

Résumé du postulat

Par postulat déposé et développé le 23 janvier 2007 (BGC p. 283), le député Jacques Bourgeois demande au Conseil d'Etat d'établir un rapport détaillé au sujet de la gestion optimale du trafic routier sur les axes Payerne–Fribourg et Romont–Fribourg.

Ce rapport viendrait en complément des études prévues dans le message N° 293. Il s'agit de mettre en exergue les pistes possibles de modification des tronçons actuels afin de prendre en considération la situation actuelle et future du trafic routier sur les axes précités.

Question

La dangerosité de la route cantonale traversant la localité de Prez-vers-Noréaz est sujet de conversation depuis des décennies. En effet, il semblerait qu'un premier projet de route de contournement aurait été établi il y a plus de trente ans. Les habitants de la région s'en inquiètent et je peux comprendre leur souci.

Aujourd'hui ce sont plus de 12 000 véhicules journalièrement qui traversent cette localité. Le fait que le centre du village est une ligne de direction pour d'une part les véhicules venant de Rosé–Prez-vers-Noréaz en direction de Romont et qu'il en est de même pour les véhicules prenant la direction de Payerne ou dans le sens inverse, la circulation est dense et ceci à toutes les heures de la journée et en soirée.

Face à cette situation et à cette préoccupation de la population, je me permets de poser les questions suivantes au Conseil d'Etat :

1. L'étude d'un projet de route de contournement du village de Prez-vers-Noréaz est-il envisageable ?
2. Si oui, dans quel délai ?

Le 15 juin 2007

Réponse du Conseil d'Etat

Le postulat du député Jacques Bourgeois et la question du député Charles Brönnimann traitant au moins partiellement du même sujet, le Conseil d'Etat y répond de manière groupée.

1. Postulat Jacques Bourgeois

1.1 Généralités

Les axes routiers Fribourg–Payerne et Romont–Fribourg concernés par le présent postulat sont des axes prioritaires au sens de l'article 10 de la loi sur les routes (LR) et selon le plan du réseau routier cantonal. Ces deux axes font l'objet d'un concept d'aménagement, conformément aux standards fixés pour ce type d'axe.

Partant des aménagements existants, l'analyse des axes permet de définir les lacunes d'aménagement, ainsi que les options possibles pour y remédier. Ces analyses existent pour les deux axes.

La présente réponse au postulat fournit l'ensemble des éléments disponibles à ce jour. Le Conseil d'Etat vous propose donc d'en prendre acte, la réponse au postulat constituant en même temps le rapport sur le postulat.

Les deux axes cités sont indépendants sur une grande partie de leur tracé. Ils se rejoignent à Matran, à proximité de la jonction autoroutière de l'A12, qui constitue un nœud fortement chargé en trafic. Nous examinerons ci-dessous les axes séparément, puis la zone de la jonction de Matran. Le cas du contournement de Prez-vers-Noréaz fait l'objet d'une analyse particulière.

1.2 Concept des axes routiers prioritaires

1.2.1 But de la planification routière

La planification routière vise à favoriser en priorité l'utilisation des axes de haut niveau hiérarchique, les routes nationales, puis les axes prioritaires. L'utilisation des axes secondaires doit venir en second lieu et servir essentiellement à attirer le trafic sur les axes prioritaires. Enfin, les routes communales ne doivent être utilisées qu'en dernier lieu, pour distribuer le trafic dans les localités et répondre aux besoins locaux.

1.2.2 Principes d'aménagement des axes prioritaires

En extérieur de localité, les axes prioritaires doivent offrir un tracé homogène. Si les longs tronçons rectilignes doivent être évités et sont rarement possibles, il convient – par un profil en long et un tracé en plan judicieux – d'assurer des visibilité permettant localement le dépassement notamment des poids lourds sur certains tronçons.

L'utilisation de la route doit être libre de restriction, dans les limites de la vitesse autorisée. Notamment, toutes possibilités de croisement devraient être offertes par le profil en travers. La vitesse de base hors localité est en principe de 80 km/h. Les débouchés latéraux doivent être fortement limités et les mouvements dans les carrefours protégés par des présélections ou par des giratoires (art. 14 RELR). Les différents niveaux de trafic doivent être autant que possible séparés. Il s'agit notamment d'éviter l'utilisation des axes prioritaires par le trafic agricole, en offrant à ce dernier des cheminements alternatifs. Pour les deux-roues légers, les aménagements se présenteront sous forme de bandes ou de pistes cyclables.

En intérieur de localité sur les axes prioritaires, il convient de viser essentiellement la modération de vitesse permettant une amélioration de la sécurité. L'application du principe Valtraloc est possible mais les mesures prises ne devraient pas limiter la capacité de la route.

En règle générale, sur les axes prioritaires, les besoins du transport individuel motorisé et des transports en commun sont prépondérants. Les efforts principaux d'aménagement doivent porter sur ces axes prioritaires.

1.3 Axe Fribourg–Payerne

La route Fribourg–Payerne assure la liaison entre le centre cantonal et le centre extérieur de Payerne, puis au-delà vers le centre régional d'Estavayer-le-Lac. Cet axe relie les deux routes nationales A1 et A12. Il s'agit d'un axe d'une très grande importance pour le canton comme le prouvent les charges de trafic (cf. annexe). Son importance est d'ailleurs reconnue par la Confédération puisque son plan sectoriel des transports classe cet axe au réseau des routes principales suisses (cf. Plan sectoriel des transports, partie Programme, du 26 avril 2006).

Dans le cadre de la réforme de la péréquation financière et de la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons (RPT), les cantons recevront à futur des contributions forfaitaires globales pour l'aménagement et l'entretien du réseau des routes principales suisses, qui sont des compléments au réseau des routes nationales. Le montant de ces contributions forfaitaires n'est pas encore connu, mais les derniers chiffres annoncés pour le canton de Fribourg font état de quelque 4 millions de francs par année. Précisons que les contributions fédérales pour les routes principales suisses ne seront versées au canton de Fribourg qu'une fois le contournement de Bulle (H189) entièrement réalisé et payé, soit dès 2011 seulement.

L'axe Fribourg–Payerne fait l'objet d'un concept d'aménagement selon les standards d'un axe prioritaire, à savoir une largeur de base de 7 mètres avec deux accotements de 1,50 m en extérieur de localité. Partant de Fribourg, au carrefour de Belle-Croix à Villars-sur-Glâne, l'aménagement est entièrement réalisé jusqu'à Prez-vers-Noréaz. Il convient encore d'aménager le tronçon depuis la sortie de Prez-vers-Noréaz jusqu'à la frontière vaudoise en direction de Payerne. Actuellement, seul est réalisé le tronçon comprenant le pont de l'Arbogne jusqu'à l'entrée de Grandsivaz.

Le canton de Vaud a également un projet pour améliorer le tracé depuis la frontière cantonale jusqu'à la route principale suisse 1 Lausanne–Berne à Payerne.

Pour ce qui est des traversées de localité – comme sur tous les axes prioritaires – le Conseil d'Etat retient le principe d'une modération de vitesse permettant de garantir le respect de la vitesse légale de 50 km/h dans les localités. Il n'est pas question, par contre, de réaliser des aménagements qui dissuaderaient l'automobiliste d'emprunter un tel axe.

La traversée du village de Rosé sur la commune d'Avry fait actuellement l'objet d'une étude de modération de vitesse de type Valtraloc, entreprise par la commune en collaboration avec le Service des ponts et chaussées. Une même étude est en cours pour la traversée de Prez-vers-Noréaz. Certains éléments ont déjà été réalisés dans le centre du village dans cet esprit. De tels aménagements pourraient être renforcés ultérieurement en cas de route de contournement.

En résumé, l'axe Fribourg–Payerne fait l'objet d'un concept d'aménagement qui comprend :

- l'aménagement de la traversée de Rosé ;
- la traversée et/ou le contournement de Prez-vers-Noréaz ;
- l'aménagement de la route cantonale entre Prez-vers-Noréaz et la frontière vaudoise, à l'exception du tronçon du pont sur l'Arbogne et des tronçons adjacents déjà réalisés.

1.4 Le contournement de Prez-vers-Noréaz

1.4.1 Introduction

Comme indiqué dans le message N° 293, le contournement de Prez-vers-Noréaz doit encore faire l'objet d'études. Celles-ci ont commencé par une étude de faisabilité et d'opportunité, sur la base d'une analyse coûts/avantages.

L'analyse coûts/avantages est une méthode mise au point par l'Office fédéral des routes (OFROU) qui permet de comparer divers projets et de les classer en fonction de leur efficacité. Seuls des indicateurs monétarisés sont utilisés. Le résultat de l'analyse est résumé en deux valeurs : l'efficacité (le rapport avantages/coûts) et la valeur actuelle nette du projet par rapport à la situation de référence.

Dans le cadre du contournement de Prez-vers-Noréaz, le Service des ponts et chaussées a considéré le contournement comme projet et la traversée de localité comme situation de référence.

Il est nécessaire de préciser qu'il s'agit là d'une étude préliminaire et par conséquent d'une première évaluation. En effet, le contournement est en phase d'avant-projet. Le plan de situation est disponible mais pas le profil en long.

Des simplifications appropriées ont été effectuées afin de réaliser une étude allégée mais néanmoins pertinente. Les critères retenus pour l'évaluation sont monétarisés comme expliqué ci-dessous (pt. 4.2.4).

1.4.2 Méthode d'évaluation et limites

1.4.2.1 Sources

La méthode d'analyse coûts/avantages est basée sur les principales sources documentaires suivantes : *NISTRA : Indicateurs du développement durable pour les projets d'infrastructure routière* de l'OFROU et *SN 641 820 – Analyse coûts/avantages du trafic routier* de l'Association suisse des professionnels de la route et des transports (VSS).

1.4.2.2 Principes

Le résultat de l'analyse coûts/avantages est résumé dans un tableau des performances comprenant pour chaque critère considéré les « coûts » et les « avantages » en termes économiques.

Les coûts, respectivement les avantages, de chaque critère pour un contournement donné s'entendent par rapport à un cas de référence. Le cas de référence est le développement qui se produirait si aucune mesure n'était prise, ce qui correspond à la traversée actuelle de la localité. Les valeurs de références ne sont pas nulles mais à déterminer. Ainsi, la différence entre ces valeurs du cas de référence et les valeurs du contournement analysé constitue les coûts ou les avantages de celui-ci.

Toutes les modifications négatives entraînées par le contournement par rapport aux valeurs de l'état de référence sont qualifiées de coûts. Les avantages sont les conséquences apportant une amélioration des critères définis par rapport aux valeurs de l'état de référence. Cette méthode évalue sous forme de coûts les effets positifs et négatifs engendrés par un contournement en les exprimant en francs. Cela nécessite la définition de valeurs monétaires pour les indicateurs existant sous une forme quantitative ou qualitative.

Les coûts et les avantages considérés sont établis pour une année représentative du cycle de vie de l'infrastructure routière. Le coût de réalisation est amorti sur la durée de vie.

L'avantage principal de cette méthode est la comparabilité directe des différents effets par la conversion en francs, sans toutefois – comme c'est le cas dans une analyse « utilité » – la nécessité de procéder à une pondération.

1.4.2.3 Évaluation et indices

Pour l'évaluation de chaque contournement, deux indices sont établis :

- La valeur actuelle nette (VAN) : celle-ci correspond à la différence entre les avantages et les coûts annuels. Un investissement est généralement opportun lorsque la VAN est

largement supérieure à 0. Le meilleur contournement est celui dont la VAN est la plus élevée.

- L'efficacité (ou rapport avantages/coûts) : celle-ci correspond au rapport entre les avantages et les coûts. Un ratio supérieur à 1 signifie que la réalisation du contournement analysé peut être conseillée comme opportune.

1.4.2.4 Critères

Huit critères sont utilisés pour l'analyse coûts/avantages du contournement : bruit, sol, paysage, accidents, coûts des usagers, coûts de réalisation, coûts d'exploitation et coûts d'entretien.

Les fluctuations de la valeur monétaire exprimées par le taux d'actualisation, n'ont pas été prises en considération. Afin de disposer d'une valeur monétarisée cohérente, les différents coûts et avantages sont analysés pour une année de référence du cycle de vie de l'infrastructure routière, en amortissant le critère du coût de réalisation. L'année de référence prise en considération est l'année 2006.

1.4.2.5 Limites

La méthode d'analyse des coûts/avantages permet de déterminer si la réalisation d'un projet d'infrastructure routière est avantageuse du point de vue économique. Elle traduit les différentes dimensions en termes monétarisés ce qui permet une agrégation rationnelle de ces dimensions. Il en résulte le rapport avantages/coûts et la valeur actuelle nette du projet.

Le principe de l'agrégation rend le système plus clair et plus facile à manier. Cependant, cela a un coût parce qu'il réduit toutes les informations à une dimension unique. En effet, l'espace multidimensionnel est contracté en un espace unidimensionnel et, par conséquent, il y a perte d'informations.

1.4.3 Le contournement en quelques caractéristiques

La surcharge de trafic à l'intérieur des localités est principalement due au trafic de transit. Les routes de contournement sont destinées à protéger la population résidente des effets de ce trafic. Les objectifs d'un contournement sont :

- décharger le réseau principal existant ;
- diminuer les impacts négatifs (air, bruit, sécurité) ;
- permettre l'introduction des transports en commun ;
- favoriser les piétons et les deux-roues dans la localité ;
- assurer et améliorer la qualité de vie.

La largeur du contournement comprend deux voies de 3,50 m et des accotements de 1,50 m. Les caractéristiques du contournement de Prez-vers-Noréaz sont les suivantes :

- axe prioritaire ;
- liaison A1–A12 ;
- TJM (2005) = 7800 véhicules par jour ;
- avant-projet datant de 1978 modifié lors de la réalisation de la route Matran–Rosé, axe 2100 ;
- longueur : 2,95 km avec deux carrefours pour liaison au réseau cantonal actuel ;
- coût de réalisation : 15 500 000 francs ;
- parois antibruit prévues sur 200 mètres près des habitations ;
- statistique accidents de la traversée : taux d'accidents et taux de blessés inférieurs à ceux considérés pour le contournement ;
- traversée de localité et bruit : valeurs limites dépassées : 47 points.

1.4.4 Détermination des performances

1.4.4.1 Bruit

Du fait du trafic, les riverains de la route peuvent être soumis à des nuisances sonores importantes. Le coût du bruit est de 800 fr./personne touchée (valeur de l'année 2000). L'indicateur ne met pas en évidence les variations des nuisances sonores, mais réagit lorsque les valeurs limites définies des émissions sonores ont été dépassées.

Il est admis que le nombre de façades pondérées est multiplié par 2,7 (nombre moyen d'habitant par ménage). En corrigeant les valeurs de 1 % (augmentation prix construction par an), on obtient une valeur de 2311 francs par façade dépassant les valeurs limites.

1.4.4.2 Sols

La planification de l'infrastructure vise une utilisation en surface la plus faible possible. Cet indicateur compare la surface utilisée lors de la réalisation d'un contournement par rapport au cas de référence. Si une surface consacrée à la circulation est transformée en espace vert, cela est alors considéré comme un effet positif sur l'environnement. Le coût monétarisé de l'utilisation du sol est de 1200 fr./hectare (valeur 2000). En considérant l'augmentation du prix de construction par an, ce montant s'élève, pour 2006, à 1284 francs par hectare.

1.4.4.3 Paysage

L'indicateur évalue les modifications du « paysage et du site » suite à la construction du contournement. Le coût monétarisé de l'atteinte au paysage est de -2,5 centimes par point paysage et par m² (valeur 2000). La surface de paysage affectée est admise à 100 mètres de large et sur la totalité de la longueur du contournement.

Les notes paysage vont de 0 (entièrement marqué dans le sens négatif ou dégradation maximale par rapport à l'état actuel) à 10 (amélioration maximale par rapport à l'état). La note 5 correspond au statu quo, 4 à un impact limité, 3 à un impacte plus faible, 2 à un impact lourd sur le paysage.

En corrigeant les valeurs, on obtient pour l'année 2006, une valeur de -2,7 centimes * points de la note paysage * longueur du contournement * largeur admise de 100 mètres.

1.4.4.4 Accidents

Les valeurs sont issues de la statistique des accidents sur cinq ans, du 1^{er} avril 2001 au 1^{er} avril 2006.

Pour le contournement, les chiffres généraux pour l'estimation de l'accidentologie sont les suivantes pour les routes principales « hors localité » :

- 1,4 accident par million de km ;
- 0,37 victime par million de km (selon OFS et BPA).

Les coûts sociaux sont ceux indiqués dans la norme SN 640007, actualisée 2006, soit :

- accidents : 39 500 francs par accident ;
- victimes (blessés ou tués) : 139 000 francs par victime.

Il n'y a pas de distinction entre blessés et tués, mais seulement une prise en compte des victimes globales.

1.4.4.5 Coûts des usagers

Les coûts des usagers englobent les coûts directement liés au fonctionnement du véhicule (consommation d'essence, des pneumatiques ainsi que frais d'amortissement, de réparation et de maintenance du véhicule) et les coûts liés aux pertes de temps des personnes et des choses transportées. Ils sont exclusivement à la charge des usagers de la route.

Le calcul de l'indicateur consiste en l'addition de deux coûts partiels journaliers :

- coûts de fonctionnement des véhicules ;
- monétarisation du temps passé sur la route.

Le coût d'usage d'un véhicule est estimé à $CU1_{VL} = 0,75$ fr./km pour un VL et $CU1_{PL} = 1,75$ fr./km pour un PL. La perte de temps est estimée à 27 fr./h pour les VL ($CU2_{VL}$) et 100 fr./h pour les PL ($CU2_{PL}$), en admettant en un point donné que les vitesses de circulation (V = vitesse du tronçon en km/h) sont indépendantes des volumes de trafic.

Le taux de poids lourds ($Taux_{PL}$) est estimé à 5 %. Le trafic journalier moyen (TJM) est celui de 2005. Les coûts de fonctionnement pour une journée sont :

$CU = CU1 + CU2$
$CU1 = Longueur * TJM_{2005} * [CU1_{VL} + Taux_{PL} * (CU1_{PL} - CU1_{VL})]$
$CU2 = Longueur * TJM_{2005} * [(CU2_{VL} + Taux_{PL} * (CU2_{PL} - CU2_{VL})) * 1/V]$

Pour annualiser cette valeur qui est journalière, la valeur est multipliée par 365 jours/an.

1.4.4.6 Coût de réalisation

Le coût de réalisation des différents éléments constitutifs de l'infrastructure routière – y compris les carrefours, réseaux secondaires, ouvrages d'art et divers (signalisation, glissières, etc.) – ont été estimés succinctement. Aucune mesure d'accompagnement n'est considérée dans le coût de réalisation, parce qu'à charge de la commune.

L'objectif de ce critère est de minimiser les coûts directs du contournement (coûts annuels). Le coût de réalisation des différents éléments constitutifs d'un contournement (superstructure, ouvrages, équipements, etc.) est amorti sur leur durée d'utilisation ou durée de vie respective et converti en montants annuels constants. Le taux d'escompte pris en compte est de 2,5 %.

Les durées de vie suivantes ont été considérées :

Terrain, étude, couche de forme, drainage	100 ans
Couches portantes, ouvrages d'art	50 ans
Couches de surface, parois antibruit	25 ans
Equipements	10 ans
Télématique routière	12 ans

Pour obtenir un décompte exact, il faut en outre considérer une année de référence, 2006 pour cette étude, et l'augmentation des prix de construction par an (1 %).

1.4.4.7 Coût d'exploitation

L'exploitation comprend toutes les mesures requises pour la sécurité et l'exploitation de la route et de ses installations techniques (éclairage, déneigement, etc.). Ces opérations sont destinées à assurer le bon fonctionnement du point de vue sécurité et confort des usagers et à préserver la qualité de la route.

Un coût d'exploitation annuel de 12 000 fr./km a été retenu pour l'étude du contournement.

1.4.4.8 Coût d'entretien

Le coût d'entretien annuel est estimé à 2 % du patrimoine routier. Celui-ci est constitué pour un contournement donné, du patrimoine initial (valeur de la route existante intégrée dans le contournement) additionné du patrimoine des nouveaux aménagements correspondant au coût de réalisation. La valeur du patrimoine initial est estimée à 3000 francs par mètre linéaire de route existante.

1.4.5 Résultats

L'analyse décrite ci-dessus et appliquée au cas du contournement de Prez-vers-Noréaz donne les valeurs suivantes :

Coûts	Avantages	VAN	A/C	Coût de réalisation
CHF/an	CHF/an	CHF/an		CHF (2006)
1'285'000	1'125'000	-160'000	0.88	15'500'000

L'analyse permet d'apporter les commentaires suivants :

- bruit : seules deux habitations sont proches du contournement ;
- impact lourd sur le paysage ;
- accidents : actuellement, le taux d'accidents et de blessés en traversée de localité est plus faible que les chiffres généraux résultant de la statistique fédérale pour ce type de route ;
- coûts des usagers : le contournement qui a un tracé homogène permettant une vitesse moyenne plus élevée est avantageux par rapport à la traversée de la localité ;
- traversée de localité et bruit : valeurs limites dépassées : 47 points.

Le contournement apporte une amélioration en ce qui concerne le bruit. Néanmoins, l'avantage de ce critère n'a qu'une faible influence sur le résultat final de l'analyse.

Le coût monétarisé de l'utilisation du sol est relativement faible et n'a que très peu d'influence sur les résultats. Il en est de même pour le critère paysage et celui de l'exploitation (faible impact sur les résultats finaux). Les coûts de ces trois critères se chiffrent en quelques dizaines de milliers de francs alors que les coûts des usagers ou de réalisation se chiffrent en millions.

Les coûts dus aux accidents représentent des effets négatifs pour Prez-vers-Noréaz, dans la mesure où le taux d'accidents ou de blessés actuel est inférieur à la moyenne.

Les coûts des usagers englobent les coûts directement liés au fonctionnement du véhicule et les coûts liés aux pertes de temps des personnes et des choses transportées. Le contournement, malgré le fait qu'il représente un trajet plus long en distance, a un effet favorable par rapport à la traversée de localité et ses coûts sont par conséquent classés dans les avantages. Les coûts supplémentaires engendrés par l'augmentation de la longueur du tracé sont compensés par les coûts liés au temps, le contournement permettant une vitesse moyenne plus élevée et par conséquent un gain de temps.

Le coût d'entretien annuel est estimé à 2 % du patrimoine initial additionné du patrimoine des nouveaux aménagements (coût de réalisation). Son impact sur la balance avantages/coûts est par conséquent directement proportionnel à celui du coût de réalisation.

En général, les coûts des usagers et ceux de réalisation et d'entretien sont les critères prépondérants dans l'analyse coûts/avantages. Ce sont des critères économiques purs. Les autres critères, bien qu'ils n'aient pas un grand poids dans la balance avantages/coûts, ne doivent cependant pas être négligés ; ils apportent la dimension environnementale ou sociale.

1.4.6 Appréciation

Sur la base des résultats bruts, le contournement de Prez-vers-Noréaz n'est pas économiquement intéressant. Il s'agit toutefois de confirmer ce résultat, car la valeur actualisée nette et la relation avantages/coûts sont proches de la neutralité. Il convient donc de poursuivre l'analyse sur la base des paramètres économiques, sociaux et environnementaux du développement durable. Cette étude sera réalisée en collaboration avec les communes concernées, comme prévu dans le message N° 293.

1.5 Axe Romont–Fribourg

Selon le plan du réseau routier cantonal, la route Romont–Fribourg est également un axe prioritaire. Il relie le centre cantonal au centre régional de Romont. Il est déjà partiellement aménagé selon les standards des axes prioritaires.

Partant de Chavannes-sous-Romont, l'axe est entièrement aménagé jusqu'à Chénens. La traversée de Chénens fait l'objet d'un projet d'aménagement qui prévoit la réalisation de présélections au carrefour des routes cantonales. Ce projet a été développé en collaboration avec la commune.

Entre Chénens et Cottens, l'axe est au standard de la route cantonale. La traversée de Cottens peut être considérée comme aménagée, même si des compléments de modération peuvent y être apportés. Entre Cottens et Neyruz, l'aménagement est réalisé également et la traversée de Neyruz partiellement réalisée. De même, entre Neyruz et l'autoroute, l'aménagement est au standard des routes cantonales.

Il ne reste ainsi à réaliser sur ce tronçon que la traversée de Chénens et à compléter éventuellement celles de Cottens et de Neyruz.

En résumé, l'axe Romont–Fribourg fait l'objet d'un concept d'aménagement qui a été mis progressivement en place, même si des compléments doivent encore y être apportés.

1.6 La problématique de la jonction A12 de Matran

La jonction A12 de Matran pose des problèmes de sécurité, en raison d'une part de la visibilité réduite en sortie des bretelles d'autoroute et d'autre part des très fortes charges de trafic constatées dans ce secteur (voir annexe). Des mesures ont déjà été prises en 2006 consistant à interdire les tourner-à-gauche aux sorties de l'autoroute et à obliger de rebrousser chemin si nécessaire aux deux carrefours adjacents, soit celui du Pueblo et celui du Bois. Il n'en reste pas moins que ce dernier connaît des surcharges de trafic aux heures de pointe.

Une étude est en cours pour définir la meilleure façon d'améliorer le fonctionnement de la jonction dans son ensemble, y compris les carrefours adjacents. Concrètement, il reste à :

- analyser le fonctionnement actuel des circulations dans le secteur étudié et mettre en évidence les dysfonctionnements rencontrés (et leurs causes) ;
- établir un diagnostic global et définir les éléments fixes (contraintes) et variables à prendre en considération dans la recherche de solutions ;
- générer et évaluer différentes variantes d'aménagement et d'exploitation des carrefours de la jonction autoroutière et des carrefours adjacents (Bois et Pueblo) ;
- proposer une solution de fonctionnement des carrefours de la jonction autoroutière et élaborer l'avant-projet des mesures à mettre en œuvre.

Les réflexions menées sur les conditions de circulation dans le secteur de la jonction autoroutière de Matran qui régnaient avant l'interdiction des tourner-à-gauche à la jonction, mettent notamment l'accent sur les problèmes très importants d'insertion des mouvements de tourner-à-gauche sortant de l'autoroute (en provenance de Fribourg et de Bulle). Ces problèmes sont surtout dus à une visibilité réduite, ainsi qu'au volume de trafic élevé sur l'axe principal et aux vitesses élevées.

En outre, les jours de forte affluence, les mouvements de tourner-à-gauche aux entrées d'autoroute sont également saturés et bloquent la circulation jusqu'au giratoire du Bois, lequel est déjà proche de la saturation.

Les mesures provisoires mises en place en juillet 2006 et indiquées ci-dessus sont favorables à très court terme (amélioration de la sécurité routière), mais ne garantissent pas un fonctionnement durable des circulations.

Dans une vision à long terme (horizon 2015), les objectifs principaux consistent à :

- assurer des conditions d'écoulement du trafic optimales sur l'autoroute et sur la route cantonale, notamment au niveau des carrefours de la jonction et au giratoire du Bois ;
- offrir une meilleure insertion pour les flux secondaires (surtout les mouvements de tourner-à-gauche en sortie d'autoroute sur l'axe principal) ;
- maîtriser la vitesse sur l'axe principal (pont autoroutier) ;
- réduire le risque élevé d'accidents aux carrefours de la jonction autoroutière (mauvaise visibilité).

La densité des commerces et le développement urbanistique important des communes de Matran et d'Avry ont entraîné depuis plusieurs années une augmentation très sensible des volumes de trafic sur le réseau routier environnant, avec une pression renforcée sur les carrefours de la jonction autoroutière de Matran et sur le giratoire du Bois, en particulier.

Dès lors, et tenant compte notamment des réserves de capacité des carrefours concernés à l'état 2015, la solution retenue, résultant d'une analyse systématique de variantes, consiste en l'aménagement de feux aux deux carrefours de la jonction de Matran.

Ainsi, l'exploitation du carrefour du Bois sous la forme d'un giratoire est conservée, afin de permettre aux véhicules désirant entrer sur l'autoroute depuis Matran en direction de Bulle d'effectuer un rebroussement au moyen dudit giratoire (mouvement de tourner-à-gauche interdit dans la variante retenue). Le giratoire Pueblo ne nécessite par contre aucune modification de son aménagement existant.

Les caractéristiques de base de la variante d'aménagement retenue pour les carrefours du Bois et de la jonction de Matran sont :

- l'aménagement d'un giratoire au carrefour du Bois de 40 mètres de diamètre extérieur (l'ensemble des mouvements de tourner-à-droite sont sortis du giratoire) ;
- la mise en place d'une régulation lumineuse aux deux carrefours de la jonction de Matran, gérée de manière à empêcher d'éventuels refoulements du trafic sur l'autoroute ;
- l'élargissement du pont autoroutier à quatre voies de circulation (deux voies de circulation par sens) ;
- la construction d'une nouvelle bretelle autoroutière qui permettra aux véhicules provenant d'Avry / Neyruz et se dirigeant vers Fribourg par l'autoroute d'effectuer un mouvement de tourner-à-droite ;
- la prise en compte des contraintes locales (pylône à haute tension et emprise minimale pour le secteur est de la jonction) ;
- la réalisation d'une deuxième voie montante depuis le giratoire Pueblo en direction de la jonction de Matran.

Il y a finalement lieu de remarquer que l'éventuelle liaison Marly-Posieux-Matran engendrerait un trafic supplémentaire dans la zone. Les études sont en cours et le volume de ce trafic n'est pas connu actuellement. Une réserve de capacité est donc nécessaire pour garantir le fonctionnement des carrefours, en cas de réalisation de la liaison Marly-Posieux.

Le projet Poya ainsi que le projet général de la CUTAF n'ont qu'une influence marginale sur la jonction de Matran, comme sur les axes analysés ci-dessus. En effet, ces projets conduisent conjointement à une augmentation de trafic de 5 % sur l'A12, au niveau de Fribourg-Nord. Leur influence sur la jonction de Matran est donc encore plus faible.

2. Question Charles Brönnimann

Le 2 novembre 2006, le Grand Conseil a accepté le décret relatif à l'ouverture d'un crédit d'engagement pour les études et acquisitions de terrain du réseau routier cantonal pour les années 2006 à 2011. Le message accompagnant le décret incluait une liste indicative d'objets dans laquelle figurait la route d'évitement de Prez-vers-Noréaz comme axe prioritaire pour 1 million de francs. Les dépenses correspondantes sont prévues pour les années 2008 à 2011.

Ce décret montre que les préoccupations de l'intervenant et de la population de Prez-vers-Noréaz ont déjà été prises en compte par le Conseil d'Etat et le Grand Conseil. Le montant indiqué servira à l'élaboration d'une étude qui permettra de décider de l'opportunité, et le cas échéant, de la réalisation d'une route d'évitement.

3. Conclusion

Le Conseil d'Etat constate que les études de planification générale des deux axes Payerne–Fribourg et Romont–Fribourg existent déjà et se poursuivent progressivement. Il reste à régler des problèmes ponctuels comme les traversées de certains villages. La jonction de Matran et ses carrefours adjacents sont un problème épineux mais qui est déjà à l'étude.

Par ailleurs, il est prévu d'étudier le contournement de Prez-vers-Noréaz dans la période 2008 à 2011.

Avec les éléments connus et les mesures annoncées, il paraît plus raisonnable de se concentrer sur la résolution des problèmes identifiés et en cours d'étude.

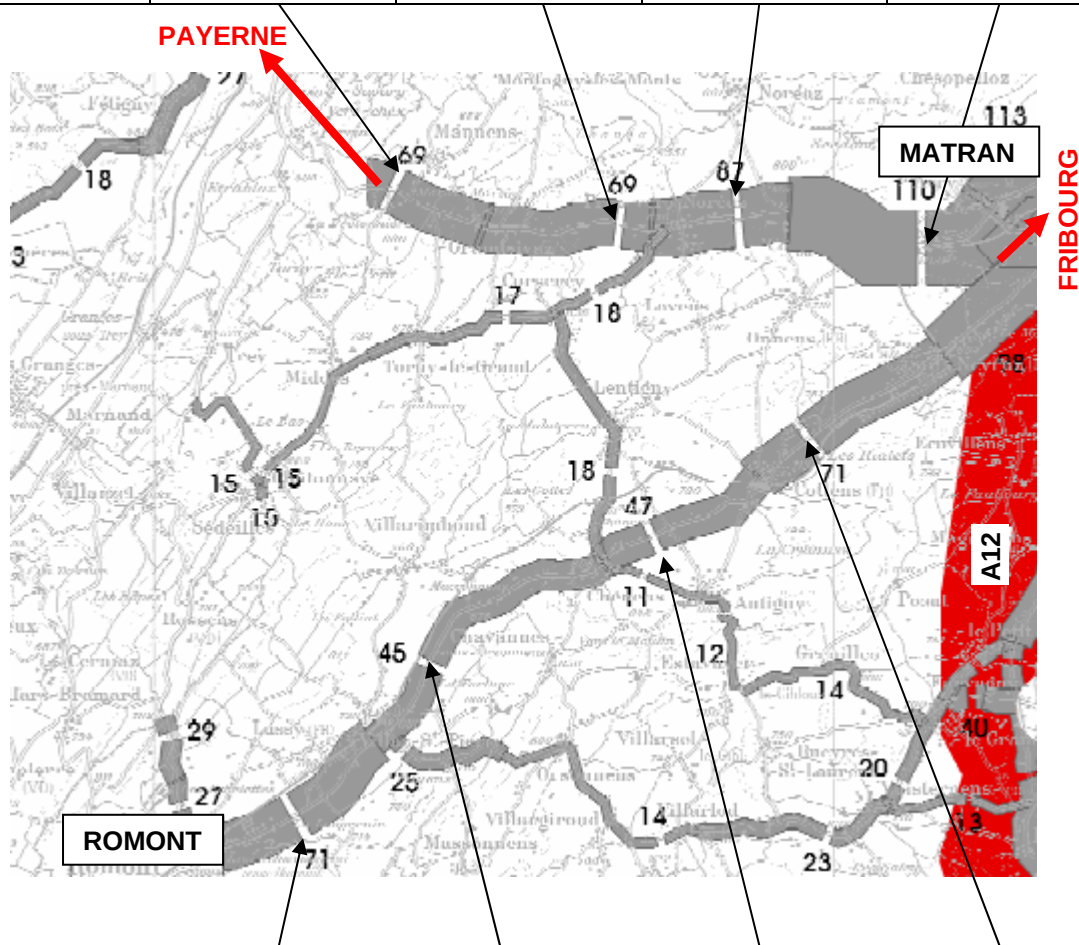
En conclusion, le Conseil d'Etat vous propose d'accepter le postulat, de considérer la présente réponse également comme rapport au postulat et d'en prendre acte.

Fribourg, le 28 août 2007

Annexe : Charges de trafic

Annexe : Charges de trafic

Année	Trafic journalier moyen en véhicules par jour (vhc/j)			
1995	5'900	6'000	8'000	9'300
2000	6'900	6'900	8'700	11'000
2005	8'000	8'000	10'300	12'700
2010	8'100	8'100	11'000	13'000



Année	Trafic journalier moyen en véhicules par jour (vhc/j)			
1995	7'600	4'500	5'000	6'900
2000	7'100	4'500	4'700	7'100
2005	8'500	5'900	6'300	7'400
2010	10'200	6'100	6'700	9'300

Prévisions 2010 basées sur la carte de charge 2000