ETAT DE FRIBOURG
STAAT FREIBURG

Conseil d'Etat CE
Staatsrat SR

Message 2018-DAEC-61 1er mai 2018

—

du Conseil d'Etat au Grand Conseil accompagnant le projet de décret relatif à l'ouverture d'un crédit d'engagement pour la contribution de l'Etat de Fribourg au réaménagement de la jonction autoroutière de Matran

Nous sollicitons l'octroi d'un crédit d'engagement de **6 700 000** francs pour la contribution de l'Etat de Fribourg au réaménagement de la jonction autoroutière de Matran.

Le présent message accompagnant le projet de décret s'articule comme suit:

1. Introduction **1**

2. Situation **2**

3. Etudes **2**
3.1. Objectifs 2
3.2. Périmètres 2
3.3. Variantes 3
3.4. Environnement 3
3.5. Mobilité douce et transports publics 3

4. Projet **4**
4.1. Aménagements et équipements 4
4.2. Procédure et calendrier 4

5. Coûts **4**
5.1. Devis 4
5.2. Variations économiques 4

6. Financement **4**
6.1. Participations 4
6.2. Crédit d'engagement 5

7. Autres aspects **5**

8. Conclusions **5**

1. Introduction

Mise en service le 31 juillet 1971 en même temps que le premier tronçon de l'autoroute N12 entre Corpataux et Düdingen, la jonction autoroutière de Matran a depuis lors fait l'objet de plusieurs adaptations pour suivre l'évolution du trafic ainsi que le développement d'une importante zone commerciale dans le secteur.

Aujourd'hui, sa capacité arrive à saturation aux heures de pointes et va s'aggraver avec la densification de l'agglomération fribourgeoise.

Pour remédier à cette situation, l'Office fédéral des routes (OFROU), propriétaire et responsable des routes nationales depuis 2008, projette un réaménagement de la jonction.

La jonction étant reliée au réseau routier cantonal, l'Etat de Fribourg est associé au projet, de même que la commune de

Matran pour son réseau routier communal ainsi que pour ses aménagements édilitaires sur la jonction.

Ce projet s'inscrit également dans le programme gouvernemental de la législature 2017–2021 dans sa volonté d'adapter les infrastructures (2.3), de favoriser la mobilité durable (2.4) et de garantir la sécurité (3.5).

2. Situation

La jonction autoroutière de Matran se situe au sud de l'agglomération fribourgeoise. Elle est un point de convergence de plusieurs axes routiers cantonaux, dont une liaison transversale entre les autoroutes N1 et N12 et elle dessert les localités alentours ainsi qu'une importante zone commerciale locale.

3. Etudes

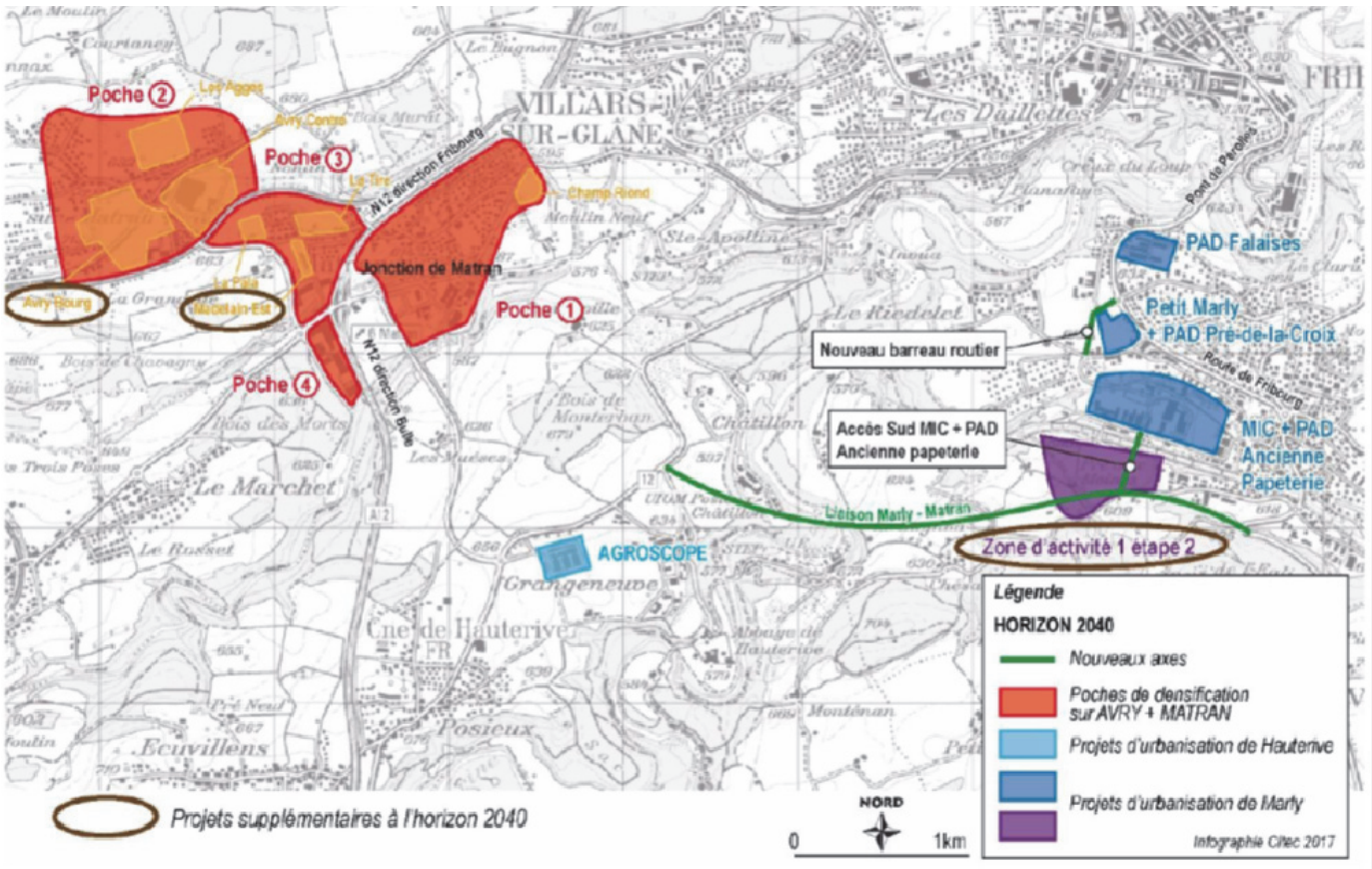
Les études ont été menées par l'OFROU, représentant du propriétaire des routes nationales et maître de l'ouvrage. Une coordination a été assurée avec l'Etat de Fribourg et la commune de Matran, notamment par le biais de séances d'informations et d'échanges.

3.1. Objectifs

Le réaménagement de la jonction doit permettre d'absorber le trafic jusqu'à l'horizon de planification 2040, en tenant compte de l'urbanisation locale et régionale ainsi que la future liaison Marly–Matran.

3.2. Périmètres

Le périmètre d'étude comprend la zone d'influence directe de la jonction, comme illustré ci-dessous:



Le périmètre du projet comprend la zone de fonctionnement de la jonction, comme illustré ci-dessous:

3.3. Variantes

Une étude de variantes a permis de comparer différentes solutions envisageables en termes de tracé en tenant également compte de leur impact sur le pont existant. Elle a fait l'objet d'une évaluation multicritères tenant notamment compte des coûts, délais et difficultés techniques.

3.4. Environnement

Conformément à la législation fédérale, à savoir la loi sur la protection de l'environnement (LPE) et l'ordonnance relative à l'étude de l'impact sur l'environnement (OEIE), le projet de réaménagement de la jonction de Matran a fait l'objet d'un rapport d'impact sur l'environnement (RIE).

Le RIE a permis d'identifier et d'apprécier les atteintes à l'environnement induites par le projet de manière à les prévenir, les réduire ou les compenser.

Les thèmes traités par le RIE sont la mésologie, soit l'air, l'eau, le bruit et les sols; l'occupation du sol, soit la forêt, l'agriculture, les infrastructures et les sites bâtis et enfin le patrimoine naturel et historique, soit les milieux naturels, la géomorphologie, l'archéologie, les sites historiques et le paysage. Des conclusions de l'étude, il ressort que l'impact environnemental du projet est globalement faible en raison, notamment, du maintien d'une grande partie de l'infrastructure existante et de l'absence de conflit écologique important.

Les mesures les plus significatives à réaliser concerneront la protection contre le bruit (revêtement phonoabsorbant), la protection des eaux et la gestion de chantier. Au vu de l'ampleur et de la durée des travaux, un suivi environnemental de réalisation (SER) sera mis en place.

3.5. Mobilité douce et transports publics

Des aménagements piétonniers et cyclables, ainsi que des baies d'arrêts de bus sont intégrés au projet afin d'étoffer l'offre de mobilité publique et durable ainsi que l'accessibilité à la zone commerciale locale.

4. Projet

4.1. Aménagements et équipements

Le projet prévoit une augmentation du gabarit routier par l'adjonction de voies supplémentaires, de trottoirs, d'aménagements cyclables et de baies d'arrêt de bus. A cet effet, le pont qui enjambe l'autoroute sera remplacé par un ouvrage plus large (pont à béquilles partiellement préfabriqué) qui intègre l'adaptation des rampes existantes et la création d'une nouvelle rampe d'entrée en direction de Fribourg en venant de Romont en tourner à droite (suppression du tourner à gauche). Le plan annexé illustre les aménagements projetés.

Les giratoires du Pueblo et du Bois des Morts seront transformés en carrefours à feux afin d'optimiser la gestion des flux de trafic en fonction des heures de pointe. Les carrefours de la jonction seront également équipés de feux de signalisation.

Le projet prévoit également l'aménagement d'un système d'évacuation et de traitement des eaux de chaussées (SETEC) à travers un bassin de rétention.

La chaussée sera revêtue d'une couche de roulement phono-absorbante.

4.2. Procédure et calendrier

Le projet sera mis à l'enquête publique par la Confédération à la fin de l'été 2018, une fois que le Grand Conseil fribourgeois et la commune de Matran se seront prononcés sur leur participation financière respective (voir chapitre 5 ci-dessous).

Le calendrier de l'OFROU prévoit, dans le meilleur des cas, un début des travaux en 2022, dont la durée est estimée à 3 ans. Durant cette période, la circulation sera maintenue avec des phases d'interruption sur certains week-ends pour les opérations les plus délicates.

Un pont provisoire sera mis en place pour faciliter le remplacement de l'ouvrage existant.

5. Coûts

5.1. Devis

Au stade du projet définitif, le montant global du projet est devisé par l'OFROU à 44 084 500 francs TTC. Il s'articule comme suit:

Phases du projet	Coûts TTC – en francs	
	Aménagements routiers	Evacuation et traitement des eaux (SETEC)
Etudes	6 028 300	351 100
Acquisitions	966 000	57 100
Réalisation	30 808 400	1 865 900
Imprévus (~12% de la réalisation)	3 780 300	227 400
Totaux	**41 583 000**	**2 501 500**

5.2. Variations économiques

Ces coûts sont soumis aux variations économiques (indexation et renchérissement).

Les coûts toutes taxes comprises (TTC) comprennent la taxe sur la valeur ajoutée (TVA) dont le taux actuel est de 7,7%.

6. Financement

6.1. Participations

La Confédération est propriétaire des routes nationales depuis l'entrée en vigueur au 1er janvier 2008 de la réforme de la péréquation financière et de la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons (RPT). En vertu des dispositions légales en la matière, la Confédération assume les frais de construction, d'entretien et d'exploitation des routes nationales. Par frais de construction, d'entretien et d'exploitation, on entend les dépenses engagées pour les éléments constitutifs des routes nationales, dont font partie les jonctions, ainsi que les coûts pour les autres installations qui, indépendamment de leur relation de propriété, sont au service des routes nationales.

Si les installations sont utilisées en commun avec des tiers, l'OFROU détermine la participation fédérale en fonction des intérêts du propriétaire des routes nationales, conformément à l'art. 8 al. 3 de l'ordonnance concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et des autres moyens affectés à la circulation routière (OUMin). Dans le cas présent, cette participation a été établie sur une répartition des charges de trafic. La Confédération assume les modifications des infrastructures nécessaires à l'assainissement de la jonction permettant d'absorber l'augmentation prévisionnelle du trafic (environ 2% par an) jusqu'à l'horizon de planification 2040.

Les tiers, en l'occurrence l'Etat et la commune de Matran, supportent la part de trafic générée par l'extension de l'urbanisation située dans la zone d'influence directe de la jonction ainsi que par la future liaison Marly–Matran.

Sur la base de l'étude de trafic du projet qui intègre l'hypothèse de la liaison Marly–Matran, cette clé de répartition est définie comme suit:

Jonction	Confédération	Tiers Etat et commune de Matran
sans liaison Marly–Matran	89,9%	10,1%
avec liaison Marly–Matran	83,0%	17,0%

La participation de la commune de Matran ne concerne que les aménagements édilitaires de la jonction au sens de l'art. 50a de la loi cantonale sur les routes (LR). C'est une part fixe qui s'élève à 356 000 francs TTC.

Le SETEC n'est pas compris dans cette clé de répartition. Il est entièrement à charge de la Confédération.

Cette clé de répartition des coûts est fixe et fait l'objet d'une convention provisoire (n° M363-1212) passée entre la Confédération, représentée par l'OFROU, et l'Etat de Fribourg, représenté par le SPC, qui ne sera signée qu'avec l'aval du Grand Conseil. Une convention sera également passée entre l'Etat de Fribourg, représenté par le SPC, et la commune de Matran, représentée par son Conseil communal, concernant la participation de cette dernière.

6.2. Crédit d'engagement

Le financement du projet se répartit donc comme suit en considérant la réalisation de la future liaison Marly–Matran:

Phases du projet	Coûts TTC – en francs		
	Confédération 83%	Tiers Etat et commune de Matran 17%	Total 100%
Etudes	5 003 432	1 024 800	**6 028 232**
Acquisitions	801 838	164 231	**966 069**
Réalisation	25 571 010	5 237 435	**30 808 445**
Imprévus (~12% de la réalisation)	3 137 628	642 646	**3 780 274**
Totaux	**34 513 908**	**7 069 112**	**41 583 020**

Le montant du crédit sollicité pour le réaménagement de la jonction autoroutière de Matran s'élève donc à la part des tiers de 7 069 112 francs, déduction faite de la part de la commune de Matran de 356 000 francs, soit la somme de 6 653 112 francs TTC arrondi à **6 700 000 francs TTC** pour l'Etat de Fribourg.

En cas de non réalisation de la route Marly–Matran, le projet de réaménagement de la jonction ne sera pas remanié dans sa géométrie mais la répartition financière sera automatiquement adaptée, au besoin en se fondant sur des calculs de charges de trafic mises à jour.

7. Autres aspects

Le décret proposé n'a pas d'influence sur l'effectif du personnel de l'Etat et n'est pas concerné par les questions d'euro-compatibilité.

Compte tenu du montant de la dépense, le projet de décret doit, conformément à l'art. 141 al. 2 de la loi du 6 septembre 2006 sur le Grand Conseil (montant plus élevé que ⅛% des dépenses de l'Etat, soit 4 605 684 francs), être adopté à la majorité des membres du Grand Conseil (majorité qualifiée de 56 voix) et non à la majorité des membres présents (art. 140 de la même loi).

Compte tenu du montant de la dépense (plus petit que ¼% des dépenses de l'Etat 9 211 369 francs), le projet de décret n'est pas soumis au referendum financier.

8. Conclusions

Le projet présenté satisfait aux objectifs de fonctionnement de la jonction autoroutière de Matran jusqu'à l'horizon 2040 en y intégrant la planification de l'aménagement local et régional ainsi que la future liaison Marly–Matran.

Nous vous invitons à soutenir ce projet, financé en grande partie par la Confédération, en acceptant le crédit sollicité.

Annexe

—

Plan de situation du projet