Postulat Nicolas Bürgisser / Jean-Pierre Dorand **N° 266.04**
Elargissement de deux à quatre pistes de la route cantonale entre St-Léonard et la sortie de l'autoroute Fribourg-Nord

---

Réponse du Conseil d'Etat

Le Conseil d'Etat partage le souci des postulants de réaliser un aménagement routier raisonnable du plateau d'Agy. Il constate avec satisfaction que des démarches ont déjà été entreprises. Par rapport aux différentes questions soulevées par les postulants, il prend position comme suit:

1. Principe des quatre voies

La circulation sur le plateau d'Agy fait l'objet d'un plan directeur de circulation, de stationnement, des transports publics et des aménagements publics du plateau d'Agy (plan directeur intercommunal du plateau d'Agy), établi par les communes de Granges-Paccot et de Fribourg. Les services de l'Etat ont été étroitement associés à ces études et le plan directeur est actuellement en phase d'approbation par la Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions (DAEC).

Ce plan directeur propose la mise à quatre voies de la rue de Morat, pour faire face à l'augmentation prévisible du trafic à moyen terme.

2. Trafic

Le trafic actuel à la rue de Morat s'établit à quelque 20 900 véhicules par jour (trafic journalier moyen TJM en 2000).

L'augmentation de trafic envisagée, qui s'établit à un maximum de 38 600 véhicules par jour à l'an 2020, résulte des éléments suivants:

- le développement des activités du plateau d'Agy lui-même;
- le report des charges selon les scénarios du plan général de la CUTAF.

Le pont de la Poya n'est responsable que d'une très faible part de l'augmentation du trafic. En effet, le trafic qui vient de la rive droite de la Sarine et qui passe actuellement à la rue de Morat transite par le quartier du Bourg. A futur, avec le projet Poya, le quartier du Bourg sera interdit au trafic de transit. Le trafic de la rive droite devra donc emprunter le pont de la Poya pour rejoindre la rue de Morat. Sur cette dernière, il s'agit donc du même trafic qu'actuellement et seule l'augmentation générale de la mobilité est responsable de l'augmentation de cette part du trafic à la rue de Morat. Il est donc erroné de prétendre que le pont de la Poya générera en lui-même une énorme augmentation du trafic sur cette route.

3. Réservation de terrains

A la rue de Morat, les limites de construction sont définies dans le plan directeur des circulations, approuvé par la Direction des travaux publics (actuellement DAEC) le 26 novembre 1997.

Ces limites de construction, qui sont fixées à 15 mètres de part et d'autre de l'axe de la route, permettent le passage à quatre voies. Toutes les constructions réalisées le long de cette route respectent ces limites. La réservation des terrains est donc assurée.

4. Transports en commun, piétons et cyclistes

Les transports publics, selon le plan directeur intercommunal du plateau d'Agy, empruntent pour l'essentiel les routes situées en dehors de la rue de Morat proprement dite. Il est prévu de réinsérer le trafic des bus, en direction de la ville à partir du cimetière, par un carrefour à feux qui permette de donner la priorité à ces bus. De même, le contrôle d'accès en ville se fera à St-Léonard, au carrefour d'accrochage du projet Poya à la rue de Morat. Ce carrefour sera équipé de feux, notamment pour pouvoir donner la priorité aux transports en commun.

Le plan directeur intercommunal du plateau d'Agy fixe également les principes de circulation pour les piétons et cyclistes, qui se fait essentiellement en dehors de la rue de Morat. Les traversées de la rue de Morat sont prévues par des passages piétons.

Enfin, ce plan directeur intercommunal fixe les principes d'aménagement public. Dans ce but, les communes de Fribourg et de Granges-Paccot, avec l'aide des services de l'Etat, ont entrepris l'étude d'aménagement urbanistique de la rue de Morat, sous forme de mandats coordonnés.

5. Gestion des carrefours

Le plan directeur intercommunal du plateau d'Agy fixe également les principes de gestion des carrefours par des giratoires, à l'exception de l'allée du Cimetière et du carrefour de St-Léonard.

Les études effectuées montrent que les carrefours, tels que prévus et avec quelques aménagements, permettent de garantir la capacité pour la plus grande part du trafic futur. Pour le scénario de développement le plus pessimiste, une gestion de l'ensemble des carrefours par des feux serait nécessaire.

La gestion des carrefours telle que proposée par les députés n'est envisageable que pour le carrefour des Grives. Pour l'autre carrefour giratoire donnant accès à Forum Fribourg (carrefour du Lavapesson), ce type d'aménagement n'est pas possible. La proximité du viaduc du Lavapesson ne laisse en effet pas la place d'aménager les rampes pour le passage inférieur.

D'autre part, l'étude d'aménagement urbanistique citée ci-dessus, qui a pour but d'améliorer l'image de l'entrée en ville sur cet axe, paraît peu compatible avec un aménagement très orienté vers le trafic, tel que proposé par les postulants.

Enfin, les aménagements proposés sont extrêmement coûteux. Etant des carrefours édilitaires, ils seraient à la charge de la commune de Granges-Paccot. C'est pourquoi le Conseil d'Etat propose de ne pas retenir cette partie du postulat.

6. Planification

La mise à quatre voies de la rue de Morat est prévue pour 2007. La demande de crédit correspondante sera coordonnée avec la demande de crédit de construction du projet Poya. Toutefois, avant de présenter cette demande de crédit, le Conseil d'Etat doit disposer des résultats de l'étude d'aménagement urbanistique citée ci-dessus.

7. Conclusion

En résumé, le Conseil d'Etat se détermine comme suit sur les demandes des postulants:

- Le passage à quatre voies de la rue de Morat est déjà prévu dans le plan directeur intercommunal du plateau d'Agy.
- La réservation des terrains n'est pas nécessaire, car elle est déjà garantie par les limites de construction actuelles.
- Les transports publics et les usagers les plus faibles sont déjà pris en compte dans le plan directeur intercommunal du plateau d'Agy.
- La construction de tunnels pour permettre le trafic de transit sous les carrefours giratoires serait contraire au plan directeur intercommunal du plateau d'Agy et engendrerait des coûts très élevés.

Les instruments nécessaires à la concrétisation des trois premiers points soulevés par les députés existent donc. Le dernier point n'est ni nécessaire, ni envisageable financièrement.

Le Conseil d'Etat vous propose d'accepter le postulat, à l'exception des tunnels sous les giratoires, dans la mesure où la majeure partie des demandes est déjà planifiée. Le Conseil d'Etat informera le Grand Conseil dans le cadre du message concernant la demande de crédit.

- La discussion et le vote sur la prise en considération de ce postulat auront lieu ultérieurement.

Fribourg, le 5 avril 2005