



Savary Daniel

Traversée de Neyruz, demande de précisions

Cosignataires : 0

Réception au SGC : 15.10.25

Transmission au CE : *15.10.25

Dépôt

Le 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 sera soumis sous peu au Grand Conseil. Lors de la session d'octobre 2025, certaines inquiétudes sont apparues dans la députation quant à la configuration du projet, notamment au sujet de la largeur de la chaussée qui sera de 560 cm. Cette largeur réduite pour un axe prioritaire a pour objectif de limiter la vitesse effective des véhicules sur un tronçon dont la vitesse maximale obligatoire restera fixée à 50 km/h. Les buts recherchés par cette réduction effective de la vitesse sont, d'une part, un gain de sécurité et, d'autre part, l'abaissement du bruit routier. De part et d'autre de la chaussée, des bordures biaisées permettront aux véhicules les plus larges de monter sur les pistes de mobilité douce afin de se croiser à bonne distance. Cette manœuvre semble inévitable avec une largeur de chaussée de 560 cm. En effet, selon les instructions du Service des ponts et chaussées « Profils géométriques types pour projets routiers », la largeur minimale admise pour un axe routier prioritaire, hors concept Valtraloc, est de 600 cm, voire de 700 cm, afin de permettre les croisements.

La traversée de Neyruz est un axe prioritaire qui connaît une charge de trafic importante pouvant atteindre, selon les sources, les 14'000 véhicules par jour. Il n'y a pas de route d'évitement à cet axe, qui demeure la principale liaison routière entre Romont et l'agglomération fribourgeoise. A titre de comparaison, la traversée de Posieux, qui connaît une fréquentation similaire, a fait l'objet d'un aménagement Valtraloc comme envisagé à Neyruz. Néanmoins, la largeur de la chaussée est restée à 600 cm.

Je remercie par avance le Conseil d'Etat de répondre aux questions suivantes, si possible avant la future prise de décision du Grand Conseil sur le financement de la première étape du réaménagement de la traversée de Neyruz.

1. Vu la charge de trafic importante que connaît Neyruz, est-ce que le concept Valtraloc est adapté dans le cas d'espèce ?
2. Y a-t-il un exemple existant d'aménagement similaire dans le canton de Fribourg sur un axe présentant la même charge de trafic, soit environ 14'000 véhicules par jour ?
3. Le principe d'une chaussée étroite avec la possibilité de débordement des véhicules lourds sur les voies de mobilité douce présente-t-il un danger accru pour les piétons et les cyclistes vu la charge importante de trafic à Neyruz rendant ces débordements, de facto, plus fréquents ?

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

4. Vu l'évolution démographique du canton de Fribourg, la charge du trafic routier en général semble devoir encore augmenter. Dans le cas précis de Neyruz, est-ce que les aménagements envisagés sont à même de supporter une charge de trafic accrue ?
 5. Est-ce que le concept Valtraloc tel que planifié à Neyruz connaît une limite en termes de charge de trafic ?
 6. A Köniz, la traversée de la localité évoquée comme exemple du genre en Suisse ne connaît pas de rétrécissement significatif de la chaussée comme planifiée à Neyruz. Le trafic routier y est de 18'000 véhicules par jour. Dans le canton de Fribourg, le concept Valtraloc semble réalisable avec une chaussée de 600 cm comme à Posieux. Quelles sont les raisons pour que cette variante d'une largeur de 600 cm n'ait pas été retenue à Neyruz ?
 7. L'utilisation de plus en plus fréquente, voire généralisée à moyenne échéance, de véhicules électriques silencieux a-t-elle été prise en considération dans la planification de la traversée de Neyruz ?
-