

<b>Gander Daniel / Collaud Elian, députés</b>		P2055.09	
Etude de faisabilité et réalisation		DAEC	
		Cosignataires: ---	
Reçu SGC: 28.05.09	Transmis CHA: 25.06.09*	Parution BGC: juin 2009	

### Dépôt et développement

#### Historique

Le 23 juin 2006, les députés du Grand Conseil ont plébiscité le crédit permettant la construction du pont de la Poya et, le 24 septembre 2006, les Fribourgeoises et Fribourgeois l'ont accepté à une très large majorité. Sa réalisation, l'une des plus importantes de ces dernières décennies, a débuté dernièrement et l'ouverture du pont est prévue et programmée à fin 2011.

#### Situation actuelle

Sur la rue de Morat, à Granges-Paccot, le trafic routier est aujourd'hui très dense dans les deux sens de circulation. Il provoque de nombreuses perturbations et ralentissements en raison des infrastructures peu pratiques mises en place actuellement.

La réalisation du pont de la Poya a conduit à revoir la situation et, après réexamen du dossier, des modifications ont dû être apportées sur l'axe N 12 – route de Morat.

A Fribourg, la rue de Morat, est également fortement engorgée à certaines heures de la journée et lors de manifestations sportives. Ceci engendre de nombreuses difficultés pour les transports publics et le trafic routier en particulier.

Sur l'avenue du Général-Guisan, la circulation est également difficile à certaines heures de la journée, en raison notamment de la sortie des écoles.

#### Conséquences et mesures d'accompagnement

Notre attention est retenue par les mesures d'accompagnement de la construction du pont de la Poya, telles que la fermeture du pont de Zaehringen à la circulation. Cette mesure provoquera sans aucun doute un énorme impact sur le trafic routier arrivant aux abords du site St-léonard et accédant aux voies de communication adjacentes amenant les véhicules vers le centre de Fribourg.

Certes, des modifications et améliorations sont prévues sur l'axe A12 – rue de Morat, mais l'étude d'impact n'a semble-t-il pas été menée sur tout le secteur touché par la circulation routière.

#### *Rue de Morat*

En effet, nous nous demandons dans quelle mesure le trafic routier allant vers le centre de Fribourg sera absorbé, car cet afflux important de véhicules sur la rue de Morat provoquera inévitablement des ralentissements et des bouchons aux heures de pointe. Ces effets perturberont par conséquent aussi fortement les transports publics.

---

\* date à partir de laquelle court le délai de réponse du Conseil d'Etat (5 mois).

### *Avenue du Général Guisan*

Nous relevons que la circulation y est actuellement déjà difficile à certaines heures de la journée. Elle le sera d'autant plus lorsque les nouvelles constructions de la Butte de Torry seront réalisées et dont l'accès et le retour se feront par l'avenue Jean-Bourgknecht.

Nous notons également que les axes secondaires conduisant le trafic de l'avenue à la route du Jura sont aussi sujet à des difficultés de fluidité.

### **Etude de faisabilité et de réalisation**

En raison des différents constats et critères énumérés ci-dessus, nous demandons au conseiller d'Etat, Directeur de l'aménagement, de l'environnement et des constructions, d'ouvrir une enquête de faisabilité et de prévoir la construction de :

- 1 un tunnel souterrain à quatre voies, dans le prolongement des voies CFF, tendant du site St-Léonard à la route de la Fonderie.

ou

- 2 une galerie couverte à quatre voies, dans le prolongement des voies CFF, tendant également du site St-Léonard à la route de la Fonderie. Cette galerie, en son toit, pourrait être aménagée en promenade, piste cyclable ou jardin d'agrément.

### **Objectifs**

L'une ou l'autre infrastructure permettra, une fois mise en place et avec des mesures d'accompagnement, de canaliser le trafic routier sortant du pont de la Poya et de la route de Morat ou à l'opposé venant de Marly et de la route de la Glâne. Elle fera aussi que les transports publics soient mieux à même d'assumer leur mission et de respecter leurs horaires en raison de la diminution du nombre des usagers empruntant le même itinéraire.

Ces mesures permettront ainsi de diminuer fortement le trafic transitant actuellement par le centre-ville de Fribourg. Elles permettront aussi d'améliorer sensiblement la qualité de l'air et de vie des habitants de Fribourg.

### **Mesures à prendre**

Il est indispensable de faire preuve d'anticipation dans la planification de ce projet. En effet, nous invitons le Conseil d'Etat de n'autoriser, aux abords du site St-Léonard et aux abords du secteur de la route de la Fonderie, aucune construction nouvelle qui empêcherait la réalisation de l'une ou l'autre variante.

Dans le contexte actuel, la situation n'est plus tolérable pour les riverains de la rue de Morat et de l'avenue du Général-Guisan. Elle le sera encore moins à l'avenir, car le trafic automobile s'accroîtra encore ces prochaines années, notamment en raison de l'augmentation croissante et incessante du nombre d'habitants de Fribourg et de son agglomération.

\* \* \*