

GRAND CONSEIL

Question Nicolas Kolly et Gilles Schorderet

2015-CE-92

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

DAEC
26.03.2015

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) ?

(Sig.) Nicolas Kolly et Gilles Schorderet, députés