

Question

Nous nous sommes tant réjouis de l'ouverture des bâtiments universitaires de Pérolles 2. Avec la réussite de cette œuvre, Fribourg, canton progressiste, peut rayonner loin à la ronde.

Mais après quelques jours, pour beaucoup d'usagers, la joie s'est transformée en colère. Des files de voitures sans fin se forment non seulement le matin et le soir, mais aussi à midi, de Marly en direction de Fribourg et inversement. Le trajet pour se rendre au travail, à l'école ou pour faire ses courses et le retour au domicile est devenu un cauchemar, non seulement pour les automobilistes, mais également pour les chauffeurs de bus et en fin de compte aussi pour les piétons.

Nous avons ainsi construit des bâtiments universitaires grandioses, une belle école d'ingénieurs, mais nous avons aussi créé un énorme problème de trafic. La politique des transports a totalement échoué en Ville de Fribourg. Par exemple : à quoi cela a-t-il servi d'assainir et d'élargir le pont de Pérolles si généreusement, pour amener tout le trafic en Ville à travers un entonnoir. On ne peut pas pénaliser toute une région, de Marly, Le Mouret jusqu'à Arconciel et même de Giffers-Tentligen jusqu'à Plaffeien par une politique des transports gâchée. Cette situation inacceptable m'incite à poser les questions suivantes :

1. Lors des débats au Grand Conseil du 15.09.1999, il fut demandé plusieurs fois en plénum, de prévoir un passage souterrain pour les piétons afin de résoudre le problème de trafic. Le Conseiller d'Etat Augustin Macheret, alors en charge du dossier, a promis de vouer toute son attention à cette situation. Pourquoi n'a-t-on pas réalisé ce passage souterrain si urgent et si nécessaire ? Quelques centaines de milliers de francs de plus sur un coût total dépassant les 100 millions auraient été certainement soutenus.
2. Quand ce passage souterrain, exigé depuis longtemps, sera-t-il construit en commun avec la Ville de Fribourg ? Car de tout côté, on observe la situation.
3. Ce chaos du trafic était prévisible. Pourquoi n'a-t-on rien entrepris pour l'éviter, ou bien l'Ecole d'ingénieurs et d'architectes a-t-elle une bonne et intelligente solution ?

Pour tous les usagers de la route, la situation actuelle est insensée et inacceptable. Pensons à tous les pendulaires qui empruntent ce trajet plusieurs fois par jour. Le temps pour les études est passé, il faut agir. Je demande donc au Conseil d'Etat d'examiner favorablement ma demande.

Le 14 novembre 2005

Réponse du Conseil d'Etat

Le problème est connu et le Conseil d'Etat, en étroite collaboration avec la Ville de Fribourg, s'efforce de trouver les mesures susceptibles d'améliorer le trafic sur le plateau de Péroilles. Il l'a dit à la session de novembre 2005 du Grand Conseil, par le Directeur de l'aménagement, de l'environnement et des constructions lors des débats relatifs au postulat N° 286.05 André Schoenenweid/André Magnin (libérons le campus universitaire de Péroilles de toute circulation automobile). Ce postulat ayant été accepté par 49 voix contre 35 et 4 abstentions, l'objet a été transmis au Conseil d'Etat pour qu'il lui donne la suite qu'il implique. Toutefois, restant à l'écoute des automobilistes empruntant le tracé du plateau de Péroilles, la DAEC a pris contact avec la Ville de Fribourg et ses organes techniques afin de réaliser rapidement des mesures adéquates pour améliorer la situation existante. Un communiqué de presse a été publié en ce début d'année 2006 pour présenter le plan d'action que la DAEC et la Ville de Fribourg ainsi que la Commune de Marly entendent réaliser. Les mesures concrètes se présentent comme suit :

- modification du réglage des feux, à savoir une diminution du temps vert pour le piéton et du temps intermédiaire, ainsi qu'une intervention sur la longueur des cycles, ceci afin d'optimiser les alternances de passage ; cette correction a été effectuée à fin janvier 2006 et a permis de réduire l'acuité du problème ;
- attribution d'un mandat d'étude complémentaire à un bureau spécialisé en trafic, étude portant sur le périmètre élargi au giratoire des Charmettes et sur l'incidence que la construction d'un passage dénivelé pour les piétons pourrait avoir sur la fluidité du trafic aux heures de pointe. Le rapport portant sur des recommandations pour améliorer les conditions d'exploitation et de fluidité du trafic est attendu pour fin mai 2006 ;
- accélération des études en vue de réaliser une voie réservée au transport public entre le pont de Péroilles et le giratoire de la Pisciculture ;
- présentation en mars 2006 d'un crédit d'études en vue de réaliser une liaison routière Marly - Posieux, dont un des buts est de décharger l'axe de circulation Marly - Fribourg.

Sur les questions concrètes, le Conseil d'Etat répond comme suit :

1. En relation avec la première question du député Rudolf Vonlanthen et après consultation du texte relatant les débats du Grand Conseil du 15 septembre 1999, on peut lire que deux députés, Mme Cotting et M. Jendly, s'inquiètent du passage ou du conflit potentiel entre les usagers de la route cantonale et les étudiants. Le Commissaire du Gouvernement y répond comme suit : *« Mme Cotting et M. Jendly souhaitent qu'un passage souterrain soit prévu sur le site. En commission parlementaire, j'ai annoncé que tout ce problème des circulations et de la sécurité serait examiné de façon très approfondie et que nous ferions tout ce qui est possible pour arriver à des solutions favorables et qui soient praticables financièrement. En tout cas, j'ai pris acte de l'insistance avec laquelle vous intervenez sur ce problème »*.
Le projet présenté en 1999 ne prévoyait pas de passage souterrain et les études de circulation entreprises depuis n'ont pas donné la garantie d'un usage convaincant d'un tel passage. Les raisons en sont exposées dans la réponse du Gouvernement au postulat précité, c'est-à-dire : *« 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 »*.
2. La nécessité de la construction d'un passage souterrain sera évaluée dans le cadre de l'étude susmentionnée.

3. A la question de savoir si l'Ecole d'ingénieurs et d'architectes possède une solution, on peut attester, en référence à l'article paru le 14 décembre 2005 dans le journal La Liberté, que l'EIA-FR s'intéresse bel et bien à ce problème et que les ingénieurs qui y sont formés sont à même d'y réfléchir. Cependant il faut bien garder à l'esprit qu'il n'appartient pas à l'EIA-FR de concurrencer les bureaux d'étude et que, par conséquent, les réflexions menées à ce sujet dans le cadre de projets de semestre ou de diplôme restent des études sommaires et ne sont pas intégrées dans le projet de réflexion global que conduisent le Canton et les Communes de Fribourg et de Marly. La vue d'ensemble du trafic dans cette partie de l'agglomération lui fait défaut, notamment le délestage prévisible du trafic sur le plateau de Pérolles par la construction d'une nouvelle liaison Marly-Matran. Cela dit, l'EIA-FR, de part sa présence sur le site du plateau de Pérolles et sous l'angle de la formation est intéressée à ce thème très porteur de projets dans le domaine des structures et du transport et qui se prête particulièrement bien à un traitement dans le cadre de travaux de diplôme ou de semestre. Le projet récemment présenté par la presse atteste de cet intérêt.

En conclusion, le Conseil d'Etat s'efforce de mettre tout en œuvre afin de trouver une solution satisfaisante pour tous les usagers du plateau de Pérolles.

Fribourg, le 6 février 2006