

### **Résumé du postulat**

Par postulat déposé et développé le 3 novembre 2006 (BGC p. 2749), les députés Solange Berset et Elian Collaud demandent que les études de la route de contournement de Belfaux fassent partie des priorités des cantons. Ils souhaitent que les études et rapports effectués à ce jour soient réactualisés afin de connaître le point critique d'absorption du trafic à long terme.

De plus, les postulants demandent au Conseil d'Etat de donner sa vision et ses intentions à propos de ce tronçon de route cantonale.

### **Réponse du Conseil d'Etat**

Un tracé de route de contournement de Belfaux a été étudié selon deux variantes. Ce tracé figure au plan directeur de la commune, adopté par le Conseil communal le 2 décembre 1996 et approuvé par la Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions le 21 octobre 1998. Il part de la route Givisiez–Belfaux à l'entrée de Belfaux, contourne la localité par le nord et rejoint la route cantonale selon deux variantes, l'une à hauteur de l'arsenal et l'autre à proximité du carrefour de la Rosière. Outre le contournement de la localité, ces tracés permettent de franchir la ligne tpf Morat–Fribourg par un passage inférieur et de supprimer les temps d'attente pour les usagers de la route à l'actuel passage à niveau à l'entrée de Belfaux.

La faisabilité économique, sociale et environnementale de ce tracé n'a par contre jamais été étudiée. Les critères du développement durable n'ont par conséquent pas été pris en compte, mais le tracé retenu au plan directeur communal permet d'en garantir la faisabilité à long terme.

Le Conseil d'Etat est d'accord d'analyser la faisabilité d'une route de contournement de Belfaux du point de vue de l'ensemble des critères du développement durable. Cela peut se faire sur la base du système d'indicateurs NISTRA (Nachhaltigkeits-Indikatoren für Strasseninfrastrukturprojekte) développé par l'Office fédéral des routes qui permet de déterminer le rapport utilité/coûts de ce tracé. Une partie des critères du développement durable sont pris en compte dans cette étude. L'étude pourra être ensuite étendue à un système plus large de critères, dans une analyse multicritères prenant en compte l'ensemble des critères du développement durable. Il y aura lieu d'analyser notamment l'attractivité plus grande du tronçon dans le cadre du plan régional des transports de la CUTAF du fait de la suppression du passage à niveau.

Les études peuvent être entreprises sous l'égide d'un comité de pilotage, avec la participation des autorités de la commune de Belfaux et des communes avoisinantes, de façon à prendre précisément en compte les attentes des populations concernées.

Ces études peuvent être financées par les postes « autres, routes cantonales axes secondaires », du crédit octroyé par décret du 2 novembre 2006 concernant les études et acquisitions de terrain du réseau routier cantonal pour les années 2006 à 2011. En cas de résultat positif, les études pourront être poursuivies plus en détail, de façon à établir un projet

définitif. Celui-ci ne pourra toutefois être réalisé que dans le cadre d'un crédit d'étude spécifique qui devra être octroyé par le Grand Conseil.

Le fait d'accepter d'entreprendre ces études ne signifie toutefois pas que le Conseil d'Etat s'engage sur un délai pour la réalisation, en cas de résultat positif des études de faisabilité. En effet, ce projet devrait être planifié après les priorités que le Conseil d'Etat a définies, à savoir le contournement de Bulle (H189), le projet Poya, l'amélioration de la liaison Romont–Vaulruz. Il y a lieu également de tenir compte des études en cours, notamment le contournement de Düdingen – en liaison avec l'étude de planification générale de la Basse-Singine – ou la liaison Marly–Posieux (contournement sud de l'agglomération de Fribourg).

Compte tenu de ce qui précède, le Conseil d'Etat vous propose d'accepter le postulat.

Fribourg, le 23 janvier 2007