



**Berset Christel, Michellod Savio**

Route Marly-Matran

Cosignataires : 7

Date de dépôt : 10.09.21

DAEC

**Dépôt**

**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](http://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