Participants à l'élaboration:

SPC, DAEC, SBC, SEn, STE, Police de la circulation et SeCA

Cadre légal

Base légale fédérale ou cantonale inchangée depuis l'adoption du plan directeur cantonal

Pratique administrative

Nouveaux buts pour la politique cantonale

Nouveaux principes et nouvelles mesures de mise en œuvre

Aucune étude cantonale nécessaire

Nouvelles conséquences pour l'aménagement local

Nouvelle répartition des tâches

1. PROBLÉMATIQUE

Réseau routier

Structure

La structure du réseau routier est hiérarchisée, à partir du réseau d'ordre supérieur constitué par les routes nationales, passant par deux niveaux de routes cantonales, et finalement complétée par les routes communales. Ces niveaux hiérarchiques sont coordonnés et complémentaires. L'ensemble du réseau répond à la prise en compte de la demande de déplacements qui se fonde sur les besoins prépondérants de l'économie. Chacune de ses composantes répond en priorité à des fonctions précises, même si, dans un grand nombre de cas, ces fonctions sont mélangées.

Routes nationales

Les routes nationales A1 et A12 traversant le canton constituent l'épine dorsale du réseau routier. Leur utilisation doit être favorisée en premier et prioritairement pour le trafic de transit et les déplacements à longues distances.

Routes cantonales

Le réseau routier cantonal est formé d'axes prioritaires et secondaires, qui répondent à des critères de liaisons. Ainsi, les routes cantonales assurent le trafic de transit, le trafic origine - destination et le trafic interne d'intérêt cantonal. Le réseau routier cantonal est défini par les liaisons entre les centres constituant la structure urbaine du plan directeur cantonal. Il a ainsi un effet structurant sur le territoire.

Concernant cette répartition des tâches, il convient de rappeler que les frais de construction, d'aménagement et d'entretien des routes cantonales sont à la charge de l'Etat, à l'exception des travaux, ouvrages et installations qui ont un caractère édilitaire. Il s'agit de ceux qui, par rapport aux besoins du trafic général, sont provoqués de façon prépondérante par les besoins d'un équipement local. Il s'agit notamment, des places d'arrêt et de stationnement; des carrefour donnant accès à un hameau, un quartier ou à une zone industrielle, sportive, commerciale; des trottoirs, passages pour piétons et toute installation servant à la protection du public; des aménagements de valorisation des espaces routiers en traversée de localité; enfin de l'éclairage servant à ces objets ainsi que le long des secteurs définis dans le plan des zones.

Routes communales

Les routes communales et les routes privées affectées à l'usage commun ont pour fonction de compléter les réseaux de catégories supérieures. Elles assurent notamment:

- Le trafic interne sur l'ensemble du territoire de la commune;
- La liaison entre des localités, des hameaux, des quartiers;
- Le trafic de desserte;
- La liaison au réseau routier cantonal;
- La liaison à une gare, un port ou un aérodrome;
- La desserte des stations touristiques.

2. PRINCIPES

Buts de la politique du canton

Définition du réseau

Les buts de la politique cantonale dans le domaine s'inscrivent dans les trois dimensions du développement durable, à savoir le social, l'économique et l'environnemental.

Le réseau routier doit s'adapter au développement de l'urbanisation souhaité par le canton et le renforcer; c'est pourquoi un lien direct est établi avec la structure urbaine.

La structure urbaine de 1987, date du premier plan directeur cantonal, reste la référence du réseau routier cantonal tant que ce dernier n'est pas réexaminé. Cette démarche est nécessaire pour permettre aux régions d'accomplir la tâche qui leur est dévolue dans le cadre de la nouvelle politique cantonale en matière de structure urbaine, à savoir la définition des centres intercommunaux. Lors du réexamen du réseau routier cantonal, il sera également nécessaire de modifier la loi cantonale sur les routes qui mentionne la classification de la structure urbaine de 1987 (termes de pôle de secteur ou de pôle local).

Principes de localisation

Définition du réseau

Axes prioritaires

Le trafic de transit a son origine et sa destination hors du canton. Il est engendré notamment par les liaisons entre les capitales des cantons limitrophes. Ces liaisons sont assurées pour une bonne part par les routes nationales A1 et A12, ainsi que par les routes principales suisses.

Conséquences pour les 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 visibilités 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.

D'autre part, 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 règle générale, sur les axes prioritaires, les besoins du transport individuel motorisé et des transports publics adaptés aux besoins de l'économie priment, dans une certaine mesure, sur

la qualité de vie. D'autre part, les efforts principaux d'aménagement doivent porter sur ces axes prioritaires.

Conséquences pour les axes secondaires

La capacité et la viabilité des axes secondaires sont en règle générale inférieures à celles des axes prioritaires.

En extérieur de localité, le tracé s'adaptera au maximum à la topographie, même si cela rend les dépassements difficiles, voire impossibles. Il ne sera en général pas nécessaire de prévoir des séparations pour le trafic agricole. Pour les deux-roues légers, des bandes cyclables ou la mixité du trafic peuvent en général être envisagées.

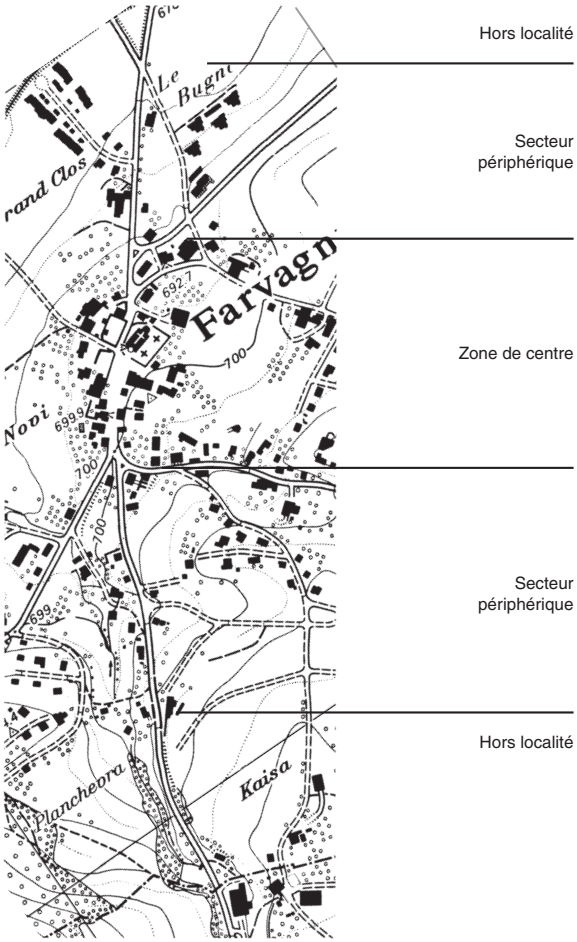
Le croisement de deux poids lourds en extérieur de localité peut n'être possible qu'à vitesse réduite. Le croisement d'un poids lourd et d'un véhicule léger devrait rester libre à la vitesse de base. Cette dernière peut être inférieure à la vitesse maximale autorisée (80 Km/h hors localité).

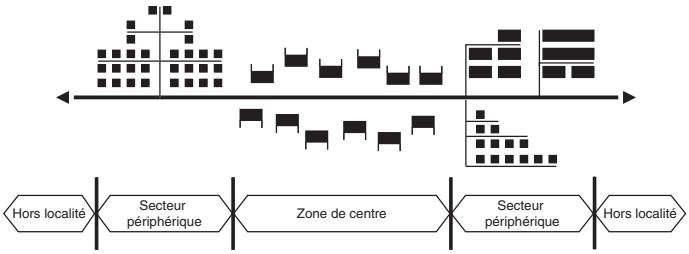
Si la charge de trafic est moyenne ou faible, les carrefours peuvent être admis sans disposition particulière pour les tourner gauche.

Trafic en localité

Chaque localité ou site construit a une structure propre de son tissu bâti. Cette dernière est en principe composée d'une zone centrale, de secteurs périphériques à cette zone et de secteurs hors localité. L'aménagement de traversées de localité doit tenir compte de cette structure.

Les schémas ci-après montrent la situation villageoise caractéristique et les différents secteurs dont elle est composée.





Chaque secteur est aménagé en tenant compte des objectifs généraux suivants:

- Respecter une vitesse maximale.
- Valoriser les espaces publics et le cadre bâti.

Afin de répondre à ces objectifs, un certain nombre de mesures doivent être prises. Ces mesures peuvent s'appliquer à différentes composantes, notamment:

- mesures relatives à la géométrie:
  rétrécissement du profil de la chaussée,
  déhanchements directionnels,
  rétrécissements localisés, symétriques ou asymétriques,
  rehaussements;
- mesures relatives à la surface:
  structuration perpendiculaire et/ou longitudinale,
  changements de revêtements,
  marquages,
  caniveaux et bordures;
- mesures relatives à la gestion de la circulation:
  bandes polyvalentes,
  ségrégation ou mixité de certains types d'usagers,
  stationnement,
  signalisation,
  arrêts de transport en commun;
- mesures relatives à la conduite visuelle:
  mâts,
  éclairage,
  arbres,
  bornes,
  murs;
- mesures relatives aux espaces connexes:
  places,
  jardins,
  prés;
- mesures relatives au mobilier urbain:
  traitement des lieux,
  signalétique,
  décor,
  mise en scène,
  éclairage.

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 devrait rester exceptionnelle. Les mesures prises ne devraient pas limiter la capacité de la route.

Sur les axes secondaires et les routes communales, pour améliorer la qualité de vie, les principes de valorisation des espaces routiers en traversée de localité doivent être fortement encouragés auprès des communes.

Trafic d'agglomération

Il convient de distinguer essentiellement deux cas de figure. Le premier est constitué par le trafic dans les agglomérations, soit essentiellement le centre cantonal et le centre régional de la Gruyère. Le second cas concerne les traversées de localité par une ou plusieurs routes supportant un trafic important.

La capacité du réseau routier du canton de Fribourg est encore largement suffisante, sauf principalement dans les agglomérations de Fribourg et de Bulle qui connaissent des problèmes de congestion.

Afin de régler ces problèmes d'engorgement et de prévenir des difficultés futures, les projets suivants sont en cours ou prévus (situation en 2004) :

- Contournement de Bulle,
- Pont de la Poya.

Le contournement de Bulle a pour objectif de décharger le réseau principal existant et de désenclaver les vallées de la Jogne et de la l'Intyamon, tout en diminuant les impacts négatifs dus au trafic routier; il doit permettre également l'introduction des transports en commun, de favoriser les piétons et les deux roues, et d'améliorer la qualité de vie dans l'agglomération.

Le pont de la Poya a pour objectif de protéger le patrimoine historique du quartier du Bourg tout en maintenant une liaison entre les quartiers de la rive droite de la Sarine, d'une part avec l'autoroute A12 et d'autre part avec le centre-ville. Conformément au plan régional des transports, il doit également permettre d'améliorer l'attractivité des transports en commun.

Une planification du trafic d'agglomération relève principalement du plan régional des transports. La commune ou l'agglomération constituée peuvent ainsi modérer le trafic, réglementer le stationnement, favoriser les transports publics.

Les principes proposés peuvent être appliqués, pour l'instant, à Fribourg, Morat et Estavayer-le-Lac. Ils pourront l'être à Bulle, une fois la route de contournement réalisée.

Pour l'agglomération de Fribourg, la gestion des routes, y compris des routes cantonales assurant la continuité du réseau cantonal dans ce périmètre, est assurée par la Communauté urbaine des transports de l'agglomération fribourgeoise (CUTAF). La coordination avec le réseau cantonal est assurée par la participation du SPC aux organes techniques de la CUTAF.

Les mesures prises en vue de l'amélioration de la circulation sont de différentes natures. Il peut s'agir par exemple d'un système de gestion du trafic, de gestion des itinéraires, de gestion des embouteillages, de gestion des nœuds, de systèmes de gestion des aires de stationnement, de mesures de trafic alterné, de dosage à l'entrée des agglomérations, etc.

Le canton participe à l'élaboration de ces mesures dans les cas où les routes nationales et/ou cantonales sont concernées. Il s'agit pour lui d'assurer la viabilité et un niveau de service suffisant pour assurer les autres fonctions de ces routes, notamment la continuité de l'écoulement du trafic sur le réseau routier cantonal.

Il convient en particulier de garantir que des files d'attente n'apparaissent sur les routes nationales.

D'autre part, lorsqu'une nouvelle route est construite en agglomération ou dans ses abords en vue de délester une partie du réseau d'agglomération, des mesures d'accompagnement doivent être prévues en même temps que cette construction. Ces mesures ont pour but de garantir la fonction de délestage et permettent d'assurer, sur le long terme, le transfert du trafic, ainsi que la diminution des nuisances sur l'environnement (bruit, pollution atmosphérique).

Principes de coordination

Trafic en localité

Lorsqu'une nouvelle route est construite pour détourner le trafic d'une localité, des mesures d'accompagnement doivent être prévues en même temps que cette construction. Ces mesures ont pour but de garantir la fonction de délestage et permettent d'assurer, sur le long terme, le transfert du trafic, ainsi que la diminution des nuisances sur l'environnement (bruit, pollution atmosphérique).

3. RÉPARTITION DES TÂCHES

Les régions:

La disposition permettant au canton de définir les centres intercommunaux est établie en vue d'éviter que certaines régions qui ne se seraient pas encore dotées d'un plan directeur régional, lors du réexamen du réseau routier cantonal, ne soient prétéritées.

Les cantons voisins:

La classification du réseau cantonal doit correspondre au mieux avec celle des cantons voisins, afin de présenter des itinéraires d'attractivités homogènes. Cette coordination s'est effectuée par des séances entre le Service des ponts et chaussées et les organes correspondants des cantons voisins.

Composition du groupe «Valtraloc»

Le groupe «Valtraloc» est composé de représentants des services et instances suivants :

- Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions;
- Service des ponts et chaussées;
- Service des constructions et de l'aménagement;
- Service des biens culturels;
- Service de l'environnement;
- Service des transports et de l'énergie;
- Techniciens communaux;
- Police de la circulation.

4. MISE EN ŒUVRE

Conséquences sur les instruments de planification

Etudes régionales

Dans les zones d'influence des agglomérations urbaines de Fribourg, Düdingen et Bulle, les routes utilisées par le trafic origine-destination sont déjà maintenant proches de la limite de leur capacité, car les pointes de ce trafic correspondent à celles du trafic pendulaire du matin et du soir. Il est évident que ces axes seront saturés avant la fin de la période de planification de l'an 2005. Il faut surtout agir sur le volume du trafic pendulaire interne par des mesures d'encouragement pour un transfert modal important sur les transports collectifs.

C'est incontestablement la maîtrise et l'organisation du trafic d'agglomération qui présente déjà - et surtout pour les années futures - le plus grand défi des planificateurs des transports. Il a été maintes fois démontré que le trafic d'agglomération ne peut être réglé qu'avec un transfert modal au bénéfice des transports collectifs; cette planification est traitée, pour l'agglomération fribourgeoise, par la «Communauté urbaine des transports de l'agglomération de Fribourg» (CUTAF).

Plan d'aménagement local

Une politique de stationnement coordonnée doit être appliquée partout où elle permet d'améliorer le fonctionnement du réseau routier et du système de transports publics ainsi que la qualité de vie. C'est pour cette raison que l'article 25b al. 3 ReLATeC exige l'élaboration d'un concept de stationnement pour les communes comprises dans le périmètre d'un plan régional des transports ou d'un plan de mesures pour la protection de l'air.