



Réponse du Conseil d'Etat à un instrument parlementaire

Postulat Fritz Glauser / Yvan Hunziker

P 2098.11

Contournement de Romont, Chavannes–Parqueterie–La Halle

I. Résumé du postulat

Par postulat déposé et développé le 6 octobre 2011, les députés Fritz Glauser et Yvan Hunziker indiquent que le tronçon routier communal qui traverse le quartier de Chavannes-sous-Romont constitue une liaison importante entre Payerne (autoroute N1) et Vulruz (autoroute N12) et entre Fribourg et la région de Mézières FR et Vuisternens-devant-Romont. Cette route de quartier a, sans en avoir les capacités, pris la fonction d'une route cantonale de transit. En raison de l'étroitesse de la chaussée et son état, les camions sont parfois forcés de monter sur le trottoir pour croiser mettant en danger la sécurité des piétons.

Au vu de la progression vraisemblable du trafic dans la région, notamment due à la réalisation des travaux d'amélioration de la route cantonale Romont–Vulruz et le développement des zones à bâtir et industrielles au sud de Romont, cette route risque de voir son trafic augmenter de façon considérable et il s'agit de trouver une solution.

Les deux députés proposent de réaliser une route de contournement de Chavannes-sous-Romont se prolongeant jusqu'à La Halle (zone industrielle En Raboud) en passant par La Parqueterie. Cette solution aurait aussi l'avantage de libérer le trafic de transit devant la gare de Romont et dans le carrefour de La Belle-Croix.

Ils demandent :

1. De faire une étude de faisabilité
2. De dire si le canton est prêt à effectuer ces travaux
3. De déterminer les autres possibilités pour le contournement de Romont
4. De mentionner dans quel délai ce genre de projet peut être réalisé.

II. Réponse du Conseil d'Etat

Le Conseil d'Etat comprend les préoccupations des postulants et peut y répondre de la manière suivante.

Augmentation du trafic

Les études menées dans le cadre de l'aménagement de la liaison Romont–Vulruz démontrent que l'accroissement du trafic motorisé individuel engendré par ce projet est faible. Ceci est compréhensible car la finalité de la liaison Romont–Vulruz est d'améliorer la sécurité et le confort de circulation et non d'augmenter la capacité de cette infrastructure. Ainsi, la liaison Romont–Vulruz ne va quasiment pas induire un trafic supplémentaire. Les développements industriels planifiés au

sud de Romont vont engendrer un trafic supplémentaire principalement orienté vers l'autoroute N12, en empruntant un itinéraire par Arrufen–La Parqueterie et non par Chavannes.

Le Conseil d'Etat ne partage pas dès lors pas la crainte d'une augmentation importante du trafic routier sur la route communale. La croissance actuelle du trafic sur cet axe est certes importante en comparaison d'autres routes du réseau cantonal, mais pas alarmante, et elle ne devrait pas augmenter suite à la réalisation de la liaison Romont–Vaulruz.

Réduction de l'attractivité de la route communale

Les travaux de modification du carrefour de Chavannes-sous-Romont ont été proposés par le Conseil d'Etat dans son message n° 199 au Grand Conseil du 21 juin 2010 accompagnant le projet de décret (accepté par le Grand Conseil le 6 octobre 2010) relatif à l'octroi d'un crédit d'engagement pour « l'aménagement du réseau routier cantonal en relation avec des travaux édilitaires ». Le Service des ponts et chaussées, en collaboration avec la commune de Romont, a trouvé des solutions d'adaptation du carrefour permettant de rendre l'axe communal moins attractif pour le trafic de transit actuel. En parallèle, des mesures de limitation de la vitesse et de sécurisation des piétons sur la route communale sont proposées par la commune. Ces mesures devraient pouvoir être mises en place entre 2012 et 2013.

Route de contournement

Dans le cadre du projet d'amélioration de la liaison Romont–Vaulruz, une étude préliminaire du contournement de Romont a été réalisée dans le but de définir et de préserver un tracé à l'intérieur d'un couloir d'études situé au sud-est de la ville. Les études d'une partie de ce tracé, comprenant le contournement du hameau de Chavannes-sous-Romont, ont été menées jusqu'à la phase du projet de l'ouvrage. Toutefois, à ce stade des études, l'opportunité de réaliser ce contournement n'a pu être démontrée (preuve du besoin par rapport aux avantages socio-économiques et environnementaux). Pour cette raison, le Comité de pilotage du projet a décidé de renoncer à sa réalisation dans le cadre du projet d'amélioration de la liaison Romont–Vaulruz.

Le Conseil d'Etat rappelle que les routes de contournement ne sont pas que l'apanage des autorités cantonales et cite les exemples des communes de Hauterive, qui a réalisé une route communale de contournement du village d'Ecuvillens, et celle de Sviriez, qui a réalisé celle de La Pierra.

Le Conseil d'Etat peut répondre de la manière suivante aux quatre questions posées par les postulants :

1. Faire une étude de faisabilité

Comme mentionné dans le rapport n° 172 du 1^{er} décembre 2009 du Conseil d'Etat au Grand Conseil suite à l'acceptation de plusieurs postulats demandant des routes de contournement, un mandat d'analyse globale du réseau des routes cantonales (634 km) est en cours.

En effet, par souci de cohérence, le Conseil d'Etat a décidé de lancer une étude globale mettant en évidence les besoins d'amélioration sur l'ensemble du réseau des routes cantonales avant de fixer les priorités des constructions d'éventuelles nouvelles routes de contournement.

Il apparaît plus efficient d'agir en fonction des besoins déterminés de façon identique par une approche systémique sur l'ensemble du canton en tenant compte des impacts sur le développement

de l'aménagement du territoire plutôt que d'agir par réaction aux interventions ou dans les secteurs où l'Etat a déjà acquis des terrains par le passé.

L'organisation et les délais de ce mandat ont été présentés à la Commission des routes et cours d'eau lors de la séance du 16 septembre 2011. Les résultats de cette analyse sont attendus pour début 2013. Ce mandat n'a pu avancer au rythme ambitieux préalablement fixé car, suite à la modification de la loi sur les routes en ce qui concerne les aménagements cyclables (art. 54a), la priorité a été donnée à la mise à jour de la planification cyclable cantonale. De plus, le projet d'agglomération de Fribourg de deuxième génération a considérablement occupé les collaborateurs chargés des questions de mobilité. Il convient enfin de signaler que, dès le 1^{er} janvier 2012, le mandat d'analyse globale du réseau routier sera mené par le nouveau Service de la mobilité.

2. Dire si le canton est prêt à effectuer ces travaux

Le canton entreprendra les travaux d'amélioration du réseau en fonction des priorités fixées dans le cadre de l'analyse indiquée au point précédent.

3. Déterminer les autres possibilités pour le contournement de Romont

L'analyse globale du réseau pourra également déterminer, le cas échéant, d'éventuelles autres variantes de contournement.

4. Mentionner dans quel délai ce genre de projet peut être réalisé

Le canton entreprendra les travaux d'amélioration du réseau en fonction des priorités fixées dans le cadre de l'analyse indiquée en réponse à la première question ci-dessus.

Le Conseil d'Etat constate que les quatre points développés par les auteurs du postulat trouveront réponse dans le rapport d'analyse globale du réseau des routes cantonales, qui est attendu début 2013.

En conséquence, le Conseil d'Etat vous propose de refuser ce postulat.

Fribourg, le 13 décembre 2011