Réponse du Conseil d'Etat à un instrument parlementaire
—
Question Berset Christel / Michellod Savio 2021-CE-335
Route Marly–Matran

I. Question

Situation de départ

Le projet de la nouvelle liaison routière Marly–Matran a été mis à l'enquête publique par publication dans la Feuille officielle (FO) n° 50 du 11 décembre 2020. Cette nouvelle liaison routière, de 3,5 km de long, relierait Marly et Grangeneuve, via Chésalles. Cette nouvelle route de liaison prévoit les ouvrages d'art suivants : le pont de Chésalles (203 m de longueur), le pont d'Hauterive (797 m) qui traverserait la Sarine, une zone alluviale d'importance nationale et l'ancienne décharge de la Pila, ainsi que les ponceaux de Vuisserens et du Copy. La Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions (DAEC), représentée par le Service des ponts et chaussées (SPC), est le maître d'ouvrage pour la réalisation de cette route. Elle justifie sa réalisation car elle permettrait de décharger, en termes de charge de trafic, le Pont de Pérolles et la traversée de Marly, et ainsi permettrait de raccorder par le sud le Marly Innovation Center (MIC) et la future zone d'activités de Pré-aux-Moines. Ce nouvel axe permettrait aux habitant-e-s non seulement de Marly, mais aussi du plateau du Mouret et de la Singine de rejoindre l'autoroute et desservirait également la station de recherche Agroscope Liebefeld-Posieux (ALP).

De la gestion du trafic dans le Grand Fribourg

1. Quelles seront les mesures nécessaires pour gérer le déversement du trafic induit par la route Marly–Matran sur le rond-point de la route de la Glâne, à Villars-sur-Glâne, ainsi que le déversement du trafic provenant de la Singine sur Marly-le-Grand ?
2. Quels aménagements seront nécessaires afin de faciliter le trafic sur la route de la Glâne à Villars-sur-Glâne ? ainsi qu'à Marly-le-Grand ?
3. Quels seront les coûts de l'ensemble de ces aménagements ? Qui les financera ?

De la gestion du trafic au dehors du Grand-Fribourg

4. Quelles mesures devront être réalisées afin d'éviter que le trafic induit par la Route Marly–Matran ne se déverse sur Posieux/Hauterive ?
5. Quels aménagements seront nécessaires afin de faciliter le trafic entre le rond-point de Grangeneuve et la bretelle d'autoroute de Matran ?
6. Quels nouveaux aménagements devront être construits dans les autres communes impactées par la nouvelle route, comme Bois d'Amont et Le Gibloux ?

7. Est-ce que d'autres routes alimentant l'axe Marly–Matran (Gibloux, Villars-sur-Glâne, Hauterive, Matran, Neyruz) devront-elles être élargies en fonction de l'augmentation du trafic et notamment du passage de nombreux poids lourds lesquels ne peuvent pas, en l'état actuel, franchir le pont sur la route d'Hauterive limité à 3,5 tonnes ?
8. Quels seront les coûts de ces aménagements ? Qui les financera ?

Nouveaux éléments ayant une influence sur la gestion du trafic

9. La pandémie de coronavirus a fortement favorisé la pratique du télétravail, pratique qui devrait perdurer même après la pandémie. L'impact du télétravail sur le trafic a-t-il été évalué ? Est-il prévu d'évaluer cet impact avant de décider de la pertinence de réaliser la liaison Marly–Matran ?

De la coordination du projet

10. La question de la coordination des projets à l'échelle du Grand Fribourg a-t-elle été évaluée en regard de tous les chantiers qui pourraient advenir simultanément (Marly–Matran, MIC, Pré-aux-Moines, Jonction Matran et Villars-sur-Glâne, Bertigny, Agroscope, et autres projets communaux et privés), en termes de surcharge des axes de circulation dans la région, de disponibilité des ressources (matériaux, ingénieurs, ouvriers) et de suffisance des sites de stockage des matériaux d'excavation ?

Décharge de la Pila

Dans la réponse du Conseil d'Etat du 4 mai 2021 en lien avec la problématique de la Pila, la question de la pile n° 5 ne semble pas problématique, le Conseil d'Etat indiquant que, s'agissant de ce pilier, le secteur sera assaini localement par les travaux d'excavation, ce qui n'entrave pas un assainissement futur. Or, il ressort d'un document (fact-sheet) publié sur le site internet de l'Association *Non à la route Marly–Matran* (marly-matran.ch), opposante au projet, que l'implantation de la pile n° 5 dans la partie basse de la Pila entraînera, en raison de sa taille très importante et de la présence d'un spot extrêmement pollué au PCB à cet endroit, une obligation d'assainissement de la partie basse également, alors précisément que le Conseil d'Etat et le Grand Conseil se sont prononcés en faveur d'une variante n° 2 tendant le plus possible vers une variante n° 3 (en conservant les subventions fédérales) ne portant que sur l'assainissement de la partie haute. Pour les opposants, l'implantation du pilier n° 5, de par sa taille gigantesque, équivaut à une obligation d'assainir intégralement la partie basse également aboutissant à la variante n° 1, écartée par le Conseil d'Etat et le Grand Conseil, avec un surcoût estimé à 50 millions. Sur la base de cette notice, que vous trouverez en annexe, nos questions sont les suivantes :

a) Comment est-ce que le Conseil d'Etat se détermine par rapport aux faits exposés dans cette notice et n'existe-t-il pas une contradiction avec la position adoptée par le Conseil d'Etat et le Grand Conseil à la suite de la réponse du Conseil d'Etat du 12 février 2019 au mandat Geinoz 2011-GC-22 ? Peut-on garantir qu'il n'existera pas de surcoût ?

b) Les opposants prétendent que ce surcoût de 50 millions sera pour partie à charge de la Ville de Fribourg sur la base de la décision de la DAEC du 8 octobre 2020 sur la répartition des coûts. Qu'en est-il ?

c) Est-ce que la participation (subvention OTAS) de la Confédération est mise en danger ?

d) Les opposants prétendent que les problèmes qu'ils soulèvent dans leur notice aboutiront à un blocage devant les tribunaux de l'intégralité du dossier de la route Marly–Matran. Quel est le risque judiciaire effectif ?

e) Enfin, les opposants prétendent, compte tenu des risques précités, que la poursuite actuelle des études sur cette base apparaît comme une dilapidation de fonds publics. Qu'en est-il ?

Annexe
—
fact-sheet de l'Association Non à la route Marly–Matran

10 septembre 2021

II. Réponse du Conseil d'Etat

En préambule, il convient de se référer à la réponse que le Conseil d'Etat a donnée le 4 mai dernier à la question 2021-CE-62 émanant des mêmes députés et portant sur le même objet.

Depuis sa mise à l'enquête en 2020, le projet, y compris les 110 oppositions à son encontre, est en cours de traitement auprès de la Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions. Cette dernière, après avoir entendu tous les opposants, devra rendre une décision sur l'approbation du projet et sur les oppositions. Par conséquent, au vu de la procédure en cours, le Conseil d'Etat ne peut s'exprimer qu'avec retenue sur les questions soulevées.

La réalisation de l'axe de mobilité entre Posieux et Marly est une pièce du puzzle de l'aménagement du territoire inscrit au plan directeur cantonal. Le Secteur stratégique « Marly Innovation Center (MIC) et Pré aux Moines » fait l'objet de la fiche P0103 « en coordination réglée » du plan directeur cantonal alors que le projet de **Marly–Matran** fait l'objet de la fiche P0405 également en « coordination réglée ».

Le centre cantonal se densifie, les quartiers industriels se transforment en quartiers administratifs et résidentiels (pour exemple, la route de la Fonderie à Fribourg, qui doit son nom à l'industrie qui la bordait il y a encore quelques dizaines d'années est maintenant bordée d'immeubles résidentiels et administratifs) et les industries sont reportées sur la périphérie de l'agglomération. Pour atteindre ces nouvelles zones industrielles et artisanales sans traverser les zones densifiées pour l'habitat qu'il convient de protéger, il est nécessaire de réaliser de nouvelles infrastructures de mobilité douce et routière.

De la gestion du trafic dans le Grand Fribourg

1. *Quelles seront les mesures nécessaires pour gérer le déversement du trafic induit par la route Marly–Matran sur le rond-point de la route de la Glâne, à Villars-sur-Glâne, ainsi que le déversement du trafic provenant de la Singine sur Marly-le-Grand ?*
2. *Quels aménagements seront nécessaires afin de faciliter le trafic sur la route de la Glâne à Villars-sur-Glâne ? ainsi qu'à Marly-le-Grand ?*
3. *Quels seront les coûts de l'ensemble de ces aménagements ? Qui les financera ?*

Plusieurs projets, qui tiennent compte de l'impact de la future route Marly–Marly, permettront de gérer les variations du trafic notamment sur le rond-point de la route de la Glâne à Villars-sur-Glâne ainsi que sur Marly-le-Grand :

> Modification du carrefour-giratoire des Daillettes en carrefour à feux afin notamment de prioriser les bus et mieux gérer les charges de trafic dans le secteur ;
> Projet de valorisation de la traversée de Marly (Valtraloc) ;
> Réaménagement du carrefour de Marly-Cité (projet de la commune de Marly).

Par ailleurs, sur la base de l'étude de cette route de liaison réalisée en 2009 par le bureau Transitec SA, il a été convenu de réaliser les mesures d'accompagnement identifiées avant la réalisation de la route. Ces mesures destinées à améliorer l'attractivité de la mobilité douce et des transports publics sont en cours de réalisation ou sont réalisées (réaménagement du tronçon de la route cantonale entre le pont de Pérolles et le carrefour de la route de la Grangette à Marly).

Les projets d'agglomération permettront également d'évaluer régulièrement les mesures à mettre en place en fonction de l'évolution de la situation de la mobilité dans l'agglomération de Fribourg.

En ce qui concerne le financement, les bases légales en vigueur seront appliquées. Actuellement la Loi sur les routes (LR) prévoit que :

> les aménagements des routes cantonales sont à la charge de l'Etat, à l'exception des travaux, ouvrages et installations qui ont un caractère édilitaire à la charge de la commune (article 46),
> les aménagements des routes communales incombent financièrement à la commune (article 56).

Il est à rappeler que la Loi sur la mobilité (LMob) qui a été adopté par le Grand Conseil lors de la session de novembre 2021 remplacera la Loi sur les routes en principe dès le 1er janvier 2023. Les nouvelles dispositions légales confirment, voire, dans certaines circonstances, renforcent les principes de participation financière de l'Etat.

De la gestion du trafic au dehors du Grand-Fribourg

4. *Quelles mesures devront être réalisées afin d'éviter que le trafic induit par la Route Marly–Matran ne se déverse sur Posieux/Hauterive ?*
5. *Quels aménagements seront nécessaires afin de faciliter le trafic entre le rond-point de Grangeneuve et la bretelle d'autoroute de Matran ?*
6. *Quels nouveaux aménagements devront être construits dans les autres communes impactées par la nouvelle route, comme Bois d'Amont et Le Gibloux ?*

L'un des buts de l'aménagement de la nouvelle route Marly–Matran est de diriger le trafic vers la jonction autoroutière de Matran et l'autoroute sans que l'itinéraire ne traverse de village ou de hameau. Une signalisation adéquate permettra de guider les utilisateurs vers cette jonction. Par ailleurs le projet d'aménagement de cette nouvelle route et celui de la modification de la jonction autoroutière de Matran tiennent compte l'un de l'autre.

7. *Est-ce que d'autres routes alimentant l'axe Marly–Matran (Gibloux, Villars-sur-Glâne, Hauterive, Matran, Neyruz) devront-elles être élargies en fonction de l'augmentation du trafic et notamment du passage de nombreux poids lourds lesquels ne peuvent pas, en l'état actuel, franchir le pont sur la route d'Hauterive limité à 3,5 tonnes ?*
8. *Quels seront les coûts de ces aménagements ? Qui les financera ?*

Les routes concernées sont des axes cantonaux qui disposent d'un gabarit qui permet l'écoulement du trafic. Si des aménagements s'avéraient tout de même nécessaires, leur financement serait assuré selon les clés de répartition de la LR, respectivement de la nouvelle LMob (voir réponse à la question 3). Il sied de relever que le Grand Conseil, lors de l'adoption de la nouvelle LMob, a

décidé de passer le tronçon de la Route de Chésalles au statut de route cantonale en attendant la construction de la liaison Marly–Matran.

Nouveaux éléments ayant une influence sur la gestion du trafic

9. *La pandémie de coronavirus a fortement favorisé la pratique du télétravail, pratique qui devrait perdurer même après la pandémie. L'impact du télétravail sur le trafic a-t-il été évalué ? Est-il prévu d'évaluer cet impact avant de décider de la pertinence de réaliser la liaison Marly–Matran ?*

Les données récoltées par la Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions (DAEC) et les analyses en cours indiquent que les charges de trafic actuelles du trafic individuel motorisé sont proches de celles relevées avant la pandémie. Les charges considérées dans les études et analyses en lien avec le projet de nouvelle liaison Marly–Matran restent donc a priori valables. Si des doutes devaient être levés dans le cadre de la procédure, notamment concernant l'étude du périmètre d'étude ou les changements de comportement, alors des compléments d'études seraient menés.

De la coordination du projet

10. *La question de la coordination des projets à l'échelle du Grand Fribourg a-t-elle été évaluée en regard de tous les chantiers qui pourraient advenir simultanément (Marly–Matran, MIC, Pré-aux-Moines, Jonction Matran et Villars-sur-Glâne, Bertigny, Agroscope, et autres projets communaux et privés), en termes de surcharge des axes de circulation dans la région, de disponibilité des ressources (matériaux, ingénieurs, ouvriers) et de suffisance des sites de stockage des matériaux d'excavation ?*

Une coordination de planification se fait notamment par le biais des programmes d'agglomération et des études qui y sont liées. Une coordination systématique et préalable au niveau de la planification des travaux telle qu'évoquée dans la question n'est en revanche pas envisagée au stade actuel, au vu notamment du degré d'incertitude de leur calendrier respectif de réalisation.

Décharge de la Pila

a) *Comment est-ce que le Conseil d'Etat se détermine par rapport aux faits exposés dans cette notice et n'existe-t-il pas une contradiction avec la position adoptée par le Conseil d'Etat et le Grand Conseil à la suite de la réponse du Conseil d'Etat du 12 février 2019 au mandat Geinoz 2011-GC-22 ? Peut-on garantir qu'il n'existera pas de surcoût ?*
b) *Les opposants prétendent que ce surcoût de 50 millions sera pour partie à charge de la Ville de Fribourg sur la base de la décision de la DAEC du 8 octobre 2020 sur la répartition des coûts. Qu'en est-il ?*
c) *Est-ce que la participation (subvention OTAS) de la Confédération est mise en danger ?*
d) *Les opposants prétendent que les problèmes qu'ils soulèvent dans leur notice aboutiront à un blocage devant les tribunaux de l'intégralité du dossier de la route Marly–Matran. Quel est le risque judiciaire effectif ?*
e) *Enfin, les opposants prétendent, compte tenu des risques précités, que la poursuite actuelle des études sur cette base apparaît comme une dilapidation de fonds publics. Qu'en est-il ?*

Dans sa réponse du 4 mai 2021 à la question 2021-CE-62 traitant du même objet, le Conseil d'Etat a déjà eu l'occasion de donner des explications sur le projet de Marly–Matran et sa compatibilité avec la décharge de la Pila. Les interrogations de la 2e question parlementaire se basant sur les

déclarations d'un des opposants au projet (l'Association non à Marly–Matran), au vu de la procédure en cours, le Conseil d'Etat ne peut pas traiter ce point sur le fond.

La pile n° 5 sera construite dans un puits qui sera préalablement réalisé avec des cintrages en béton de 1 mètre, sans excavation ni talutage en dehors de son emprise. Par conséquent il n'y aura pas de nécessité d'excaver toute la zone basse de la décharge. Le volume excavé sera de l'ordre de 1120 m^3, selon les estimations figurant dans le document « avis de conformité et plan de gestion des déchets – secteur Pila » du dossier mis à l'enquête. Pour rappel, le volume de déchets et alluvions souillés qui resterait en place pour la variante 2 est de l'ordre de 90 000 m^3 (cf. rapport CSD « Evaluation des variantes d'assainissement » du 31 mai 2018).

Les coûts de l'excavation, de l'évacuation et du traitement des déchets nécessaires à la réalisation du pont seront compris dans l'enveloppe du projet général de Marly–Matran. Ils sont justifiés par le chantier et ne pourront pas bénéficier des indemnités fédérales prévues dans l'ordonnance relative à la taxe pour l'assainissement des sites contaminés (OTAS). Comme expliqué dans la réponse à la question 2021-CE-62, aucun surcoût ne sera généré pour le projet d'assainissement de l'ancienne décharge puisque le projet routier n'engendre pas de besoin d'assainissement supplémentaire et ne remet pas en question la variante privilégiée par le Conseil d'Etat.

Le peuple fribourgeois pourra s'exprimer sur le projet de Marly–Matran par referendum financier obligatoire après que le Grand Conseil aura lui-même accepté le crédit d'engagement pour la réalisation des travaux. Le Conseil d'Etat, afin de limiter les risques de dépassement de crédit, soumettra au vote populaire un projet mûr dont les coûts auront été établis sur la base de soumissions d'entreprises déposées et un projet approuvé, ce qui nécessite un investissement financier et humain conséquent.

11 janvier 2022