Réponse du Conseil d'Etat à un instrument parlementaire
—
Question Nicolas Kolly et Gilles Schorderet 2014-CE-292
Route Marly–Matran : où en sommes-nous ?

I. Question

Notre canton vient d'inaugurer en grande pompe le Pont de la Poya ; ce nouveau symbole pour notre canton permettra de contourner une partie de Fribourg et de libérer le quartier du Bourg d'un trafic qui l'étouffait. Il est important que la ville de Fribourg – et désormais son agglomération – puisse compter sur une infrastructure routière périphérique de qualité, afin d'éviter le trafic de transit. Or, le dernier maillon manquant est désormais la route Marly–Matran. De plus, cette route, attendue de longue date, donnera à la ville de Marly–quatrième ville du canton en termes de population – un accès à l'autoroute dont elle a bien besoin. En effet, cette commune connaît actuellement des difficultés financières – qui ont amené l'exécutif communal a proposé d'importantes hausses d'impôts pour le prochain exercice fiscal.

Cependant, Marly possède des atouts de développement importants, notamment sur le site « Ilford », où un centre de l'innovation est envisagé. 100 millions seront ainsi investis sur ce site de 370 000 m^2. Un accès direct à l'autoroute pour ce site serait sans aucun doute bénéfique.

Enfin, la route Marly–Matran est une liaison autoroutière indispensable pour le trafic des poids lourds, nécessaire à l'économie de la Haute-Sarine et de la Haute-Singine (industrie du bois par exemple).

Le projet de la route Marly–Matran a fait l'objet de l'acceptation par le Grand Conseil d'un crédit d'étude de 6 625 000 francs en 2006. Cependant, en 2009 le Conseil d'Etat communiquait qu'une étude d'opportunité avançait les avantages d'une simple amélioration de la route de Chésalles. En 2009, une motion parlementaire (M1073.09) demandait la construction de cette route conformément au crédit d'étude de 2006. La réponse à cette motion informait cependant qu'une nouvelle étude sera nécessaire concernant une autre variante de la route et c'est à cette condition que les auteurs avaient retiré leur motion.

Enfin, dernier épisode en date en 2013, une étude commandée par le Conseil d'Etat sur les routes de contournement dans le canton considérait la liaison Marly–Matran comme ayant une utilité « faible », au même titre que la route de contournement de Guin. Le conseiller d'Etat Maurice Ropraz affirmait par ailleurs avec raison que « cette analyse n'est pas à prendre à la lettre ». Afin que le dossier de la route Marly–Matran ne soit oublié dans les limbes de l'administration cantonale, nous remercions le Conseil d'Etat de répondre aux questions suivantes :

1. Où en est le projet de la route de liaison entre Marly et Matran ?
2. Quels projets existent pour effectuer cette liaison et quel projet est privilégié par le Conseil d'Etat ?

3. Cette route aura-t-elle un accès direct au site « Ilford » et à son centre de l'innovation ?
4. Quand sera soumis un crédit de construction pour cette route au Grand Conseil, respectivement quand est-ce que cette route sera construite ?
5. Les difficultés financières du canton font-elles que le Conseil d'Etat a abandonné ce projet malgré le crédit d'étude de 6 625 000 francs voté en 2006 ?
6. Comment le Conseil d'Etat se positionne-t-il suite à l'étude de 2013 qui considérait la route de Marly–Matran comme ayant un intérêt faible ?
7. Le Conseil d'Etat est-il conscient de la nécessité d'effectuer cette liaison routière, avantageuse pour la ville de Fribourg mais aussi pour toute la Haute-Sarine et la Haute-Singine ?
8. Le Conseil d'Etat estime-t-il important que l'agglomération de Fribourg dispose d'un périphérique routier complet ?

9 décembre 2014

II. Réponse du Conseil d'Etat

La question de la réalisation d'une route reliant Marly à Matran a fait l'objet de plusieurs études. Entre 1991 et 1992 déjà, 10 variantes ont été comparées, et par décret du 8 juin 1994, un crédit d'engagement a été voté afin d'effectuer les études nécessaires et de réserver les couloirs pour une traversée de la Sarine en amont de Fribourg.

1. Etudes liées à la réfection du pont de Pérolles

En 1996, à l'occasion de la planification de la réfection du pont de Pérolles, plusieurs variantes d'un raccordement des communes de la rive droite de la Sarine à l'autoroute A12 à Matran en évitant Marly étaient à nouveau analysées. Le rapport délivré concluait qu' « un éventuel contournement de Marly (liaison Marly–Matran) ne résoudrait pas complètement les problèmes de trafic, car plus de la moitié des mouvements utilisant le pont de Pérolles a son origine ou sa destination dans Marly même et n'utiliserait donc pas une route de contournement ». Il recommandait par conséquent « de développer à moyen terme une stratégie sans nouvelle traversée, c'est-à-dire un statu quo en renonçant à la construction d'une nouvelle route, au profit d'un élargissement du pont de Pérolles », « de réserver, pour le développement à long terme, les couloirs nécessaires » et « de développer les études techniques, avant le terme de validité de ce plan de zone réservée ». En février 2001, suite à des études effectuées par le Service des ponts et chaussées (SPC), une zone réservée, dont la validité expirait le 9 février 2006, fut fixée pour une variante débutant au bas de la Crausaz à Marly, passant par Chésalles et Hauterive (secteur Posieux) et se raccordant à la jonction d'autoroute A12 à Matran. Une étude d'avant-projet de la liaison routière Marly–Matran fut menée entre 2004 et 2005.

2. Etude de circulation de 2009

En janvier 2006, le Conseil d'Etat sollicitait un crédit d'engagement pour les études de la route Marly–Posieux de 6 625 000 de francs. Dans son message accompagnant le projet de décret, il précisait toutefois qu'une étude de trafic devrait notamment « apporter des conclusions quant à l'effet de la liaison sur le fonctionnement du système de transport (rapport coût-utilité) », et prévoyait « d'intégrer ce projet dans le projet d'agglomération et de requérir une contribution fédérale par le biais du fonds d'infrastructure à hauteur de 50 % au maximum ». Il soulignait

cependant que les incertitudes liées à la contribution fédérale étaient « trop importantes pour garantir une telle contribution » et que l'étude de trafic avait notamment pour but « d'analyser l'effet de la route sur le fonctionnement du trafic d'agglomération. » Dans sa conclusion le Conseil d'Etat précisait que l'étude permettrait « d'envisager la réalisation de cette route si elle se justifie ».

Une étude de circulation fut donc réalisée, entre 2008 et 2009, par le bureau d'étude TRANSITEC qui analysa l'attractivité et la faisabilité économique de deux variantes :

> Variante A : réalisation du projet de liaison routière Marly–Matran (60 millions de francs),

> Variante B : réalisation de mesures d'amélioration des conditions de circulation des transports publics entre Marly-Cité et la gare de Fribourg (7,6 millions de francs).

Le Groupe technique et le Comité de pilotage, présidé par la Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions (DAEC) et constitué des représentants des communes concernées, de la CUTAF et des tpf, retenaient à l'unanimité une variante combinée. Cette variante « consiste en la réalisation des mesures d'amélioration des conditions de circulation des bus et les aménagements en faveur des modes doux », la réalisation de la nouvelle liaison routière Marly–Matran et de mesures d'accompagnements complémentaires (variante A) ne devant être « envisagée qu'à l'horizon 2030, selon l'évolution des charges de trafic rencontrées dans le secteur. » « La faisabilité et l'opportunité d'une amélioration de la liaison routière existante (route de Chésalles), qui pourrait offrir une alternative intéressante à la nouvelle liaison Marly–Matran à des coûts moindres », devraient néanmoins être analysées au préalable.

3. Etude d'opportunité de 2012

La 1re phase d'une étude préliminaire fut réalisée entre 2009 et 2010 par CSD Ingénieurs SA qui examina différentes solutions sur deux tronçons distincts :

> Tronçon A : amélioration de la route existante entre Marly et le carrefour d'Arconciel qui serait portée au standard d'une route cantonale de 7 m de large avec améliorations ponctuelles du tracé ;

> Tronçon B : nouveau franchissement de la Sarine à Hauterive (cinq variantes étudiées).

La 2e phase de cette étude préliminaire, dont le rapport final « Requalification de la liaison Marly–Hauterive » fut publié en mai 2012, développait une alternative à la nouvelle liaison Marly–Matran (solution de base). Elle consiste en une amélioration du secteur Marly–Carrefour d'Arconciel et un nouveau franchissement du sillon de la Sarine dont les accroches d'extrémités reprennent celles prévues dans la solution de base.

4. Evaluation et priorisation des routes de contournement de 2013

Devant les nombreuses demandes de réalisation de routes de contournement et afin de disposer d'un outil d'aide à la décision, la DAEC demandait en 2012 au Service de la mobilité (SMo) de procéder à une évaluation et une priorisation de 26 projets proposés par les communes.

Une utilité globale a été calculée sur la base de 5 groupes de critères pondérés (bénéfices directs pour tous les usagers de la route, amélioration de la sécurité du trafic, atteintes environnementales et consommation des ressources, qualité de vie en milieu urbain, espaces et structures économiques

nécessaires au développement). L'utilité globale obtenue a ensuite été comparée à une estimation des coûts annualisés.

Les projets analysés ont été répartis en 4 catégories :

> Catégorie I : Rapport utilité/coût à l'horizon 2030 élevé. Lancement d'une étude de planification recommandé pour affiner la priorisation,

> Catégorie II : Rapport utilité/coût à l'horizon 2030 moyen. Vérification des résultats à long terme (après 2030) et aménagement des traversées de localité à moyen terme recommandés,

> Catégorie III : Rapport utilité/coût à l'horizon 2030 faible. Report de la réalisation de la route de contournement et aménagement des traversées de localité à moyen terme recommandés,

> Catégorie IV : Rapport utilité/coût à l'horizon 2030 négatif. Renoncement de la réalisation et aménagement des traversées de localité à moyen terme recommandés.

Parmi les 26 projets analysés figuraient les deux variantes retenues dans l'étude préliminaire terminée en 2012, à savoir :

> La liaison Marly–Matran (variante de base) qui comprend le franchissement du ruisseau de Copy, la construction d'un pont sur le ruisseau de Chésalles (190 m) et d'un autre sur la Sarine (660 m) et dont les coûts d'investissement sont estimés à 60,5 millions de francs ;

> La requalification de la liaison Marly–Hauterive (Grangeneuve) qui comprend le franchissement du ruisseau de Copy, un pont sur la Sarine (350 m) et qui est estimé à 45 millions de francs.

Ces deux projets ont été classés en catégorie III. Une réalisation n'est donc pour le moment pas à l'ordre du jour mais un réexamen complet de l'opportunité et de la classification des projets de routes de contournement aura lieu en 2016.

5. Mesures réalisées et stabilisation des charges de trafic

Le pont de Pérolles fut rénové en 1994, et une voie de bus dans le sens Marly–Fribourg ainsi que deux bandes cyclables furent aménagées à cette occasion.

En outre, dans le cadre de la construction de l'usine d'incinération des déchets de Fribourg (UIDEF), mise en service en 2001, il fut décidé de construire l'évitement de Posieux et Matran. La nouvelle route de Muëses, mise au gabarit d'un axe prioritaire, fut ouverte en octobre 2004.

La plupart des mesures proposées dans l'étude de circulation réalisée par le bureau TRANSITEC en faveur des transports publics et de la mobilité douce font désormais partie du projet d'agglomération de 2e génération (PA2) de Fribourg. Ce PA2 prévoit le prolongement de la voie bus depuis Marly Grand-Pré jusqu'au carrefour des Charmettes à Fribourg, l'augmentation de la fréquence des bus urbains de la ligne 1 Portes-de-Fribourg–Marly, ce qui fut fait en 2011 puis en août 2014, et la prolongation de la ligne 3 jusqu'aux quartiers Nord de Marly. Il projette également la réfection de la route Marly–Bourguillon et l'aménagement de bandes cyclables.

La rénovation du Pont de Pérolles, l'aménagement de voies de bus et de bandes cyclables ainsi que l'augmentation de la cadence des bus ont permis de stabiliser les charges de trafic mesurées sur l'axe routier Marly–Fribourg.

Poste de comptage	TJM 1990 en véh./j[1]	TJM 1995 en véh./j	TJM 2000 en véh./j	TJM 2005 en véh./j	TJM 2010 en véh./j	TJM 2012 en véh./j
Marly Ouest	15 800	17 600	16 500	15 800	15 000	14 100
Pisciculture	20 100	19 700	18 900	-	16 400	-

Les charges relevées en 2014 sur la route d'Hauterive, à Hauterive, étaient de 2000 véh./j. Celles à la route de Chésalles ont évoluées de la manière suivante :

Poste de comptage	TJM 2007	TJM 2009	TJM 2014
Route de Chésalles (Marly)	2 500	2 700	2 600

La réalisation des autres mesures du PA2 devrait aussi avoir un impact sur les charges de trafic mesurées à Marly.

Sur la base de ces considérations, le Conseil d'Etat peut répondre comme suit aux questions posées.

1. *Où en est le projet de la route de liaison entre Marly et Matran ?*
2. *Quels projets existent pour effectuer cette liaison et quel projet est privilégié par le Conseil d'Etat ?*
4. *Quand sera soumis un crédit de construction pour cette route au Grand Conseil, respectivement quand est-ce que cette route sera construite ?*

La route Marly–Matran a fait l'objet de nombreuses études, et plusieurs variantes ont été analysées. Deux ont finalement été retenues en 2012 :

> La liaison Marly–Matran (variante de base) qui comprend le franchissement du ruisseau de Copy, la construction d'un pont sur le ruisseau de Chésalles (190 m) et d'un autre sur la Sarine (660 m) ;

> La requalification de la liaison Marly–Hauterive (Grangeneuve) qui comprend le franchissement du ruisseau de Copy, un pont sur la Sarine (350 m).

Le Conseil d'Etat ne privilégie à l'heure actuelle aucune de ces deux variantes, et toutes deux ont été analysées dans le cadre de l'évaluation et de la priorisation de 26 projets de routes de contournement menées en 2013.

Elles présentent un rapport coût/utilité faible et ont été classées en catégorie III. Une réalisation n'est par conséquent, à l'heure actuelle, pas à l'ordre du jour et il n'est pas prévu, pour le moment, de soumettre un crédit de construction au Grand Conseil. Avant de le faire, une étude de planification devrait de toute façon être effectuée. Une telle étude a été mandatée uniquement pour les projets classés en catégorie I. Toutefois, en 2016 un réexamen de l'analyse de 2013 aura lieu.

Dans ce contexte, la réalisation Marly-Matran sera réexaminée. Il faudra aussi tenir compte des effets du report du trafic de la Poya et du développement démographique et économique des localités concernées.

---

[1] TJM: Trafic journalier moyen
Véh./j: Véhicules / jour

3. Cette route aura-t-elle un accès direct au site « Ilford » et à son centre de l'innovation ?

Les deux variantes retenues sont compatibles avec un accès direct au site « Ilford ». Toutefois, l'opportunité de réaliser d'un tel accès sur la route actuelle de Chésalles doit être démontrée. En outre une telle réalisation est de la compétence de la commune de Marly.

5. Les difficultés financières du canton font-elles que le Conseil d'Etat a abandonné ce projet malgré le crédit d'étude de 6 625 000 francs voté en 2006 ?

L'étude d'opportunité réalisée entre 2008 et 2009 a mis en évidence que la réalisation de la nouvelle liaison routière Marly–Matran ne devrait être envisagée qu'à l'horizon 2030, selon l'évolution des charges de trafic rencontrées dans ce secteur. La plupart des mesures proposées, en faveur des transports publics et des modes doux, ont été intégrées au PA2 de l'Agglomération de Fribourg.

Le Groupe technique et le Comité de pilotage ont également proposé qu'une étude de faisabilité et d'opportunité d'une requalification de l'axe Marly–Hauterive (Grangeneuve) par la route communale de Chésalles soit effectuée. Des études techniques et environnementales pour cette requalification ont été entreprises dès 2010. Cette alternative figurait parmi les 26 projets évalués et priorisés en 2013.

Les difficultés financières actuelles du canton n'ont donc rien à voir avec le fait que la construction du contournement Marly–Matran ne soit toujours pas à l'ordre du jour.

6. Comment le Conseil d'Etat se positionne-t-il suite à l'étude de 2013 qui considérait la route de Marly–Matran comme ayant un intérêt faible ?

7. Le Conseil d'Etat est-il conscient de la nécessité d'effectuer cette liaison routière, avantageuse pour la ville de Fribourg mais aussi pour toute la Haute-Sarine et la Haute-Singine ?

Le Conseil d'Etat est conscient de l'augmentation du trafic dans le canton de Fribourg qui découle notamment de la forte augmentation démographique. Toutefois, il est d'avis qu'il est indispensable d'avoir une vision d'ensemble des demandes de réalisation des routes de contournement, d'où l'étude d'évaluation et de priorisation de 2013.

Cette étude est un outil d'aide à la décision technique, la décision finale appartenant au Conseil d'Etat, au Grand Conseil et éventuellement au peuple. Toutefois, les études effectuées depuis 1996 sur les variantes de route de contournement Marly–Matran vont dans le sens d'un rapport utilité/coût relativement faible.

Sur la base de l'évaluation et la priorisation de 2013, le Conseil d'Etat a décidé de réaliser les études de planification des routes de contournement classées en catégorie I ; elles ont déjà débuté. Les autres projets seront réexaminés en 2016. La révision du plan sectoriel des routes permettra également de redéfinir les besoins en matière d'aménagement routier dans le canton.

8. *Le Conseil d'Etat estime-t-il important que l'Agglomération de Fribourg dispose d'un périphérique routier complet ?*

Dans son Plan directeur d'agglomération (PDA), l'Agglomération de Fribourg a défini son réseau routier à l'échelle régionale. Le PDA et son rapport stratégique ont été approuvés par le Conseil d'Etat respectivement le 19 mars 2012 et le 23 mai 2013. La notion de périphérique routier complet n'apparaît pas. La liaison de Marly à l'autoroute A12 se fait soit par la route de Bourguillon et le Pont de la Poya (Fribourg Nord), soit par le pont de Pérolles et Villars-sur-Glâne (Fribourg Sud-Centre). Le PDA sera révisé en 2016 sur la base du projet d'agglomération de 3e génération qui sera transmis au plus tard le 30 juin à la Confédération.

9 février 2015