

Canton de Fribourg

**Votation populaire
du 24 septembre 2006**

**Construction du pont
et du tunnel de la Poya
et aménagement de la route de Morat**





■ Sommaire / argumentaire

Un enjeu qui en appelle à la solidarité cantonale	p.	4
Le peuple fribourgeois s'est toujours montré solidaire lors des votations portant sur l'avenir du canton.		
Un projet indispensable au trafic d'agglomération	p.	5
La nécessité du pont et du tunnel de la Poya n'est plus à démontrer : le trafic de transit paralyse le centre-ville, nuit à la qualité de vie et pénalise la fluidité des transports en commun.		
Le pont de la Poya : esthétique, fonctionnel et en harmonie avec l'environnement	p.	6-8
Le projet Poya est un ensemble harmonieux, une véritable valeur ajoutée à l'esthétique de la Cité des Zaehringen.		
Mesures d'accompagnement pour une maîtrise des effets du trafic	p.	9
Le projet Poya prévoit des mesures d'accompagnement afin de protéger les quartiers historiques et de limiter au maximum les nuisances sonores et les reports de trafic dans les quartiers d'habitation.		
Un investissement financé pour moitié par la Confédération	p.	10
Grâce au fonds d'infrastructure attendu de la Confédération, le canton de Fribourg se trouve dans une situation favorable pour obtenir une participation fédérale de 50%.		
Un coût supportable pour le canton et principalement réinvesti dans l'économie fribourgeoise	p.	11
Le canton peut faire face avec sérénité aux investissements dont il a besoin.		
Le projet Poya ne met pas en cause les autres projets routiers cantonaux	p.	12
Le calendrier des réalisations routières cantonales ne laissera pas en rade les autres projets, ni les travaux d'entretien.		
Conclusion	p.	13
Le décret soumis au peuple fribourgeois	p.	14-15
Un ouvrage d'art contemporain qui préserve le patrimoine historique	p.	16
Illustration de l'intégration du pont de la Poya.		

■ Un enjeu qui en appelle à la solidarité cantonale

Le pont de la Poya fait partie intégrante des grandes réalisations routières cantonales. Il constitue, depuis des décennies, l'une des priorités inscrites au plan directeur cantonal, au même titre que le furent la construction des autoroutes A1, A12 et la route de contournement de Bulle H189.

Le peuple
fribourgeois
s'est toujours
montré soli-
daire lors
des votations
portant
sur l'avenir
du canton.

Le projet
Poya est un
nouveau pari
pour la
prospérité.

Le projet Poya contribuera indiscutablement au développement économique de l'ensemble du canton. L'objectif du projet vise par ailleurs à garantir une mobilité durable dans l'agglomération fribourgeoise et à désengorger le centre-ville. L'amélioration des transports publics et privés dans le principal pôle économique du canton est devenue indispensable pour assurer la place que Fribourg mérite parmi les grands centres suisses. Pour que cette position soit garantie, il a été fait maintes fois appel à la solidarité du peuple fribourgeois qui s'est toujours prononcé par des votes exemplaires. Cette solidarité est aujourd'hui une nouvelle fois sollicitée, car il en va de la cohérence des projets d'infrastructure routière cantonaux et du développement économique local et régional.

L'ouvrage,
tel que vous le verrez
du lac de Schiffenen...

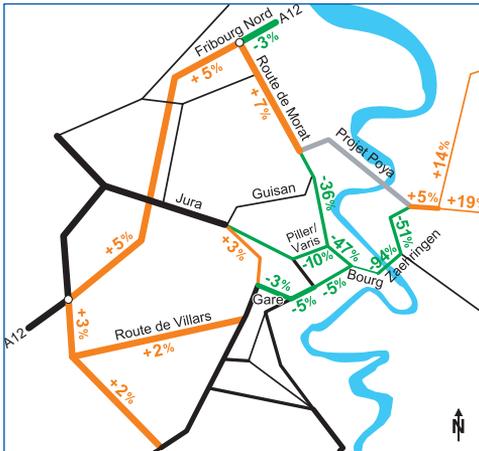


...et des jardins familiaux.

■ Un projet indispensable au trafic d'agglomération

Le projet Poya répond à un souci ancien des habitants de la ville de Fribourg et de ses autorités : dériver le trafic de transit qui asphyxie les artères de la ville, donner la priorité aux transports en commun, aux piétons et aux cyclistes, protéger notre patrimoine historique d'importance nationale et désengorger le quartier du Bourg qui subit une charge quotidienne de trafic de quelque 25 000 véhicules. La dégradation incessante du symbole de la ville, la cathédrale Saint-Nicolas, témoigne de l'urgence d'une solution durable.

Ces éléments sont une pièce maîtresse du plan régional des transports de la communauté urbaine des transports de l'agglomération fribourgeoise (CUTAF). Ce plan a précisément pour but de limiter les mouvements de transit dans le centre-ville en les reportant sur les pénétrantes et sur l'autoroute A12 dont le rôle de périphérique urbain est renforcé.



Projection 2020 : Différences de trafic dues au pont de la Poya.

Le projet permet de soulager les rues du centre historique (en vert) au prix d'augmentations supportables sur d'autres axes (en orange).

La nécessité du pont et du tunnel de la Poya n'est plus à démontrer : le trafic de transit paralyse le centre-ville, pénalise la fluidité des transports en commun et nuit à la qualité de la vie de milliers d'hommes et de femmes y résidant ou y travaillant.

La cathédrale Saint-Nicolas, un monument qui subit quotidiennement les attaques de la pollution.



■ Le pont de la Poya : esthétique, fonctionnel et en harmonie avec l'environnement

L'importance de l'esthétique.

De type haubané en partie centrale, le pont de la Poya – issu d'un concours – a été délibérément conçu dans une architecture contemporaine et pensé dans la grande tradition des ponts suspendus de la ville de Fribourg. Nul doute que son élégante silhouette renforce encore l'attrait touristique de la ville. Le pont de la Poya est une véritable valeur ajoutée à l'esthétique de Fribourg.

Une intégration harmonieuse au paysage qui a dicté toute la réflexion des concepteurs.

Environnement naturel préservé. L'architecture de l'ouvrage s'intègre harmonieusement à l'environnement naturel et réduit au maximum l'effet d'encombrement visuel sur le fond de la vallée.

Le projet Poya comprend un pont, un tunnel et un réaménagement à quatre voies de la route cantonale entre le carrefour Saint-Léonard et la jonction Fribourg-Nord de l'A12.



Les piliers ont été redessinés par des architectes pour donner à l'ensemble élégance et modernité.

L'ouvrage tel que vous le verrez du Musée d'art et d'histoire.



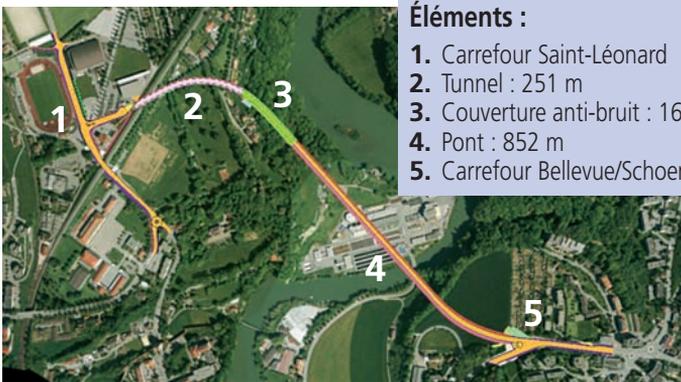
Fonctionnel. Partant du carrefour Saint-Barthélemy (côté Schoenberg), le pont de la Poya passe au-dessus de la Sarine et de la station d'épuration de la ville sur une longueur de 852 mètres, pour se prolonger par un tronçon souterrain (sous le parc du Palatinat, la route de Grandfey et la voie CFF) d'une longueur de 251 mètres et pour déboucher sur l'actuel carrefour de Saint-Léonard qui sera réaménagé.

D'une portée centrale de 196 mètres – ce qui constituera un record en Suisse – le pont de la Poya comprend trois voies de circulation pour le trafic motorisé; deux voies en direction du Schoenberg et une voie en direction de la route de Morat. Ces voies pourront être ouvertes en alternance grâce à des feux, en fonction des flux du trafic. Par exemple le matin, les deux voies pourront être ouvertes direction Schoenberg–Fribourg, et le soir, direction Fribourg–Schoenberg. Côté ville, une voie mixte de 3,50 m de largeur est réservée aux cyclistes et aux piétons. Cette voie mixte n'emprunte pas le tunnel mais raccorde le carrefour Bellevue au chemin du Palatinat.

La sortie du tunnel s'ouvre sur la route de Morat dont le réaménagement comportera quatre pistes de circulation, partant du carrefour du Mettetlet (à proximité de la patinoire), vers la jonction de l'autoroute A12, sur une longueur de 830 mètres.

La longueur totale de l'ouvrage, pont, tunnel et aménagements routiers compris est de 1770 mètres.

La solution retenue fait appel aux techniques de construction les plus récentes et garantit un ouvrage d'art de qualité aux coûts d'entretien minimaux.

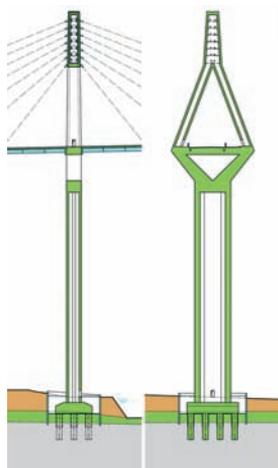


Éléments :

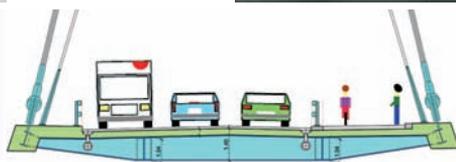
1. Carrefour Saint-Léonard
2. Tunnel : 251 m
3. Couverture anti-bruit : 167 m
4. Pont : 852 m
5. Carrefour Bellevue/Schoenberg

Caractéristiques principales du projet Poya

Longueur du pont	852 m
Longueur du tunnel	251 m
Longueur de la route à 4 voies	830 m
Largeur du tablier du pont, hors tout	19,25 m
Hauteur moyenne du tablier (au-dessus de la vallée de la Sarine)	70 m
Portée centrale de l'ouvrage	196 m
Portées des travées haubanées adjacentes	86 m
Hauteur des 2 mâts implantés au sol (70 m Sarine/tablier – 40 m au-dessus chaussée)	110 m
Hauteur des barrières de sécurité	2,50 m
Largeur totale de circulation du tunnel	10,51 m



Vue sur le futur tablier vers le Palatinat.



Trois voies de circulation et une voie mixte pour cycles et piétons.

■ Mesures d'accompagnement pour une maîtrise des effets du trafic

Afin de protéger le quartier historique du Bourg et de garantir la tranquillité des quartiers d'habitation, le projet Poya est accompagné d'un plan directeur partiel des transports, défini et mis en œuvre par les communes de Fribourg et de Granges-Paccot.

La circulation sur le pont de Zaehringen sera en principe interdite aux voitures. En revanche, les services de sécurité, les bus, les cyclo-moteurs et les vélos y seront bien entendu admis.

Les quartiers de la Basse-Ville, l'avenue du Général-Guisan et les routes adjacentes, la rue de Morat, le Varis, la rue Joseph-Piller ainsi que les routes de la Chenevière et de Chantemerle à Granges-Paccot bénéficieront de mesures d'accompagnement permettant un plafonnement du trafic au niveau antérieur à l'ouverture du pont.

Pour les routes où le trafic augmentera, des mesures de protection contre le bruit seront prises afin de respecter les valeurs légales. Un revêtement routier peu bruyant sera utilisé et, si nécessaire, des fenêtres isolantes remplaceront les vitres actuelles.

Le pont sera couvert sur une longueur de 167 mètres avant l'entrée du tunnel afin de protéger le quartier du Palatinat contre le bruit.

«La Ville de Fribourg s'engage à réaliser des mesures d'accompagnement conformément au plan directeur partiel des transports. Un crédit d'investissement sera proposé au Conseil général dans le cadre du budget 2007.»

*Conseil communal
de la Ville de Fribourg,
le 13 juin 2006*

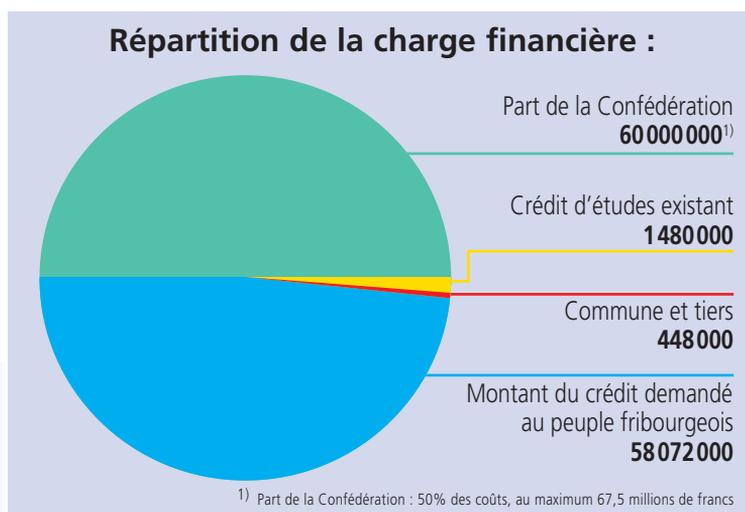
Protection du quartier historique du Bourg.



■ Un investissement financé pour moitié par la Confédération

Grâce aux nouvelles dispositions arrêtées par le Parlement fédéral en matière de contribution dans le domaine du trafic d'agglomération, le canton de Fribourg se trouve dans une situation favorable pour obtenir une participation fédérale de 50%.

Le crédit de construction du projet Poya approuvé par le Grand Conseil le 23 juin 2006 par une majorité importante, et qui est soumis au présent vote populaire, se monte à **58072000 francs**. La Confédération est disposée, au titre des projets urgents dans le domaine du trafic d'agglomération du fonds d'infrastructure, à prendre en charge au maximum la moitié des coûts du projet Poya. La contribution financière attendue de la Confédération s'élève au maximum à 67,5 millions de francs. Est également comprise dans ce montant la participation au financement des mesures d'accompagnement qui sont en lien direct avec le projet. Cette participation doit encore être approuvée par le Conseil national, alors que le Conseil des Etats l'a déjà acceptée à l'unanimité le 21 mars 2006. Cependant, la subvention fédérale est subordonnée à la condition que le chantier Poya démarre avant la fin de l'année 2008, faute de quoi une nouvelle demande de participation financière devra être formulée auprès de la Confédération. Mais celle-ci ne présentera plus les mêmes avantages. Selon l'article 5 du décret soumis en votation, celui-ci devient caduc si la Confédération n'est pas en mesure d'assurer sa part au titre du fonds d'infrastructure.



■ Un coût supportable pour le canton et principalement réinvesti dans l'économie fribourgeoise

Le canton a les moyens de s'engager dans l'investissement du projet Poya. La réalisation de l'ouvrage prévue sur environ cinq ans permettra une répartition des charges bien équilibrée dans le temps. Les investissements, ainsi que les amortissements qui en découlent, sont compatibles avec la capacité financière actuelle du canton.

Cet investissement de 120 millions de francs avec une importante participation financière de la Confédération (60 millions de francs) fera bénéficier l'économie et les entreprises fribourgeoises d'un apport substantiel d'activité réparti sur plusieurs années.

Le canton peut faire face avec sérénité aux investissements dont il a besoin.

	Total	Confédération	Etat	Commune	Tiers
Pont et tunnel de la Poya	110 000 000	55 000 000	55 000 000		
Route de Morat	10 000 000	5 000 000	4 552 000	162 000	286 000
Total	120 000 000	60 000 000	59 552 000	162 000	286 000

■ Le projet Poya ne met pas en cause les autres projets routiers cantonaux

L'équipement routier et autoroutier du canton a été considérablement renforcé au cours des dernières années, et les projets ont été réalisés progressivement, au gré des capacités financières. Après le vote pour la réalisation de la ceinture périphérique bulloise en 2001, le peuple est invité à se prononcer aujourd'hui sur le projet Poya figurant en tête des priorités gouvernementales. Mais cet important projet ne se réalisera pas au détriment des chantiers routiers programmés en d'autres endroits dans le canton.

Et en plus des investissements ordinaires dans les travaux publics, demain d'autres défis d'infrastructures devront être relevés, tels les liaisons Romont-Vaulruz et Marly-Matran ainsi que le contournement de Düdingen.

Pour que ces grands travaux d'intérêt général puissent se faire, la solidarité cantonale sera toujours nécessaire.

Le calendrier des réalisations routières cantonales est dicté par des priorités gouvernementales. Celles-ci ne laissent cependant pas en rade les autres projets d'envergure, ni les travaux d'entretien ordinaires.

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Mise à l'enquête publique et traitement des oppositions pont et tunnel de la Poya								
Mise à l'enquête publique et traitement des oppositions route de Morat								
Approbation du projet pont et tunnel de la Poya								
Approbation du projet route de Morat								
Crédit d'engagement au Grand Conseil (23 juin 2006), Votation populaire (24 sept. 2006)								
Projet d'exécution, mise en soumission et adjudication								
Travaux de construction								

■ Conclusion

La réalisation du projet Poya est indispensable à l'agglomération fribourgeoise et au renforcement des atouts économiques du canton. Le Conseil d'Etat sollicite les moyens financiers nécessaires à sa réalisation et **recommande au peuple fribourgeois d'accepter le décret**. Le Grand Conseil l'a accepté le 23 juin 2006 par 103 voix contre 2, et 3 abstentions.

La question qui vous est posée est la suivante :

Acceptez-vous le décret du 23 juin 2006 relatif à l'octroi d'un crédit d'engagement pour la construction du pont et du tunnel de la Poya et l'aménagement à quatre voies de la route de Morat à Fribourg et Granges-Paccot?

Celui ou celle qui accepte le décret doit voter OUI.

Celui ou celle qui refuse le décret doit voter NON.

www.pont-poya.ch



■ Le décret soumis au peuple fribourgeois

Décret

du 23 juin 2006

relatif à l'octroi d'un crédit d'engagement pour la construction du pont et du tunnel de la Poya et l'aménagement à quatre voies de la route de Morat à Fribourg et Granges-Paccot

Le Grand Conseil du canton de Fribourg

Vu les articles 45 et 46 de la Constitution du canton de Fribourg du 16 mai 2004;

Vu la loi du 15 décembre 1967 sur les routes;

Vu la loi du 25 novembre 1994 sur les finances de l'Etat;

Vu le message du Conseil d'Etat du 25 avril 2006;

Sur la proposition de cette autorité,

Décète :

Art. 1

¹ Un crédit d'engagement de 58 072 000 francs est ouvert auprès de l'Administration des finances en vue d'assurer le financement des travaux relatifs à la construction du pont et du tunnel de la Poya et à l'aménagement à quatre voies de la route de Morat, à Fribourg et Granges-Paccot.

² Ce crédit correspond à la part cantonale pour les travaux, dont le montant total est estimé à 120 000 000 de francs. Le solde des coûts, soit 61 928 000 francs, correspond à la contribution fédérale attendue au titre du fonds d'infrastructure, soit 60 000 000 de francs, à la participation de la commune de Granges-Paccot pour 162 000 francs, à la participation de tiers pour 286 000 francs ainsi qu'au montant du décret déjà adopté pour les études, soit 1 480 000 francs.

Art. 2

¹ Les crédits de paiements nécessaires aux travaux seront portés aux budgets annuels relatifs à l'aménagement des routes cantonales, sous le centre de charges PCAM, et utilisés conformément aux dispositions de la loi sur les finances de l'Etat.

² L'Administration des finances est autorisée à faire l'avance des fonds pour la part fédérale et de tiers.

³ Les disponibilités financières de l'Etat sont réservées.

Art. 3

Le montant du crédit d'engagement sera majoré ou réduit en fonction:

- a) de l'évolution de l'indice suisse des prix de la construction, Espace Mittelland, édité par l'Office fédéral de la statistique, survenue entre la date de l'établissement du devis (indice construction total, octobre 2005 : 114,4 pts) et celle de l'offre;
- b) des augmentations ou des diminutions officielles des prix survenues entre la date de l'offre et celle de l'exécution des travaux.

Art. 4

Les dépenses relatives aux travaux prévus seront activées au bilan de l'Etat, puis amorties conformément aux dispositions de la loi sur les finances de l'Etat.

Art. 5

Le présent décret devient caduc si la Confédération n'est pas en mesure d'assurer sa part au titre du fonds d'infrastructure.

Art. 6

¹ Ce décret n'a pas de portée générale.

² Il est soumis au referendum financier obligatoire.



Perfekte Integration und verbesserte Mobilität:
Die Poyabrücke schliesst sich an die
Hängebrücken-Tradition der Stadt Freiburg
aus früherer Zeit an.