

**Réponse à la question n° 36  
de M. Simon Jordan (CG-PCS)  
relative à une éventuelle limitation de vitesse sur le tronçon routier  
séparant la patinoire du Stade universitaire Saint-Léonard**

**Résumé de la question**

En séance du 11 octobre 2021, M. S. Jordan posait la question suivante:

"Je me pose une question concernant la route de la rue de Morat délimitant d'un côté la patinoire et de l'autre le stade Saint-Léonard. Cette route sépare également les terrains synthétiques de leurs vestiaires qui se trouvent au stade Saint-Léonard. Il y a donc souvent des jeunes qui traversent cette route pour se rendre à leurs entraînements.

La Ville a-t-elle déjà envisagé de rendre ce tronçon moins attrayant pour les automobilistes, en le limitant à 30 km/h, afin de favoriser le trafic souterrain par le tunnel?"

**Réponse du Conseil communal**

Le site sportif Saint-Léonard subit et va subir ces prochaines années des transformations importantes en matière d'installations sportives. Ces nouvelles surfaces généreront des flux importants de piétons au niveau de la rue de Morat en surface. Par ailleurs, ce secteur intègre une interface importante de transports publics avec notamment aujourd'hui la présence de la halte Poya et de la ligne 1 puis demain d'une nouvelle halte ferroviaire et du passage de la ligne tangentielle 7.

Conscient des enjeux et des potentiels qu'offre ce secteur, le Conseil communal a entrepris, à de nombreuses reprises, des démarches visant à pacifier la rue de Morat en surface:

- En 2013 (pendant les travaux de construction du Pont de Poya), le Service cantonal des ponts et chaussées (SPC) a été abordé par la Ville pour lui demander l'instauration d'une zone 30 km/h sur la rue de Morat en surface entre l'actuel carrefour à feux Poya et la limite communale avec Granges-Paccot. En effet, la Ville de Fribourg ne dispose pas d'une délégation de compétence pour décider et publier sur son territoire des restrictions de vitesse. Seul le SPC dispose actuellement de cette compétence.

Cette demande avait notamment pour objectifs de dissuader le trafic en transit de cheminer par la rue de Morat en surface plutôt que d'emprunter la route en souterrain. Une telle mesure d'instauration d'une zone 30 km/h avait également pour objectif de profiter des travaux en cours pour aménager cet axe sous forme de rue et non sous forme d'un espace purement routier. Ces aménagements auraient permis de pacifier le secteur et de retisser des liens entre les parties urbanisées présentes de part et d'autre de la route.

Le SPC ne partageant pas l'avis de la Ville, cette demande n'a pas abouti.

- En 2018/2019, dans le cadre du dossier de l'assainissement au bruit routier, la Ville de Fribourg a analysé si des abaissements de la vitesse à 30 km/h, par exemple, pourraient avoir des effets positifs sur le respect des valeurs limites d'immissions sonores. Il ressort de cette étude qu'un abaissement de la vitesse est bénéfique sur certains axes pour faire diminuer le bruit routier et ainsi protéger la population. La rue de Morat en surface ne fait pas partie de ces axes.

Toutefois, afin que ce concept d'abaissement des vitesses en lien avec le bruit routier fonctionne, il est nécessaire d'avoir un réseau cohérent et lisible. Dans ce cadre, la rue de Morat en surface a été intégrée à la planification de la Ville et fait partie des axes à abaisser à 30 km/h (sous forme d'une limitation de vitesse et non d'une zone 30) pour assurer la cohérence du réseau.

- En 2020, l'étude d'assainissement au bruit et les expertises relatives aux limitations de la vitesse à 30 km/h sur plusieurs axes en ville, dont le tronçon de la rue de Morat en surface entre le carrefour à feu Poya et la limite communale avec Granges-Paccot ont été transmises à la DAEC par la Ville.

En conclusion, le Conseil communal partage l'avis de l'auteur de la question n°36 et estime qu'une limitation de la vitesse sur ce secteur s'avèrerait nécessaire et le sera d'autant plus avec les projets en cours ou à venir. Il rappelle encore qu'il a entrepris plusieurs démarches depuis 2013, tout en relevant que la compétence pour limiter la vitesse sur cet axe relève de l'Autorité cantonale.