

Résumé du postulat

Affirmant que le flux de circulations piétonnier et automobile n'est pas résolu sur le campus universitaire du Plateau de Péroilles, et jugeant que le passage pour piétons tel que planifié et réglé par des feux entraînera des blocages importants et disproportionnés des mouvements, les députés André Schoenenweid et André Magnin demandent au Conseil d'Etat, par postulat déposé et développé le 24 juin 2005 (BGC p. 814), que :

- des démarches comprenant de nouvelles études, l'approbation des projets, la mise à l'enquête, la mise en soumission, soient entreprises dès à présent afin que les travaux de réalisation puissent débuter à la fin de la période d'observation de deux ans
- une réflexion plus large soit menée afin de trouver une vraie solution pour libérer complètement le campus universitaire.

Réponse du Conseil d'Etat

1. Rappel de la situation – Historique des faits

1.1 Etudes réalisées en 1988

En 1988, le Service des ponts et chaussées a procédé à une étude de variantes pour analyser la faisabilité d'une mise sous tunnel de la route de Marly. Six variantes ont ainsi été esquissées. Les variantes se distinguaient au sud par la position de la rampe d'accès au tunnel soit à proximité immédiate du pont de Péroilles, soit devant l'actuel bâtiment de l'Ecole d'ingénieurs et d'architectes de Fribourg (EIAF); au nord par le raccordement du tunnel par des rampes soit uniquement sur la route de la Fonderie, soit sur les routes de la Fonderie et Wilhelm-Kaiser avec (déjà) un giratoire à l'intersection de ces deux routes. Le tunnel présentait, selon les variantes, une longueur comprise entre 230 et 760 mètres.

Dans tous les cas, la méthode d'exécution prévue pour le tunnel était la construction de deux parois moulées pour les pieds-droits puis d'un pré-terrassement permettant la construction de la dalle supérieure, le noyau du tunnel étant creusé sous la dalle. Une ventilation était prévue dans le tunnel qui comprenait deux voies de 4 mètres de largeur et deux marchepieds de 75 centimètres. Les voies en surface, maintenues à une largeur de deux fois 3 mètres, se trouvaient sur le tunnel proprement dit.

Le tunnel avait pour fonction de capter le trafic de transit entre le pont de Péroilles et les routes de la Fonderie et Wilhelm-Kaiser, le trafic en direction du boulevard de Péroilles étant toujours en surface.

Dans l'analyse multicritères, les variantes qui semblaient préférables étaient celles qui permettaient une liaison avec les routes de la Fonderie et Wilhelm-Kaiser. La position de la rampe d'accès côté sud devait se situer le plus près possible du pont de Péroilles.

Les variantes étaient devisées, au prix de 1988, entre 15 900 000 francs et 33 100 000 francs.

Les études rappelées ci-dessus montrent que la mise sous tunnel du trafic de transit devant l'Ecole d'ingénieurs et l'Université était déjà une préoccupation et était techniquement réalisable.

1.2 Projet de l'Ecole d'Ingénieurs et d'Architectes

Dans le message n° 125 du 10 janvier 1989 accompagnant le projet de décret relatif à la construction de l'Ecole d'ingénieurs de Fribourg, il est fait mention, dans le chapitre 1. *Introduction du déroulement des opérations*, du concours d'architecture ouvert en décembre 1984 jusqu'à la constitution par le Conseil d'Etat d'une commission de bâtisse le 7 décembre 1987. On peut y lire également que pour assurer la coordination de leurs projets respectifs, la Ville et l'Etat constituèrent une commission de planification.

Ce sont ces deux commissions qui, sur la base des études du SPC, ont décidé d'abandonner l'idée d'un passage de la route en souterrain.

Dans le même message, au chapitre 8.4 Aménagements routiers, il est mentionné que la construction de l'Ecole d'ingénieurs proprement dite ne nécessite aucune modification de l'aménagement routier de Plateau de Pérolles.

C'est donc en fonction de ces décisions que le projet de l'Ecole d'ingénieurs a été réalisé, définissant un front de rue par une façade alignée sur les immeubles du Boulevard de Pérolles et orientant les salles de classe sur la cour intérieure.

1.3 Projet de l'Université de Fribourg

Lancée le 4 octobre 1996 et terminée en juin 1997, la première phase d'un concours d'architecture a permis de dégager une conception globale de la mise en valeur du site urbain en vue d'une planification à long terme des besoins universitaires et des réserves en surfaces pour d'autres institutions. Sur les 125 projets déposés, le jury en a retenu dix et a invité les auteurs à développer leurs projets lors de la deuxième phase du concours qui a abouti le 5 décembre 1997 au choix du projet lauréat à l'unanimité des membres du jury.

De tous les projets analysés, aucun ne présentait une solution convaincante d'un passage dénivelé de la chaussée.

2. Projet d'aménagement

Sur la base du plan d'aménagement de détail approuvé par la Direction des travaux publics en date du 4 juillet 2001, et en collaboration avec la Ville de Fribourg, le SPC et la CUTAF, les mandataires architectes et ingénieurs ont établi le projet d'aménagement routier aujourd'hui en voie d'achèvement.

Ce projet a fait l'objet d'interventions sous diverses formes :

- l'opposition de la Commune de Marly du 19 juillet 2004, qui l'a retirée suite à la séance de conciliation du 7 septembre 2004 et à la proposition du Directeur de l'Edilité de la Ville de Fribourg de supprimer le passage pour piétons à la hauteur de l'entrée de l'Ecole d'ingénieurs et d'architectes;
- les débats en séance du 8 mars 2004 du Conseil Général de la Ville de Fribourg lors de la présentation du message relatif aux aménagements routiers qui précise : « *le PAD Plateau de Pérolles approuvé, légalise le concept de place de campus choisi. Il implique la création d'un espace urbain piétonnier clairement défini par les bâtiments universitaires existants et nouveaux. Ce concept a comme corollaire une traversée piétonne à niveau du boulevard sur un tronçon à traiter en modération de trafic. Une option différente pour cette traversée, soit un passage dénivelé inférieur ou supérieur, ne constituerait pas la solution optimale que l'on pourrait supposer. En effet, le constat fait en Ville sur le fonctionnement des passages dénivelés permet de conclure au côté peu*

attractif de ces installations, ce qui a nécessité de les compléter par des traversées en surfaces, ne serait-ce déjà que pour les personnes à mobilité réduite (avenue du Général-Guisan, route de Berne, rue de Morat) »;

- la pétition « *Pour un aménagement rationnel du Plateau de Pérolles* » déposée le 13 mai 2004 par un groupe de citoyens auxquels le Conseil d'Etat a répondu par lettre du 25 janvier 2005, dans laquelle il mentionne que dans une première phase d'essai de 2 ans, seul serait réalisé le passage pour piétons réglé par des feux et qu'après une évaluation de la situation faite conjointement par tous les intéressés et suite aux résultats obtenus, des mesures correctives pourraient éventuellement être apportées, tel un passage souterrain ou en hauteur.

3. Situation des travaux, mise en exploitation et période d'observation

Les travaux des aménagements extérieurs sont aujourd'hui en voie d'achèvement et la mise en service des bâtiments de l'Université qui a débuté le 8 août sera effective pour l'ensemble des bâtiments dès la rentrée universitaire fixée au 24 octobre 2005.

Les charges de trafic sur le tronçon routier du boulevard de Pérolles bordant les infrastructures universitaires présentent une stabilité depuis une dizaine d'année, malgré une augmentation générale de la mobilité et du taux de motorisation. En effet, la charge de trafic est de l'ordre de 20'000 véhicules par jour, alors qu'elle était de plus de 21'000 unités au début des années 1990. Les efforts entrepris par la CUTAF par le biais de son Projet général et par la commune de Fribourg en application de sa politique de stationnement laisse à penser qu'une diminution ou une stabilisation de la charge de trafic actuelle est à escompter. Pour ce faire, il est prévu de renforcer l'attractivité des transports en commun dans ce secteur par l'implantation d'un couloir bus en entrée de ville. Ce couloir bus est réalisé le long de l'Ecole d'ingénieurs et d'architectes et il est en étude pour la partie concernant la route de Marly (entre le pont de Pérolles et le giratoire de la Pisciculture). De plus, de nouveaux arrêts seront aménagés afin de favoriser la proximité des infrastructures estudiantines. Afin d'offrir une solution de parcage aux pendulaires, un parking de dissuasion ou P+R est planifié sur la commune de Marly.

Concernant le passage piéton prévu et régulé par une signalisation lumineuse, il apparaît important d'apporter quelques considérations techniques. La signalisation lumineuse a pour objectif de canaliser les piétons afin de minimiser les impacts sur la fluidité du trafic. Le calcul du temps vert et du temps de dégagement pour les piétons à disposition est fonction du nombre de piétons aux heures de pointe, de la largeur de chaussée à franchir, de la vitesse de déplacement des piétons, du fonctionnement du réseau routier et du degré de confort. Il n'est pour l'heure pas encore possible de définir les phases avec exactitude. En effet, le nombre de piétons qui utiliseront ce passage n'est pas connu. Il devra faire l'objet de comptage par le Service de la circulation de la Ville de Fribourg. Une période d'environ six mois sera nécessaire au réglage définitif des temps verts donnés au piéton. De plus, compte tenu des faibles mouvements piétonniers attendus en dehors des heures de pointe, le vert pour les piétons ne sera octroyé que sur demande de ces derniers.

Le Service de la circulation de la Ville de Fribourg est d'avis que les aménagements réalisés et les mesures qui restent encore à mettre en place permettront d'assurer un fonctionnement satisfaisant des circulations. En tant que responsable de la fluidité du trafic, il mettra en place les moyens d'observation et de comptage nécessaires, qui permettront d'apprécier les capacités à gérer les flux de trafic de manière satisfaisante.

4. Réponse aux questions déposées

4.1 Entreprendre des études dès maintenant

Entreprendre des études dès maintenant comme le demandent les députés André Schoenenweid et André Magnin, c'est déjà anticiper sur les résultats de la période probatoire de deux ans qui débute avec la mise en service de l'Université. C'est partir du principe que le système mis en place selon les plans approuvés par toutes les instances cantonales et communales ne fonctionnera pas. C'est passer outre à toutes les considérations évoquées dans les nombreux documents qui ont guidé le choix d'un passage au niveau de la chaussée. C'est faire abstraction des décisions qui ont été prises à l'issue de débats contradictoires sur le sujet.

C'est pourquoi, le Conseil d'Etat s'en tient à la position définie dans sa réponse aux pétitionnaires et n'envisage d'entreprendre des mesures correctives que si, au terme de la période d'observation, la situation ne s'avère pas satisfaisante.

Il faut encore relever que la compétence en matière de réalisation routière appartient à l'Etat de Fribourg avec une participation de la Ville de Fribourg.

4.2 Réflexion sur un projet de liaison souterraine

Même si, comme rappelé sous point 1.1 ci-dessus, un tunnel captant le trafic de transit devant l'EIAF et l'Université est techniquement possible, il n'est pas souhaitable, de l'avis du Conseil d'Etat.

En effet, cette construction à caractère routier fortement marqué ne peut que très mal s'intégrer dans l'environnement construit du Plateau de Pérolles. Les trémies d'accès, tant du côté du pont de Pérolles que du côté des routes de la Fonderie et Wilhelm-Kaiser, constitueraient des cicatrices très visibles dans l'environnement urbain.

D'autre part, les coûts rappelés sous point 1.1 doivent être ajustés notamment du fait de l'inflation (plus 25%) et du fait du coût important des travaux de déplacement des conduites nombreuses qui encombrant le sous-sol de la route de Marly.

Le Conseil d'Etat rappelle que la liaison Marly – Matran, qui a fait l'objet du postulat Damien Piller / Dominique Viridis Yerly auquel le Conseil d'Etat a répondu le 5 avril 2005, coûte, selon le devis actuel, environ 25 millions de francs. Or, cette nouvelle route peut permettre de capter une partie du trafic de Marly mais également le trafic venant de l'amont de Marly, soit le plateau du Mouret, en direction de l'autoroute. Ainsi, pour un coût équivalent, voire moindre, la liaison Marly – Matran offre une alternative plus intéressante et moins coûteuse que la solution de mise sous tunnel de la route de Marly devant l'Ecole d'ingénieurs et l'Université. En effet, la liaison Marly – Matran décharge non seulement le plateau de Pérolles mais également la traversée de Marly, la route de la Fonderie et les routes de la Glâne et de Cormanon à Villars-sur-Glâne.

Le Conseil d'Etat trouve donc préférable de poursuivre ses études en vue d'investir dans la liaison Marly – Matran, plutôt que dans des travaux dont l'effet est très ponctuel, les coûts prohibitifs et l'impact sur l'environnement construit inapproprié.

5. Conclusion

S'appuyant sur toutes les études déjà entreprises sur cet objet et des décisions prises à tous les échelons administratifs, le Conseil d'Etat propose le rejet du postulat, mais s'engage à entreprendre des études si la situation ne devait pas donner satisfaction aux usagers au terme des deux années d'observation.

Fribourg, le 10 octobre 2005