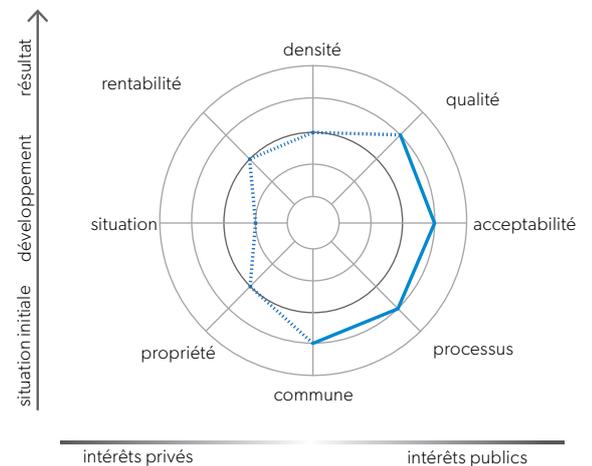


Remaniement de la route du Centre pour l'avenir

Dans la commune fribourgeoise de Corminboeuf, la route du Centre fait figure de projet pionnier. Depuis une vingtaine d'années, elle montre comment l'espace routier peut être aménagé de manière adaptée au milieu urbain d'une petite commune. Ce projet fut lancé par le Conseil communal lors de la création d'une nouvelle zone industrielle, source d'un accroissement du nombre de camions et donc des émissions sonores et du trafic. Le Conseil communal a perçu ce défi comme une chance et lancé un projet de remaniement de la route de la commune, qui avait besoin d'être rénovée. Résultat: à la fin des travaux en 1997, les véhicules traversant la localité de Corminboeuf se sont fait moins nombreux. 20 ans plus tard, la plupart des conducteurs roulent toujours moins vite que les 50 km/h autorisés sur ce tronçon.



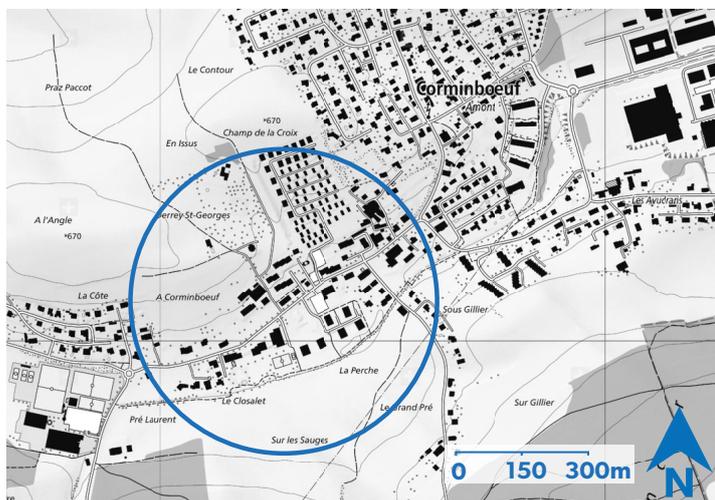
Aménagement sous forme de place devant la maison de commune et l'école. Photo: A. Huber, EspaceSuisse

contexte

L'ouverture de l'autoroute A12 a poussé le canton de Fribourg à promouvoir l'implantation d'entreprises industrielles et artisanales étrangères. Dans ce but, il a créé un consortium, au sein duquel étaient également représentées les communes d'implantation potentielles d'une zone industrielle supracommunale, soit Belfaux, Corminboeuf, Fribourg, Givisiez, Granges-Paccot et Villars-sur-Glâne. Le consortium s'est mis à la recherche d'un site stratégique pour l'aménagement de cette zone industrielle. Son choix s'est porté sur une aire appartenant aux territoires des communes de Corminboeuf et de Givisiez. Entre 1975 et 1978, un plan d'affectation supracommunal spécial fut réalisé pour la zone industrielle, afin de pouvoir gérer son développement futur. Les prévisions portaient d'une augmentation de la circulation induite par la croissance de la zone industrielle, phénomène qui aurait concerné la traversée des deux localités d'implantation. La route du Centre à Corminboeuf aurait été particulièrement touchée. En effet, elle constituait une liaison rapide entre la zone industrielle à l'ouest et la jonction autoroutière de Matran. Avec la hausse du trafic – en particulier le trafic lourd supplémentaire – la route aurait eu pour effet de diviser l'espace urbain. Dès le début, le Conseil communal de Corminboeuf a donc exigé que le canton prenne des mesures d'accompagnement pour la route du Centre.

chiffres clés

- nombre d'habitants: 2'455 (2016)
- longueur du tronçon: env. 700 m
- coûts d'investissements: 3,2 millions de francs
- trafic quotidien moyen (avant/après/automne 2017):
4'000/3'500/7'000
- niveau de qualité de desserte par les TP: C à D -
moyenne à faible desserte
- type de commune OFS: commune périurbaine de moyenne densité



Situation de l'exemple. Source: Office fédéral de topographie swisstopo

évaluation

situation

Corminboeuf se trouve dans le district de la Sarine, dans le canton de Fribourg, à environ 5 kilomètres à l'ouest du chef-lieu du canton. La commune est plus facilement accessible en voiture, la desserte assurée par les transports publics étant moyenne. La route du Centre relie la commune voisine de Matran à l'ouest à Corminboeuf, à titre d'équipement général. Elle traverse le centre, longeant les locaux de l'administration communale, la poste et l'école primaire. C'est ce tronçon d'environ 700 mètres qui a été remanié.

commune

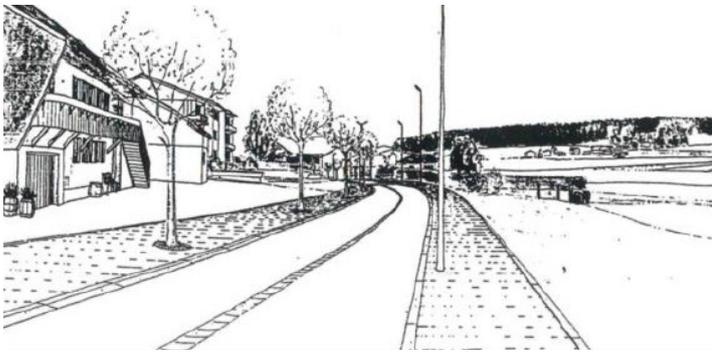
La commune s'est très tôt montrée intéressée à contribuer à la nouvelle zone industrielle. Comme celle-ci est en partie située sur son territoire, le Conseil communal jouissait d'un droit de regard important dans l'élaboration du plan d'affectation spécial et la desserte. Le canton prévoyait notamment de construire deux giratoires, dont l'emplacement nécessitait l'accord du Conseil communal de Corminboeuf. Celui-ci a donc saisi sa chance et posé deux conditions à son consentement: il a exigé des mesures de modération du trafic sur la route du Centre et une participation financière du canton aux frais de leur construction. Des exigences acceptées par la direction cantonale des travaux publics. En 1991, la commune a alors commandé une étude sur les mesures de modération du trafic.

propriété

Jusqu'à la conclusion de la planification et de la réalisation en 1997, la route du Centre était une route communale. La souveraineté de la planification et le devoir d'entretien revenaient à la commune. Il est donc d'autant plus louable que le canton et même la Confédération aient participé aux coûts du réaménagement. Avec un projet convaincant et les objectifs visés dans ce cadre – la revalorisation du centre de la localité et l'amélioration de la qualité de l'air –, la propriétaire est parvenue à s'assurer le soutien de la Confédération et du canton. La route du Centre est classée route cantonale depuis 1988.

processus

La commune a financé elle-même l'étude de réaménagement de l'espace routier. L'assemblée communale a accepté le crédit nécessaire en 1991, ce qui a permis au conseil communal de la commander à un bureau d'architectes. La même année, ce dernier a présenté l'étude préliminaire au conseil communal et au groupe de travail cantonal VALTRALOC (VALorisation des espaces routiers en TRAversées de LOCALités), dont la mission est de conseiller les communes lors de projets de ce genre. Cette présentation a permis d'intégrer très tôt les indications importantes du groupe d'experts et les préoccupations de la commune. Le projet remanié fut présenté à la population à l'occasion de deux manifestations publiques organisées en avril 1994. Il fut accepté par l'assemblée communale de 1994 et réalisé en 1997.



Visualisations extraites de l'étude commandée par le Conseil communal en 1991.
Source: Corminboeuf, FR

acceptabilité

Il n'allait pas de soit que la population accepterait le projet de remaniement. Lorsque l'étude fut lancée, il était déjà clair que la réfection de la route cantonale serait nécessaire. Le bureau d'architectes évaluait alors les coûts de revalorisation de la traversée de la localité à plus de 2 millions de francs. Une simple réfection du revêtement routier n'aurait en revanche coûté qu'un million de francs et aurait pour l'essentiel été à la charge du canton. Ces travaux auraient cependant rendu ce tronçon plus attractif pour relier la zone industrielle à la jonction autoroutière de Matran. Le trafic et la vitesse des véhicules auraient probablement augmenté. En 1994, la population fut donc régulièrement informée du projet de réaménagement dans la feuille communale. Dans un article, le directeur du groupe de travail cantonal fit part de son avis positif à l'égard du projet, soulignant ses avantages et sa fonction de modèle. Une délégation du Conseil communal se chargea de présenter et de discuter du projet à l'occasion de deux manifestations publiques. En 1994, l'assemblée communale accepta le projet, malgré les coûts supplémentaires qu'il entraînait.

densité

Le tronçon réaménagé est situé dans la partie du village la moins densément construite. L'objectif n'était pas en premier lieu de promouvoir la densification le long de la route ou d'agrandir l'espace extérieur public, mais de ralentir et de réduire le trafic, ce qui a fonctionné. L'aménagement choisi à Corminboeuf conviendrait également à des espaces urbains plus densément bâtis.



L'aménagement en forme de place ralentit le trafic. Photo : A. Huber, EspaceSuisse



...comme ici devant l'école et la maison communale. Photo: A. Huber, EspaceSuisse

qualité

La largeur de la chaussée a été diminuée au profit du trottoir et de l'espace public. De nouveaux éléments, à l'image de la rigole située au milieu de la route, des bordures en pierre plus claires, des lampadaires et des arbres diminuent subjectivement la largeur perçue, sans pour autant diminuer la capacité de la route. La limite de vitesse est toujours de 50 km/h et les voitures peuvent se croiser sans difficultés. Pour croiser, les véhicules plus larges utilisent le trottoir, grâce à leurs bordures inclinées. La route aménagée en forme de place crée, en quatre points, un lien plus fort avec l'espace public, améliorant les liaisons transversales, même si ce n'est pas dans la mesure souhaitée. Le tronçon réaménagé gagne un visage individuel grâce à l'exécution inhabituelle et aux matériaux choisis avec soin. Les espaces publics longeant la route sont plus larges et les bâtiments publics mieux reliés les uns aux autres.

résumé

rentabilité

Le projet de réaménagement coûtait 3,2 millions de francs de plus que la simple réfection du revêtement routier. Le canton et la Confédération ont pris à leur charge un tiers des coûts de construction. Le canton a soutenu le projet à hauteur de 575 000 francs dans le cadre de VALTRALOC, le concept cantonal de revalorisation des localités. L'Office fédéral des routes a pour sa part apporté son soutien au projet dans le cadre des mesures destinées à respecter l'ordonnance sur la protection de l'air en versant près de 500 000 francs. Sur le long terme, l'investissement s'est avéré payant pour la commune. Même 20 ans plus tard, le Conseil communal est satisfait du résultat. Les collisions avec les lampadaires constituent toutefois des coûts récurrents. L'éclairage est en effet placé à proximité directe du bord de la chaussée, ce qui n'est pas le cas dans les aménagements routiers traditionnels. Les lampadaires sont régulièrement endommagés suite à des pertes de maîtrise du véhicule ou des manœuvres de croisement malhabiles de véhicules de grande taille. Les conducteurs fautifs ne peuvent pas toujours être identifiés et la commune voit ainsi ses coûts de remplacement de l'infrastructure majorés.

Malgré sa fonction de modèle en matière d'aménagement de l'espace routier, le projet de Corminboeuf est mal connu à l'heure actuelle. D'autres projets, comme ceux de Wabern ou de Köniz dans le canton de Berne, sont bien plus fréquemment cités en exemple. Le cas de Corminboeuf montre pourtant que les petites communes ont aussi intérêt à réfléchir à l'aménagement de l'espace routier lorsqu'une surcharge du trafic se dessine à l'horizon. La condition du succès de cet exemple fut l'engagement du Conseil communal pour son idée. Le cas de Corminboeuf montre que cela ne va pas de soi. La commune a dû poser ses exigences, se faire conseiller et commander des études. Elle n'a cependant pas dû assumer les coûts toute seule et a demandé un soutien financier à plusieurs organismes. Une telle démarche requiert de la ténacité – ce qui a fini par s'avérer payant. Quoi qu'il en soit, c'est en tout cas au Conseil communal et aux citoyennes et citoyens qu'il revient de trouver des idées et de prendre l'initiative.

points forts selon l'avis d'EspaceSuisse

- Le Conseil communal a su saisir l'opportunité que représentaient les défis, pour la commune, de la zone industrielle prévue, et a émis des exigences claires à la direction des constructions du canton.
- Pour assainir la route, la commune n'a pas choisi la voie de la facilité, mais a cherché la solution la plus durable.
- L'aménagement simple mais novateur de l'espace est, pour une petite commune, aussi efficace qu'impressionnant.

informations supplémentaires

2001. Service des ponts et chaussées du canton de Fribourg. Guide VALTRALOC.

2011. Office fédéral de l'environnement (OFEV). Développement durable et conception des espaces routiers en zone résidentielle Corminboeuf (FR)
– Route du Centre.