

Giratoires

Question

De nouveaux giratoires sont régulièrement construits dans le canton de Fribourg. On en trouve des tout simples et des plus artistiques. Je ne mets nullement en doute l'utilité des giratoires. Par contre, lorsqu'un giratoire comme celui de Kleinbödingen comporte des parties saillantes en béton qui présentent un danger pour les automobilistes, ce genre d'aménagement doit être remis en question. Ceci m'amène à poser les questions suivantes au Conseil d'Etat :

1. Combien y a-t-il de giratoires actuellement dans le canton ?
2. Que coûte en moyenne un giratoire ?
3. Comment les coûts sont-ils répartis entre Etat, communes et tiers ?
4. Qui est responsable de la conception du giratoire ? Qui décide de son aménagement ?
5. Existe-t-il des directives pour l'aménagement de giratoires ?

Le 14 novembre 2008

Réponse du Conseil d'Etat

Le Conseil d'Etat se détermine de la manière suivante sur les questions posées :

1. Combien y a-t-il de giratoires actuellement dans le canton ?

Depuis 1985, ce sont environ 120 carrefours qui ont été aménagés en giratoire sur les routes cantonales. Une dizaine de nouveaux giratoires sur routes cantonales sont à l'étude et devraient être réalisés au cours des prochaines années. Dans le canton, il y a également un certain nombre de giratoires aménagés par les communes sur leurs routes.

2. Que coûte en moyenne un giratoire ?

Le coût de réalisation d'un giratoire varie fortement selon les dimensions du giratoire (diamètre, nombre de branches, etc.) et les conditions locales (topographie, matériaux choisis, etc.). Cela peut aller de plusieurs dizaines à plusieurs centaines de milliers de francs.

3. Comment les coûts sont-ils répartis entre Etat, communes et tiers ?

Les carrefours sont financés par le canton ou les communes sur la base de la loi sur les routes (LR), notamment les articles 25 (croisements de route) et 50a (travaux et installations de caractère édilitaire). Si elles le désirent, les communes peuvent réaliser sur l'îlot central des aménagements particuliers dont elles assument les frais d'exécution et d'entretien. A défaut, un aménagement sommaire est réalisé par l'Etat (engazonnement et arbustes).

4. *Qui est responsable de la conception du giratoire ? Qui décide de son aménagement ?*

Le maître d'ouvrage est responsable de la conception et de l'aménagement du giratoire. S'il s'agit d'une route cantonale, c'est le canton qui est maître d'ouvrage et pour une route communale, c'est la commune.

5. *Existe-t-il des directives pour l'aménagement de giratoires ?*

Les normes des professionnels de la route (SN/VSS) servent de base à l'aménagement des giratoires, de même que le Guide suisse des giratoires (cahier TEA/EPFL n° 10). Les normes présentent l'avantage d'être reconnues au niveau suisse, en particulier par les tribunaux.

En complément à ce qui précède, on peut encore émettre les considérations suivantes sur les giratoires :

- Globalement les giratoires sont des aménagements sûrs. La fréquence et la gravité des accidents y sont faibles en comparaison avec les carrefours à perte de priorité, et ce malgré des charges de trafic élevées. Cette bonne sécurité résulte principalement de la faible vitesse des usagers dans ces carrefours et du principe de priorité au véhicule circulant dans l'anneau. En effet, les créneaux d'insertion sont plus nombreux et plus longs que pour un carrefour à perte de priorité traditionnel.
- Les îlots centraux des giratoires sont généralement aménagés pour attirer le regard afin de garantir leur bonne perception par les usagers (cf. norme SN 640 263 carrefours giratoires). Cela est particulièrement important hors localité. Dans cet esprit, les giratoires du canton sont tous éclairés la nuit. Les îlots centraux sont généralement aménagés avec des plantations (buissons, fleurs, arbustes, parfois des arbres) pour être bien visibles. Ils constituent d'ailleurs de bons éléments pour marquer l'effet de porte d'un village. Parfois, des sculptures ou autres objets (moulins, etc.) sont implantés par les communes pour marquer l'identité d'un lieu par exemple.
- Ces aménagements permettent d'entraver la visibilité par-dessus l'îlot, laquelle est reconnue pour inciter les conducteurs à relâcher leur attention vers la gauche et à ne pas respecter la priorité ou tenir compte des autres usagers. Ils participent donc également à la sécurité. L'opportunité de la pose d'obstacles fixes tels que candélabres, arbres ou objets d'art est analysée de manière critique, sous l'angle de la sécurité. Il y a lieu d'en évaluer la dangerosité en tenant compte notamment des vitesses, de la localisation, des conditions géométriques et de la trajectoire des véhicules. Une récente étude du Service des ponts et chaussées sur l'accidentologie des giratoires cantonaux confirme cependant le très faible risque lié à l'îlot central, puisque 2,3 % seulement des accidents le concernent.
- A ce titre, le cas du giratoire de Kleinbödingen cité dans la question est assez significatif. La commune a souhaité y aménager une terrasse délimitée par des murets en béton. A proximité, le giratoire du centre de Gurmels, plus modeste, est de même nature. Durant les travaux, en l'absence de rampe sur l'anneau intérieur du giratoire, l'aspect massif de l'aménagement a pu impressionner plus d'un automobiliste. Mais aujourd'hui, avec une hauteur de 90 cm, cette terrasse ne présente pas de particularité singulière, hormis peut-être l'aspect contondant de ses angles. Ceux-ci sont toutefois protégés par les îlots directionnels d'accès au giratoire, qui, comme leur nom l'indique, servent à canaliser et dévier les véhicules dans l'anneau du giratoire.

Fribourg, le 17 mars 2009