d'Etat un giratoire qui a été construit de suite.

- > Dans une politique routière dont le but est d'arriver à zéro accident mortel, attendons-nous un drame de la route avant d'agir ? Dans notre canton, bien d'autres modifications de la chaussée ont été réalisées sans attendre une catastrophe.
- > Par ces considérations, pouvez-vous procéder à la modification de ce carrefour ?

6 novembre 2019

II. Réponse du Conseil d'Etat

La commune de Sorens a adressé le 6 octobre 2016 à la Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions (DAEC) une lettre concernant le carrefour « Gérignoz ». Elle demandait que l'Etat aménage un giratoire à ce carrefour situé hors localité et reliant la route cantonale Fribourg – Bulle (axe 1300) et la route communale de Sorens.

Une analyse détaillée faite par le Service de la mobilité (SMo) fin 2016 – début 2017 a mis en évidence les points suivants :

- > Le carrefour « Gérignoz » comporte :
 - > des voies de présélections sur l'axe cantonal pour les mouvements de tourne-à-gauche en direction de Sorens et en direction de la STEP de Vuippens ;
 - > une voie de décélération sur l'axe cantonal pour les mouvements de tourne-à-droite en direction de Sorens ;
 - > une voie d'intersection depuis Sorens en direction de Bulle.
- > Les comptages routiers effectués lors de la campagne quinquennale de 2015 à la hauteur de la localité de Gumefens (commune de Pont-en-Ogoz) ont montré que la charge de trafic y était de 5000 véhicules/jour.
- > Des comptages routiers effectués la semaine du 21 novembre 2016 à proximité du carrefour « Gérignoz » ont montré que la charge de trafic sur la route communale était de 3500 véhicules/jour.
- > La réalisation de deux pointages de trafic au niveau du carrefour le jeudi 24 novembre 2016 entre 7h et 8h et entre 17h et 18h a permis une vérification de capacité en fonction de la norme VSS 40 022 « Carrefour sans feux de circulation – Capacité, niveau de service, charges compatibles » ; elle montre que cette capacité est « très bonne » et que le temps d'attente théorique au niveau des débouchés sur la route cantonale est inférieur à 15 secondes.
- > Les observations, effectuées le 24 novembre 2016 également, ont permis de mesurer le temps moyen d'attente effectif au niveau du débouché depuis Sorens sur la route cantonale : il est en moyenne inférieure à 20 secondes (il était de 50 secondes au maximum).
- > Les conditions de visibilité selon la norme VSS 40 273a « Carrefours ; conditions de visibilité dans les carrefours à niveau » sont respectées pour les deux branches du carrefour à perte de priorité.
- > Cinq accidents ont été recensés par la police cantonale entre 1^{er} janvier 2012 et le 31 décembre 2016.¹
- > Le carrefour « Gérignoz » n'est donc pas considéré comme dangereux, même s'il ressort que le caractère rectiligne de la route principale peut induire des vitesses pouvant être excessives.

¹ Les accidents non recensés par la police sont des accidents n'ayant pas nécessité son intervention et n'ayant entraîné que des dégâts matériels.

Il est également à souligner que ce carrefour possède un niveau d'aménagement, d'affectation et d'intensité du trafic correspondant à la catégorie 2 du *Règlement d'exécution de la loi sur les routes RELR*² ; cette catégorie « s'applique à une route ouverte à tous les usagers et dont la charge déterminante est supérieure à 6000 véhicules/jour » (art. 14 du RELR).

Il était donc signifié à la commune de Sorens, par courrier du 18 avril 2017, que « l'analyse du fonctionnement et de la sécurité de ce carrefour ne permet pas actuellement de justifier son assainissement par l'Etat ».

La situation ne semble guère avoir changé depuis cette analyse. Entre le 1^{er} janvier 2017 et le 31 décembre 2018, un seul accident a été recensé (le 19 novembre 2017) par la police cantonale au carrefour « Gérignoz ». Il n'était pas lié à la configuration de cette jonction routière mais à une conduite inadaptée aux conditions de la route (mouillée, verglacée, gravillon, feuilles, etc.). Quant à la charge de trafic sur cet axe, il est encore trop tôt pour définir une tendance, que ce soit à la hausse ou à la baisse. En effet, la campagne quinquennale 2020 est en cours.

Afin de laisser aux routes cantonales leur fonction de route de transit, il n'est pas envisageable pour l'Etat d'y aménager un giratoire à un carrefour situé en dehors de localité sans que sa dangerosité soit vraiment avérée. Par ailleurs, un giratoire n'est pas forcément la meilleure solution et n'est pas garant d'une réduction du nombre d'accidents ; avec ce genre de carrefour, le type d'accidents change sans toutefois nécessairement diminuer.

Il convient encore de rappeler que suite à la question du député Jean-Louis Romanens en 2004 (question 749.04) concernant le carrefour d'Echarlens, le financement de la transformation en giratoire de celui-ci, après validation de la nécessité par les services de l'Etat, a été intégré dans le *Message n° 286 du Conseil d'Etat au Grand Conseil accompagnant le projet de décret relatif à l'octroi d'un crédit d'engagement pour l'assainissement de carrefours dangereux du réseau routier cantonal*. Les travaux se sont réalisés en 2011, avec un financement accru de l'Etat en application de l'article 62 RELR qui prévoit que « lorsque la localité principale d'une commune n'est pas desservie par une route cantonale, l'assainissement d'un carrefour d'accès, même sur le territoire d'une autre commune, est à la charge du compte routier cantonal, mais pour un seul accès à cette route cantonale ». Cet article peut s'appliquer aux communes de Sorens ainsi que de Le Châtelard également desservies depuis le carrefour « Gérignoz », mais pour autant qu'un assainissement soit jugé nécessaire par l'Etat.

Cela étant dit, le Conseil d'Etat répond comme suit aux questions posées :

- > *Dans une politique routière dont le but est d'arriver à zéro accident mortel, attendons-nous un drame de la route avant d'agir ? Dans notre canton, bien d'autres modifications de la chaussée ont été réalisées sans attendre une catastrophe.*

Pour fonder son action, l'Etat se doit de se baser le plus possible sur des critères objectifs. Comme mentionné dans le préambule, l'analyse faite par le SMO n'a pas permis de conclure à une dangerosité particulière du carrefour de « Gérignoz ». Par conséquent, la transformation d'un

² Le Règlement d'exécution de la loi sur les routes RELR stipule que « les routes cantonales et communales sont subdivisées en quatre catégories selon leur affectation et selon l'intensité du trafic. Ces catégories définissent les conditions d'accès » (art. 12 Principe).

carrefour en giratoire, sans que la nécessité n'en soit avérée et sans l'assurance que la solution proposée permette d'améliorer la sécurité, ne peut pas être considérée comme une solution efficace.

> *Par ces considérations, pouvez-vous procéder à la modification de ce carrefour ?*

Comme indiqué en préambule la situation ne semble pas avoir évolué de façon significative depuis l'analyse du SMO faite fin 2016 / début 2017. Toutefois la demande du député Glasson a été soumise au Préposé à la sécurité des aménagements routiers rattaché au Service des ponts et chaussées (SPC). Il a été décidé de mandater le Bureau de prévention des accidents (BPA) afin qu'il analyse la situation et, préconise les éventuelles mesures à prendre. Après prise de connaissance des conclusions du rapport, le BPA recommande de modifier légèrement cette intersection afin d'en améliorer la lisibilité et la sécurité. Un réaménagement complet n'est donc pas nécessaire, mais les modifications proposées nécessitent tout de même l'établissement d'un projet routier qui sera initié par le SPC.

10 mars 2020