

**Etude de faisabilité et réalisation d'un tunnel ou d'une galerie couverte reliant le site St-Léonard à la route de la Fonderie**

---

**Résumé du postulat**

Par postulat déposé et développé le 28 mai 2009 (BGC p. 1159), les députés Daniel Gander et Elian Collaud – constatant les difficultés du trafic sur la route de Morat à Granges-Paccot, la rue de Morat et l'avenue du Général-Guisan à Fribourg et ayant des craintes sur les perturbations sur le trafic de ces mêmes routes subséquentes à la mise en place des mesures d'accompagnement du pont de la Poya effectives dès son ouverture fin 2013 (notamment la fermeture du pont de Zaehringen au trafic automobile privé) – demandent de réaliser une étude de faisabilité et de prévoir la construction de :

- un tunnel à quatre voies dans le prolongement des voies CFF, reliant le site St-Léonard à la route de la Fonderie ;

ou

- une galerie couverte à quatre voies, dans le prolongement des voies CFF, reliant également le site St-Léonard à la route de la Fonderie, galerie dont le toit pourrait être aménagé en promenade, piste cyclable ou jardin d'agrément.

Les députés demandent également à n'autoriser aucune construction aux abords du site St-Léonard et du secteur de la route de la Fonderie qui pourrait empêcher la réalisation de leur projet.

Les députés énumèrent les avantages d'une telle solution, notamment la canalisation du 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, la diminution du trafic de transit à travers le centre de la ville de Fribourg, la plus grande disponibilité des routes en surface libérées pour les transports publics et l'amélioration de la qualité de l'air et de la vie des habitants de Fribourg.

**Réponse du Conseil d'Etat**

Un tunnel sous la ville de Fribourg, une idée certes pas nouvelle. A la fin des années 80, la Ville de Fribourg planifiait son concept dénommé « parapluie » avec une galerie qui amenait le trafic du futur pont de la Poya, de l'avenue du Général-Guisan au centre de la ville. Une autre idée avait alors été avancée ultérieurement par une entreprise générale proposant de relier les parkings souterrains de la ville avec des mini-tunnels bidirectionnels permettant le passage de véhicules légers uniquement. Les tunnels débutaient aux cinq entrées/sorties de ville (Poya, Jura, Pérolles, Daillettes, Belle-Croix) et permettaient à tout le trafic d'accéder à la dizaine de parkings souterrains de la ville, et également de transiter de l'une des entrées à une autre sortie. Cette idée, certes intéressante, mais absolument pas à l'échelle de la ville, est restée évidemment sans suite.

La philosophie a changé depuis et le concept de circulation de l'agglomération est différent. Le rapport explicatif du plan directeur de l'agglomération de Fribourg définit la stratégie suivante (voir pages 58ss du rapport) :

### Concept global des transports

*La mise en œuvre des lignes directrices en matière de transports repose sur les objectifs et principes issus du plan régional des transports.*

*Les éléments principaux du concept global des transports sont les suivants :*

- renforcement de la hiérarchisation du réseau routier (réseau tangentiel, réseau radial d'entrée de ville et compartimentage) ;*
- renforcement du rôle des TC [transports en commun] (bus et rail) et des modes doux au sein de l'agglomération ;*
- développement des interfaces multimodales (parkings d'échange, parcs deux-roues) à proximité des arrêts TC et des haltes ferroviaires ;*
- poursuite de la mise en place de mesures garantissant la continuité du réseau cyclable ;*
- modération de trafic dans les quartiers d'habitat en poursuivant l'introduction des mesures de modération déjà introduites dans plusieurs communes de l'agglomération ;*
- mise en place d'une politique de stationnement coordonnée.*

### Complémentarité transports / urbanisation

*La mise en œuvre des mesures de circulation et le développement des pôles d'urbanisation doivent être coordonnés pour s'assurer de développer à des endroits choisis.*

*Les pôles d'urbanisation prévus par le Plan directeur de l'agglomération, dépendent des mesures nécessaires en matière de transports pour absorber les nouvelles générations de trafic et tout particulièrement de la mise en place du concept global des transports.*

### Réseau routier

*En application des principes de hiérarchisation du réseau routier, il est prévu de :*

- renforcer le rôle de l'autoroute A12 qui dispose de réserves importantes pour les déplacements automobiles internes à l'agglomération. Pour optimiser l'utilisation de cette infrastructure, des mesures doivent être prises au niveau des jonctions autoroutières et des liaisons routières principales sur le plan de la fluidité du trafic et de la sécurité ;*
- modifier les jonctions d'autoroute de Matran, Fribourg-Sud/Centre, Fribourg-Nord et Düdingen dont dépendent directement les pôles d'urbanisation des secteurs de jonction ouest et est, Bertigny-ouest, Plateau d'Agy/Champ des Alouettes et Birch ;*
- assurer la continuité de la ceinture de l'agglomération (réseau tangentiel) par la réalisation du pont de la Poya, la mise à quatre voies de la route de Morat, l'amélioration de la semi-autoroute Givisiez/Villars-sur-Glâne, la réalisation d'une éventuelle liaison Marly–Matran ;*
- réaliser une demi-jonction à Granges-Paccot permettant de faciliter les liaisons entre Berne et les zones d'activités de Givisiez et de Granges-Paccot ;*
- réorganiser la circulation au centre-ville de Fribourg sur le principe du compartimentage. L'efficacité de cette mesure dépend de la mise en place de*

*points de maîtrise du trafic au niveau de la gare et du quartier du Bourg favorisant les TC et les modes doux mais limitant le transit ;*

- développer le réseau de routes tangentielles qui offre des alternatives d'itinéraires hors des zones d'habitat dense également pour les centres secondaires comme Düdingen en combinant des axes existants et de nouvelles infrastructures routières (contournement routier) ;*
- accompagner ces développements par des mesures de modération pour favoriser le trafic local, les modes de déplacements alternatifs à la voiture et améliorer le cadre de vie des habitants en traversée de localité (concept Valtraloc).*

Certains avantages qu'apporterait la solution préconisée par les députés peuvent être atteints en prenant des mesures plus ciblées, par exemple, dans le cadre du projet Poya, la variante de galerie souterraine dans le secteur de St-Léonard (en cours d'étude par les mandataires du projet Poya) et les mesures d'accompagnement ciblées qui seront mises en place par la Ville de Fribourg.

Ces mesures font partie intégrante du projet Poya et lient les autorités, notamment par le plan directeur partiel des transports (PDpT) et les éléments contenus dans le rapport d'impact sur l'environnement du projet Poya (disponibles sur le site Internet [www.pontpoya.ch](http://www.pontpoya.ch)). A noter que l'objectif général du PDpT est formulé ainsi : « *les valeurs de trafic mesurées avant l'inauguration de l'ouvrage ne seront pas augmentées suite à sa mise en service* ».

Les solutions préconisées par le postulat sont l'expression de l'esprit d'une époque où progrès technique, développement économique et mobilité se sont traduits presque partout par une expansion phénoménale de voies de circulation, y compris en milieu urbain. Ces solutions répondaient avant tout aux besoins croissants du transport motorisé individuel sans trop se préoccuper des espaces et des autres fonctions urbaines. Ces voies de circulation monofonctionnelles posent aujourd'hui d'énormes problèmes en raison du peu de relations avec les structures bâties et leurs affectations. Pour y remédier, on tente de réduire la prédominance du trafic automobile individuel en créant des conditions favorables à la coexistence de tous les usagers.

Indépendamment de son coût (de l'ordre du demi-milliard) et les difficultés de réalisation, la proposition d'un tunnel sous la ville de Fribourg n'est pas justifiable en termes de transport et est disproportionnée à l'échelle de Fribourg et des temps d'attente rencontrés sur le réseau routier. De plus, cette proposition n'est pas cohérente avec les principes de circulation du projet d'agglomération qui se basent sur le renforcement du rôle de ceinture de l'autoroute pour les déplacements motorisés individuels (qui offre de grandes réserves de capacité) et le compartimentage du réseau urbain. D'autre part, une telle réalisation en faveur du trafic individuel motorisé est parfaitement contraire à ce qui est attendu des agglomérations au niveau du développement durable et des enjeux de maîtrise des nuisances dues au trafic routier et de la réaffectation de l'espace public pour d'autres usages et d'autres modes de déplacements visant l'amélioration de la qualité de vie en ville.

Dès lors, le Conseil d'Etat n'entend pas entreprendre d'étude dans ce sens et vous propose de rejeter le postulat.

Fribourg, le 15 septembre 2009