

**Modernisation et application du concept Valtraloc
(modération de trafic dans les localités)**

Résumé du postulat

Par postulat déposé et développé le 7 mai 2008 (BGC p. 802), les députés Christa Mutter et André Ackermann demandent au Conseil d'Etat de moderniser le concept de traversées des localités VALTRALOC (version 2001) en tenant compte des modifications de la législation fédérale et des expériences récentes de modération de trafic dans les localités. Le concept VALTRALOC (Valorisation des traversées des localités) est un concept cantonal développé en 1993 et adapté en 2001. Il préconise des solutions de modération de trafic pour les routes principales et secondaires, aussi bien cantonales que communales. Son application a fait ses preuves. Un tel guide est un instrument précieux pour les communes et les services cantonaux dès qu'il s'agit de trouver des solutions dans les localités très chargées par le trafic. La modération de trafic peut se réaliser de façon plus rapide, à meilleur marché et mieux adaptée aux besoins et aux possibilités des communes. Le canton, par le groupe Valtraloc, pourrait renforcer son rôle de conseiller et de coordinateur.

Les députés demandent également l'étude d'une utilisation systématique de ce concept pour étudier et modérer le trafic local avant d'entamer des travaux de planification et de construction de routes de contournement.

Réponse du Conseil d'Etat

En 1990, le canton de Fribourg créait l'acronyme VALTRALOC pour Valorisation des espaces routiers en traversée de localité et publiait son premier guide en 1993. Ce concept innovant allie étroitement mesures de circulation, d'urbanisme et d'environnement dans le but d'améliorer la sécurité et le confort des usagers et des riverains.

1. Modernisation du guide VALTRALOC sur la base des modifications de la législation fédérale et des expériences récentes de modération de trafic dans les localités

En révisant l'ordonnance sur la signalisation routière (OSR) en 2002 et en instaurant une ordonnance concernant les zones 30 (zone où la vitesse est limitée à 30 km/h) et les zones de rencontre, la Confédération a permis l'introduction simplifiée de zones à vitesse modérée.

Bien que ces dispositions concernent essentiellement les routes d'intérêt local à fonction de desserte, désormais certains tronçons de route principale peuvent exceptionnellement être intégrés à une zone 30, pour autant que les conditions locales soient particulières (p. ex. centre-ville ou vieille ville) et qu'une expertise le justifie. Cette disposition n'est toutefois pas valable pour les routes de transit fixées par l'Ordonnance concernant les routes de grand transit.

Depuis l'initialisation de la démarche VALTRALOC au début des années 1990, le guide Valtraloc a fait l'objet d'une mise à jour, à l'appui de nouvelles expériences et connaissances. Le « GUIDE VALTRALOC 2001 » et sa brochure « Plus que jamais ... TRAVERSER TRANQUILLE ! » ont été édités en 2001.

En 2003, l'Office fédéral des routes (OFROU) a publié une brochure intitulée « Modérer le trafic à l'intérieur des localités ». Celle-ci indique les possibilités et les modalités des actions à entreprendre dans ce domaine. Distribuée aux cantons et aux communes, cette publication donne aux autorités chargées d'exécuter les dispositions du droit de la circulation routière une information brève et claire sur les mesures et les modalités possibles de modération du trafic.

Cette publication est parfaitement complémentaire au « GUIDE VALTRALOC 2001 ». Ensemble, ils représentent aujourd'hui des ouvrages de référence auprès des autorités communales et des professionnels.

La possibilité est offerte aux autorités communales et aux professionnels de s'adresser directement auprès du Bureau VALTRALOC du Service des ponts et chaussées pour obtenir les renseignements et les appuis nécessaires à leurs démarches ou pour soumettre un dossier d'intention. Le Bureau VALTRALOC enregistre annuellement quatre à cinq nouveaux dossiers d'intention déposés par des communes.

Le Conseil d'Etat estime qu'il n'y a actuellement pas lieu d'envisager une modernisation du guide VALTRALOC.

2. Utilisation systématique du concept VALTRALOC pour étudier et modérer le trafic local avant d'entamer des travaux de planification et de construction de routes de contournement

Avant d'étudier une route de contournement, il est nécessaire d'établir l'état de la situation. La capacité d'une route à absorber le trafic n'est pas le seul critère déterminant. Il s'agit bien entendu de prendre en compte les besoins des différents usagers de la route et l'environnement immédiat. Les critères pour la pollution atmosphérique et les nuisances dues au trafic sont définis par des valeurs-limites fixées par la législation sur la protection de l'environnement.

La nécessité de réaliser une route de contournement doit d'abord être évaluée par une étude d'opportunité « coûts/avantages ». Sur la base d'indicateurs du développement durable pour les projets d'infrastructure routière, la situation de référence est comparée aux différentes variantes (modération, contournement avec et sans modération). Les variantes doivent préalablement être élaborées sous forme d'étude préliminaire ou d'avant-projet.

Cette démarche est en cours par exemple pour la liaison routière Marly–Matran. La nouvelle liaison est comparée à une variante de réaménagement de la route actuelle, favorisant la circulation des bus et la mobilité douce dans un environnement de boulevard urbain. Les questions posées dans cette étude sont les suivantes :

- la variante modération avec amélioration des conditions de circulation pour les bus permettra-t-elle d'assurer une desserte suffisante de l'axe Marly–Fribourg et jusqu'à quand ?
- à partir de quel moment la nouvelle liaison routière sera-t-elle nécessaire et quelles sont les mesures d'accompagnement à réaliser pour assurer son fonctionnement ?

Cette étude permettra au Conseil d'Etat de décider de poursuivre ou non les études de la nouvelle liaison routière.

Ce cas n'est pas isolé. D'autres études d'opportunité ont été menées (H189, Poya, contournement de Vuisternens-devant-Romont) ou le sont actuellement (contournement de Düringen). D'autres études sont également prévues (Prez-vers-Noréaz, Salvenach, Belfaux, Kerzers, Châtel-Saint-Denis).

L'utilisation systématique du concept VALTRALOC pour étudier et modérer le trafic local avant d'entamer des travaux de planification et de construction de routes de contournement

est ainsi déjà systématiquement prise en compte dans les études de routes de contournement citées ci-dessus. Cette pratique est conforme à ce que demande le postulat.

Enfin, il y a lieu de préciser qu'en adoptant la modification de la loi sur les routes (art. 50a LR) en 1996, le législateur a conféré aux communes la responsabilité et le financement des aménagements de modération sur les routes cantonales et communales. Le canton ne peut l'imposer aux communes que dans le cadre de mesures d'accompagnement liées à une route de contournement.

En conclusion, le Conseil d'Etat vous propose d'accepter le postulat, de considérer la présente réponse également comme rapport au postulat et d'en prendre acte.

Fribourg, le 30 septembre 2008