



Réponse du Conseil d'Etat à un instrument parlementaire

Question Nicolas Kolly / Gilles Schorderet

2015-CE-92

Route Marly-Matran : mesures d'accompagnement (rapport Transitec 2009)

I. Question

Nous avons pris connaissance de la réponse du Conseil d'Etat à la question écrite 2014-CE-292 concernant la liaison routière Marly-Matran.

Nous regrettons que cette liaison ne soit plus une priorité pour le Conseil d'Etat.

Dans la réponse à cet instrument parlementaire, le Conseil d'Etat informe que les comptages de voitures à la route de Chésalles étaient les suivants: 2 500 voitures par jour en 2007, 2 700 en 2009 et 2 600 en 2014. Or, il ressort d'un comptage en 2012 que 3 700 voitures par jour transitent par cette route (étude Transitec du 04.06.2012: comptages automatiques du 8 mai au 14 mai 2012). Aujourd'hui, en tenant en compte l'évolution démographique ainsi que de l'augmentation du parc automobile dans le canton, le nombre de voitures transitant par cette route est probablement plus proche des 4'000 voitures/jour (TJM).

1. Les TJM sur la route de Chésalles ont-ils été minimisés dans la réponse à la question écrite 2014-CE-292 ?
2. Combien de véhicules par jour transitent par la route de Chésalles en 2015 ?
3. Quels TJM pour la route de Chésalles ont été pris en compte dans l'étude de 2013 qui considérait que la route Marly-Matran présentait une utilité « faible » ?

Le Conseil d'Etat expose que la route Marly-Matran pourrait être réalisée éventuellement vers 2030, mais dans tous les cas après « la réalisation des mesures d'amélioration des conditions de circulation des bus et les aménagements en faveur des modes doux » ceci conformément au Rapport Transitec de 2009. Parmi ces mesures figurent la réalisation de voies de bus continues en entrée de Fribourg (ainsi que les mesures de priorisation aux carrefours), entre Marly-Gérine (terminus ligne 1) et Pérolles. L'échéancier pour ces mesures prévoit cette réalisation en 2015 (mise en service en décembre 2015). Il est impératif que ces mesures soient réalisées dans le respect de cet échéancier afin d'améliorer la fluidité du trafic à cette entrée de Fribourg, puisque la route Marly-Matran n'est plus à l'ordre du jour pour le Gouvernement cantonal.

4. Quand vont être réalisées les mesures d'amélioration des conditions de circulation des bus (ainsi que les mesures de priorisation aux carrefours) et les aménagements en faveur des modes doux entre Marly-Gérine (terminus ligne 1) et Pérolles ?
5. Est-ce que les mesures préalables à la construction sont terminées (acquisition des terrains, permis de construire, etc.) ?

6. Qui devra supporter les charges de construction et d'entretien de ces nouvelles pistes de bus (canton, commune) ?

26 mars 2015

II. Réponse du Conseil d'Etat

1. *Les TJM sur la route de Chésalles ont-ils été minimisés dans la réponse à la question écrite 2014-CE-292 ?*

Non, les chiffres du trafic journalier moyen (TJM) mentionnés dans la réponse du 9 février 2015 à la question écrite 2014-CE-292 des députés Nicolas Kolly et Gilles Schorderet n'ont pas été minimisés. Les TJM mesurés par l'Etat de Fribourg et ceux par des bureaux d'études comme Transitec ne prennent pas toujours en compte les mêmes facteurs: l'endroit du comptage, les systèmes utilisés ou la période de comptage peuvent différer, ce qui influe bien évidemment sur les résultats. Des manifestations ponctuelles ou des travaux peuvent également expliquer la différence constatée. En l'occurrence, l'endroit du comptage du bureau Transitec en 2012 n'est pas le même que celui du canton.

De nouvelles mesures seront effectuées fin 2015 par le Service de la mobilité du canton et permettront d'établir une moyenne qui sera ajustée (voir point 2).

2. *Combien de véhicules par jour transitent par la route de Chésalles en 2015 ?*

Le comptage routier réalisé à la route de Chésalles en 2014, s'inscrit dans le cadre de la campagne quinquennale de comptages routiers 2014-2015 sur les routes cantonales fribourgeoises dont les données serviront à établir le plan de charge de trafic 2015, valable 5 ans. La route de Chésalles, bien qu'étant communale, a été intégrée à cette campagne pour observer la répartition des flux de trafic suite à l'ouverture du Pont de la Poya et à des fins de calibrage du modèle de trafic pour la route de liaison Marly - Matran. De nouvelles mesures seront effectuées fin 2015. La moyenne des comptages, qui s'étendent sur des périodes de 7 jours, sera ajustée sur la base des courbes de variation caractéristiques des normes édictées par l'Association suisse des professionnels de la route et des transports (VSS), en fonction de la période de comptage et du type de trafic (pendulaire, régional, loisirs). Les résultats seront publiés en 2016.

3. *Quels TJM pour la route de Chésalles ont été pris en compte dans l'étude de 2013 qui considérait que la route Marly-Matran présentait une utilité « faible » ?*

L'étude *Evaluation et priorisation des routes de contournement*, parue en novembre 2013, prend en compte les chiffres du trafic journalier moyen mesurés en 2010 sur les routes cantonales lors de la campagne quinquennale de comptage routier. Ces chiffres ont permis, avec d'autres données, d'établir le modèle de trafic 2030 du canton de Fribourg, modèle qui a servi à l'évaluation du potentiel d'amélioration de la fluidité des différents projets de routes de contournement. Ce potentiel d'amélioration est l'un des 17 indicateurs utilisés dans l'analyse d'utilité des projets. L'estimation des coûts (coûts d'investissement, d'exploitation et d'entretien) complète la méthode et permet d'établir un rapport entre l'utilité calculée et les moyens financiers nécessaires (rapport coûts-utilité).

A noter qu'une réactualisation de l'étude sera faite en 2016. Elle prendra en considération les charges de trafic mesurées dans le cadre de la campagne quinquennale de comptages routiers 2014-2015 du canton de Fribourg.

4. *Quand vont être réalisées les mesures d'amélioration des conditions de circulation des bus (ainsi que les mesures de priorisation aux carrefours) et les aménagements en faveur des modes doux entre Marly-Gérine (terminus ligne 1) et Pérolles ?*

La Ville de Fribourg, qui jouit d'une délégation de compétence pour le développement des projets sur les routes cantonales sises sur son territoire, se charge des études sur le tronçon Pont de Pérolles - Ecole d'ingénieurs. Le Service des ponts et chaussées, quant à lui, s'occupe des études de mise en place des mesures d'amélioration des conditions de circulation des bus et des aménagements en faveur de la mobilité douce entre le carrefour de la Grangette et le pont de Pérolles. Des études d'assainissement du bruit routier et d'intégration de parois de protection sont menées conjointement et ont un effet non négligeable sur le calendrier général. Une commission, présidée par l'Ingénieur cantonal et réunissant des représentants de l'Agglomération de Fribourg, des deux communes ainsi que des services de l'Etat concernés, a été instituée afin d'échanger les informations et de coordonner les procédures des deux secteurs.

Le besoin étant moins urgent sur le secteur Marly-Gérine - carrefour de la Grangette (une bande cyclable existe déjà sur le premier tronçon, un itinéraire cyclable parallèle à la route cantonale via le chemin des Epinettes sur le second et les bus ne sont qu'occasionnellement pris dans les bouchons), il sera étudié ultérieurement en collaboration étroite avec la commune de Marly qui envisage une adaptation majeure du carrefour à Marly-Cité.

Sous réserve des incertitudes liées à de tels projets réalisés en site urbain (oppositions, recours) les travaux devraient pouvoir débuter dans le courant de l'année 2017 et s'achever courant 2019. La coordination avec les travaux d'assainissement phonique explique en grande partie le décalage avec le calendrier prévu dans le rapport Transitec.

5. *Est-ce que les mesures préalables à la construction sont terminées (acquisition des terrains, permis de construire, etc.) ?*

Du côté cantonal, outre le changement de gabarit de la route destiné à y insérer une voie bus et des bandes cyclables, le projet présente de multiples facettes notamment en matière de protection contre le bruit routier ainsi que d'évacuation et de traitement des eaux de chaussées. Avant sa mise à l'enquête publique prévue début 2016, le dossier sera mis à l'examen préalable dans le courant du mois de juillet 2015. Les procédures d'acquisition pourront alors débuter.

Du côté de la Ville de Fribourg, le planning est similaire: mise en examen préalable prévue pour juin/juillet 2015 et mise à l'enquête fin 2015/début 2016.

6. *Qui devra supporter les charges de construction et d'entretien de ces nouvelles pistes de bus (canton, commune) ?*

Le financement de l'aménagement, de l'entretien et de l'exploitation des voies bus devra encore faire l'objet d'une décision de la part du Conseil d'Etat.

18 mai 2015