



Message 2025-DIME-30

26 août 2025

Crédit d'engagement pour le financement de la part cantonale des travaux de la séquence n° 3 du réaménagement de la traversée routière de Neyruz

Nous avons l'honneur de vous soumettre le message accompagnant le projet de décret relatif à l'octroi d'un crédit d'engagement pour le réaménagement de la traversée de Neyruz selon le concept Valtraloc. Le crédit d'engagement se monte à 6 800 000 francs.

Table des matières

1	L'essentiel en bref	2
2	Contexte	2
3	Projet de traversée du village	3
4	Assainissement contre le bruit routier (OPB)	4
5	Présentation de la séquence 3	5
6	Montant du crédit demandé	5
7	Procédure et calendrier	6
8	Autres aspects	6
9	Conclusion	7

1 L'essentiel en bref

La commune de Neyruz planifie depuis plusieurs années le réaménagement de la traversée routière de son village dans le sens d'un concept Valtraloc, conjointement avec le Service des ponts et chaussées.

Le réaménagement projeté permettra de transformer cet axe routier en un espace polyvalent, accueillant à la fois les habitant-es, leurs activités et les véhicules. Les mesures prévues incluent la réduction du gabarit de la chaussée, la promotion de la mobilité douce grâce à des trottoirs plus larges et à des voies cyclables et la plantation d'arbres. Cet aménagement améliorera la qualité de vie des résident-es en rendant le village plus agréable et plus sûr, permettra aux enfants de se rendre avec plus de sécurité à l'école du village. La réalisation des mesures nécessaires de lutte contre le bruit routier s'inscrit aussi dans les réflexions.

Le réaménagement sera divisé en 6 séquences, échelonnées dans le temps, pour permettre à la commune de coordonner ses travaux d'infrastructures avec les chantiers routiers et de répartir ses investissements sur plusieurs années.

L'objet de ce message concerne uniquement le financement de la part cantonale de la séquence 3 du projet de traversée de Neyruz, qui a été mise à l'enquête en 2022, et qui sera réalisée en premier.

Parallèlement aux travaux de planification de la traversée du village, l'option d'une route de contournement de Neyruz a aussi été étudiée. A l'issue de leur réflexion, la commune et l'Etat sont tombés d'accord pour privilégier un projet Valtraloc ambitieux présenté dans ce message. Cela permet notamment de faire une économie de l'ordre de 40 millions par rapport à la réalisation d'une route de contournement, estimée à 55 millions de francs alors que la réalisation du concept Valtraloc devrait présenter un coût total des différentes étapes entre 15 et 18 millions de francs.

2 Contexte

Peu après 1993, alors que l'outil Valtraloc – VALorisation des espaces routiers en TRAversée de LOCalités – venait de naître, la commune de Neyruz s'est lancée dans des réflexions pour le mettre en œuvre. Valtraloc a pour objectif de créer des aménagements de traversées de localités qui allient modération de trafic et valorisation des espaces publics. Le but est de concilier au mieux les intérêts des riverains avec les besoins de mobilité et de sécurité routière en milieu urbain ainsi que la prise en compte des aspects patrimoniaux. La lutte contre le bruit est aussi un enjeu clé des réflexions menées par la commune et par l'Etat.

Parallèlement aux réflexions sur le réaménagement selon le concept Valtraloc, un projet de route de contournement a été étudié. Il faisait partie du lot de sept réalisations dont le crédit d'études a été voté par le Grand Conseil en septembre 2016, mais elle ne figure pas parmi les trois projets prioritaires (Kerzers, Prez-vers-Noréaz et Romont).

La construction d'une route de contournement aurait permis de délester le village d'une partie des véhicules qui le traversent et de limiter les investissements nécessaires sur la route cantonale existante de la traversée de Neyruz. Toutefois, considérant que cette nouvelle route impacterait trop lourdement d'autres citoyens situés sur son parcours et en faisant la balance des avantages et des inconvénients des impacts sur l'aménagement du territoire et sur les terres agricoles, les autorités communales se sont prononcées en faveur de la poursuite d'un projet Valtraloc ambitieux plutôt que d'une route de contournement.

La commune a confirmé sa volonté en décembre 2024. L'exécutif a maintenu « avec force et sans ambiguïté la position exprimée lors de la législature précédente ». En raison de l'avancement du projet Valtraloc et de la décision de la commune, le projet de route de contournement de Neyruz ne figurera plus au plan directeur cantonal.

En 2017, un projet d'assainissement au bruit de la traversée de village avait été mis à l'enquête. Mais ce projet, qui comprenait un revêtement phono-absorbant et des parois antibruit, s'avérait insuffisant car trop de secteurs restaient soumis à des valeurs de bruit supérieures aux valeurs légales. Pour atteindre les objectifs, et selon la jurisprudence fédérale produite entretemps, l'impact de la réduction de la vitesse de 50 à 30 km/h a dû être pris en considération, ce qui a nécessité des tests avec l'implication de l'Office fédéral de l'environnement.

Suite à l'évolution de la situation juridique dans le domaine de la protection contre le bruit routier et suite à la décision de la commune de Neyruz de renoncer à une route de contournement, la séquence 3 du projet Valtraloc de Neyruz, qui fait l'objet de ce message, a été mise à l'enquête en 2022.

Le projet de traversée du village intègre les changements nécessaires pour la sécurité et le confort des habitant-e-s, la coordination des travaux avec la réalisation des infrastructures communales, la mobilité automobile, la mobilité douce avec notamment des infrastructures cyclistes et le développement durable.

3 Projet de traversée du village

La mise en place du nouvel aménagement de la traversée du village de Neyruz se réalisera en 6 séquences numérotées : 2, 3, 4, Centre, 4a et 5. Ce découpage permet à la commune de répartir les investissements sur plusieurs années et de coordonner ses travaux d'infrastructures (canalisations, eau potable, autres services) avec les travaux routiers.



Les séquences 2 à 5 de la traversée du village de Neyruz, avec, en haut, l'itinéraire de la route de contournement (2000p) dont le projet a été abandonné.

A l'exception de la séquence 3, qui a déjà été mise à l'enquête publique, toutes les séquences sont en phase d'étude, dans des stades d'avancement différents. L'ensemble du projet est estimé à 16 millions de francs. Seuls les coûts de la séquence 3, la plus onéreuse, sont consolidés.

Deux autres séquences d'aménagement de la route cantonale ont été analysées dans la préparation du projet, mais elles ne concernent pas la traversée du village proprement dit. La séquence 1 est le tronçon Cottens–Neyruz alors que la séquence 6 concerne le tronçon Neyruz–Matran. Elles ont été incluses dans les réflexions pour assurer la cohérence des aménagements cyclables prévus dans chacune des séquences.

Les phases de réalisation des séquences sont planifiées selon des impératifs de sécurité et de mise à niveau des infrastructures communales ou cantonales. Après la réalisation de la séquence 3, la commune souhaite réaliser la séquence 2 – 110 mètres – qui lui permettra d'achever les travaux de séparation entre les eaux usées et les eaux claires. Suivra alors la séquence 4, puis la viendra la séquence Centre avec le carrefour de la rte d'Onnens, le carrefour de l'allée Jean Tinguely, le passage supérieur sur les voies CFF et le réaménagement éditorial autour du restaurant de l'Aigle Noir. La partie du restaurant de l'Aigle Noir jusqu'au giratoire du Marchet constituera la séquence 4a. Enfin les travaux se poursuivront avec la séquence 5 entre le giratoire du Marchet et celui de Champ Didon.

4 Assainissement contre le bruit routier (OPB)

Le 28 février 2025, le projet de décision d'assainissement du bruit du réseau routier cantonal pour la traversée du village de Neyruz a été mis en consultation par publication dans la Feuille officielle, conformément à l'art 13 de l'OPBS (ordonnance cantonale sur la protection contre le bruit et les dangers liés au son, RSF 814.11). Une décision finale sera rendue prochainement.

La Direction du développement territorial, des infrastructures, de la mobilité et de l'environnement (DIME) prévoit d'ordonner au Service des ponts et chaussées de poser des revêtements phonoabsorbants sur une grande partie de la traversée du village. Pour des raisons pratiques et en raison du bruit provoqué par la présence de joint entre les revêtements phonoabsorbant et le revêtement « traditionnel », toutes les séquences de la traversée du village seront recouvertes de phonoabsorbant, à l'exception des giratoires.

Il a aussi été ordonné de limiter la vitesse sur deux secteurs, qui représentent, au total 593 m de route, sur les quelque 2 km de la traversée du village. Ces 593 m se trouvent sur les séquences 4, Centre et 4a, sur une partie desquelles la limitation à 30 km/h que la nuit a déjà été décidé à titre provisoire et d'essai.

N° de l'axe routier	Point de repère du début du tronçon	Point de repère de fin du tronçon	Longueur	Vitesse actuelle	Nouvelle vitesse
2000	2975 + 84 m	2975 +106 m	22 m	80 km/h	50 km/h
2000	3050 + 0 m	3100 +90 m	571 m	50 km/h	30 km/h

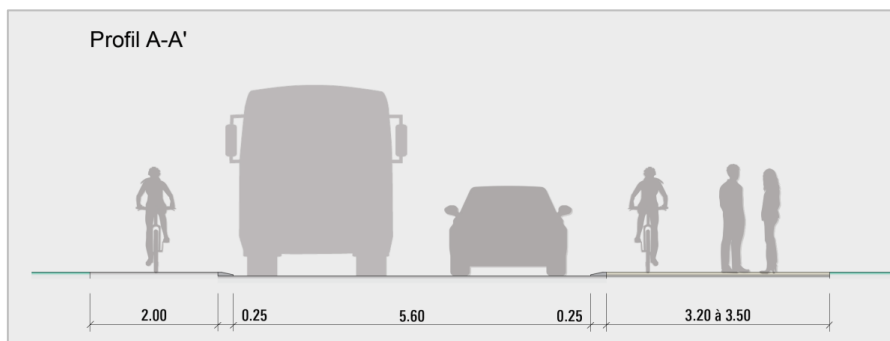
L'abaissement à 30 km/h est nécessaire sur les tronçons concernés pour compléter les effets du revêtement phonoabsorbant dans l'objectif répondre aux contraintes légales de la protection contre le bruit : il permet également d'améliorer la sécurité routière et de faire cohabiter harmonieusement trafic, bâti et habitant-es. Il va donc dans le sens du projet de traversée du village. Il aura un impact très réduit sur le temps de traversée (moins d'une minute).

Trois murs antibruit devront également être réalisés pour un total de quelque 120 m.

Enfin, 4 bâtiments sont concernés par des mesures d'allègement, qui consiste à constater juridiquement qu'il n'est pas possible de respecter les VLI sans prendre des mesures disproportionnées (autres que la pose de revêtement phonoabsorbant et la réduction de la vitesse), que ce soit sous l'angle économique et/ou d'intégration urbanistique.

5 Présentation de la séquence 3

Le projet d'aménagement de la séquence 3 a été mise à l'enquête en 2022. Elle s'étend sur 422 m de La Charrière au giratoire de La Daille (nommé aussi Fin Nierlet). A l'image de l'ensemble des travaux, elle va apporter des changements majeurs dans le gabarit de la chaussée. Aujourd'hui, les voies réservées au trafic motorisé mesurent 7,00 m de largeur. Après les travaux, elles seront réduites à 5,60 m, pour favoriser la réduction de la vitesse du trafic automobile et donner plus de place aux piétons et aux cyclistes.



Gabarit routier de la séquence 3

Une bordure biaise de 25 cm est prévue de chaque côté de la chaussée. La largeur de la chaussée évitera également que les véhicules roulent trop rapidement dans la traversée du village.

Dans le sens de la descente, le trottoir avec cycles autorisés mesurera entre 3,00 m et 3,20 m de large, c'est-à-dire la largeur permettant à deux personnes de se croiser et à un vélo de rouler à côté. Les enfants et les familles pourront également rouler à vélo sur le trottoir.

A la montée, une piste cyclable de 2 m de large est prévue. Cet aménagement nécessite des emprises de terrain sur le talus qui borde la route. Un important mur de soutènement de 346 m de long sera réalisé dans ce but.

Sur la séquence 3, il n'est pas prévu de réduction de vitesse à 30 km/h pour lutter contre le bruit routier. Un revêtement phono-absorbant ainsi qu'un mur antibruit seront nécessaires.

Des arbres seront plantés pour lutter contre les îlots de chaleurs et pour agrémenter la traversée.

6 Montant du crédit demandé

Le crédit d'engagement à charge de l'Etat sollicité pour le réaménagement selon le concept Valtraloc de la traversée de Neyruz se monte à 6 800 000 francs. Ce montant est basé sur la rentrée des offres suite à la procédure ouverte des travaux de génie civil. Un montant de 10 % est intégré pour tenir compte des divers et imprévus.

	Part cantonale	Part communale	Total
Honoraires mandataires	500 000	120 000	620 000
Travaux génie-civil y c. le mur*	4 900 000	980 000	5 880 000
Plantations et éclairage	0	150 000	150 000
Acquisitions de terrain	280 000	60 000	340 000
Sous-total	5 680 000	1 310 000	6 990 000
Divers et imprévus (10 %)	568 000	131 000	699 000
Total HT	6 248 000	1 441 000	7 689 000

	Part cantonale	Part communale	Total
TVA 8,1 %	506 088	116 721	622 809
Total TTC	6 754 088	1 557 721	8 311 809
Total arrondi TTC	6 800 000	1 560 000	8 360 000

*Sont inclus dans les travaux de génie civil un mur de soutènement d'une valeur d'environ 2,5 millions de francs.

Le montant à charge de l'Etat est de 6 800 000 francs. La part à charge de la commune de Neyruz se monte à 1 560 000 francs TTC.

Chaque projet de construction étant unique, les risques que l'on peut identifier à ce stade sont les suivants :

- > Présence de conduites souterraines pas répertoriées ou pas indiquées correctement ;
- > Problème géotechnique lié à la construction du long mur de soutènement ;
- > Etat de la fondation de la chaussée moins bon que les échantillons prélevés ne le laissent penser ;
- > Problème de la fondation du trottoir actuel en phase chantier, utilisé comme route provisoire ;
- > Coûts liés à la garantie des accès latéraux pendant les travaux ;
- > Coûts liés à la gestion de la circulation bidirectionnelle.

7 Procédure et calendrier

La procédure d'approbation des plans du projet devrait aboutir prochainement. Les voies de droit demeurent donc ouvertes.

Sous réserve d'éventuelles procédures juridiques et de la décision du Grand Conseil, les travaux, adjugés par le Conseil d'Etat débuteront en 2025 encore. Ils s'étaleront sur 24 mois.

Durant toute la durée du chantier, la circulation bidirectionnelle sera maintenue pour le trafic automobile, alors qu'un itinéraire de déviation sera prévu pour les poids lourds dans le sens Romont – Fribourg. Des agents de régulation du trafic, notamment aux heures de pointe, pourraient être engagés en cas nécessité pour gérer les éventuels embouteillages, qui pourraient être causés par les travaux de la traversée de Neyruz et/ou du chantier de la jonction de Matran N12.

Pendant toute la durée des travaux, une déviation du trafic piétonnier et cyclable est prévue.

8 Autres aspects

Le décret proposé n'a pas d'influence sur la répartition des tâches entre l'Etat et les communes.

Il n'a pas d'influence sur l'effectif du personnel de l'Etat et n'est pas concerné par les questions d'euro-compatibilité.

Compte tenu du montant de la dépense, le projet de décret doit, conformément à l'article 141 al. 2 de la loi du 6 septembre 2006 sur le Grand Conseil (montant plus élevé que 1/8 % des dépenses de l'Etat indiqué dans l'ordonnance précisant certains montants liés aux derniers comptes de l'Etat, RSF 612.21), être adopté à la majorité des membres du Grand Conseil (majorité qualifiée de 56 voix) et non à la majorité des membres présents (art. 140 de la même loi).

Compte tenu du montant de la dépense (plus petit que 1/4 % des dépenses de l'Etat), le projet de décret n'est pas soumis au referendum financier facultatif.

9 Conclusion

Ce projet s'inscrit dans la stratégie du programme gouvernemental du Conseil d'Etat qui prévoit d'appliquer les principes de l'urbanisme durable (mesure 3.1.3), de préserver le paysage (3.1.6), développer le réseau cyclable et promouvoir le vélo (3.3.3). Il contribue également à la valorisation de la localité de Neyruz.

Nous vous invitons à adopter le présent décret.