

Liaison Marly–Matran et aménagement de l'axe actuel Marly–Fribourg en faveur des transports publics

Résumé de la motion

Par motion déposée et développée le 8 mai 2009 (BGC p. 791), les députés Edgar Schorderet et Gilles Schorderet demandent que le décret relatif à l'ouverture d'un crédit d'engagement pour les études de la route de Marly–Posieux, accepté à une très forte majorité par le Grand Conseil le 16 mars 2006, soit respecté.

La demande s'articule selon divers points :

- La réalisation de la nouvelle route de liaison entre Marly et Posieux ainsi que les aménagements pour les transports publics à prévoir sur la route Fribourg–Marly doivent être intégrés dans la planification du Conseil d'Etat.
- Le Conseil d'Etat doit adapter sa planification de telle sorte que le projet de réalisation de la nouvelle route de liaison Marly–Posieux puisse être approuvé en 2014, après l'ouverture du pont de la Poya.
- Le projet de nouvelle route, intégré dans le plan directeur de l'agglomération, doit être suffisamment mûr afin d'augmenter les chances d'obtenir des subventions du fonds d'infrastructure (degré de maturité selon les exigences de la Confédération).
- Le Conseil d'Etat est invité à présenter la variante de tracé de la nouvelle route qu'il juge optimale, entre celle présentée dans le message N° 245 du 31 janvier 2006 et celle préconisée par l'étude de trafic visant à une amélioration de la route existante de Chésalles, les députés jugeant la version 2006 meilleure.

Réponse du Conseil d'Etat

La motion a été examinée formellement au regard de la loi du 6 septembre 2006 sur le Grand Conseil (LGC). Le Conseil d'Etat constate qu'elle n'est pas conforme à l'article 69 LGC qui prévoit qu'une motion ne peut porter que sur des règles de droit devant figurer dans la Constitution, une loi ou une ordonnance parlementaire, sur l'adhésion à un traité, sur un décret ou sur l'exercice des droits d'initiative ou de referendum. Aussi, en application de l'article 72 al. 2 LGC, le Conseil d'Etat considère que la motion doit être déclarée irrecevable.

Toutefois, afin de répondre aux points soulevés par les députés Edgar Schorderet et Gilles Schorderet, le Conseil d'Etat répond ce qui suit.

Conformément à ce qui avait été indiqué dans le message N° 245 du 31 janvier 2006 du Conseil d'Etat au Grand Conseil accompagnant le projet de décret relatif à l'ouverture d'un crédit d'engagement pour les études de la route Marly–Posieux, une étude de trafic et d'opportunité, conduite par un comité de pilotage composé des représentants des communes concernées et des services de l'Etat, a été menée. Elle a été réalisée par le bureau Transitec Ingénieurs-Conseils SA à Lausanne. Le comité de pilotage en a validé les conclusions en date du 30 mars 2009.

La motion des députés Edgar et Gilles Schorderet est subséquente à la publication des résultats de cette étude préconisant de réaliser dans une première étape des aménagements favorisant l'attractivité des transports publics sur l'axe Fribourg–Marly, puis, dans une

deuxième étape – une fois les limites de capacités de l'axe Fribourg–Marly atteintes – la réalisation de la nouvelle route de liaison Marly–Posieux.

1. Respect du décret du 16 mars 2006

Le décret du 16 mars 2006 a été accepté par 80 voix contre 9 et 5 abstentions. Le vote a eu lieu sur la base du message N° 245 accompagnant le décret et sur les informations données en plenum lors des débats du 16 mars 2006 par le représentant du Conseil d'Etat, le Directeur de l'aménagement, de l'environnement et des constructions de l'époque.

Lors des débats de mars 2006, ce dernier a déclaré que « *sur la base des résultats de ces études, le Conseil d'Etat et le Grand Conseil seront en mesure de prendre des décisions en vue de l'éventuelle réalisation de cette route. La décision définitive sur la construction interviendra donc plus tard. Avec l'acceptation du crédit d'étude, vous ne donnez en rien le feu vert pour la réalisation de cette route* » et « *la route Marly–Matran est-elle vraiment nécessaire ? Pour pouvoir y répondre correctement et décider en toute connaissance de cause, des études supplémentaires sont nécessaires* » et renchérit « *qu'il soit clair que les études approfondies dans l'optique de la réalisation de la route Marly-Posieux ne seront réalisées qu'à condition que l'étude de trafic confirme la forte décharge du plateau de Pérolles et d'autres tronçons* ».

Le rapporteur de la commission des routes déclare également en introduction des débats que « *l'étude proposée permettra d'envisager la réalisation de cette route, si elle se justifie* ».

Dans ce sens, il n'est pas juste d'affirmer qu'en ne respectant pas le calendrier indiqué dans le message accompagnant le décret, le Conseil d'Etat ne respecte pas la volonté de la majorité du Grand Conseil.

2. Transports publics

L'étude préconise, comme les députés motionnaires, de renforcer l'attractivité des transports publics et de la mobilité douce sur l'axe Fribourg–Marly.

Les motionnaires préconisent, d'autre part, l'utilisation de la nouvelle route Marly–Posieux par les transports publics.

Dans les faits, la demande potentielle est faible sur la liaison Marly–Posieux–Matran (liaison tangentielle à l'agglomération). Selon le recensement 2000, on dénombre 76 pendulaires au total entre les communes de Matran et d'Hauterive d'une part, et celle de Marly d'autre part (somme des pendulaires sortants et entrants). Un tel potentiel, même élargi aux communes avoisinantes, ne peut justifier la mise en place d'une nouvelle ligne de transports publics offrant une cadence de circulation attractive. Par contre, avec des conditions de circulation améliorées pour les bus entre Marly et Fribourg, les transports publics seront à même d'offrir des relations attractives, surtout à des fréquences plus élevées, via la gare de Fribourg en direction de l'ouest de l'agglomération.

3. Subventions de la Confédération dans le cadre du programme d'agglomération

En préambule, il est important de rappeler que le soutien financier de la Confédération pour les agglomérations est conditionné par les principes fondamentaux suivants :

- concentration du développement de l'urbanisation principalement dans le cœur des agglomérations et limitation de l'urbanisation dans le reste du territoire, à l'exception de centres régionaux ou ruraux identifiés dans le plan directeur cantonal ;
- obligation de développer une urbanisation plus dense et d'améliorer la qualité de l'espace urbain et de stopper l'extension du tissu urbain ;

- stratégie combinée de mobilité impliquant un renforcement majeur des mesures pour développer et renforcer les transports publics et la mobilité douce et maîtriser le trafic automobile motorisé ;
- échéancier de réalisation établi tous les quatre ans montrant les mesures et infrastructures que chaque partenaire s'engage à réaliser et à financer chaque année.

L'analyse des infrastructures de transports financées pour la période 2011–2014 dans l'ensemble des agglomérations suisses permet de discerner clairement une priorité donnée aux infrastructures de transports publics en site propre (réseau ferroviaire et/ou tram), à la mobilité douce et aux interfaces de transports. Les projets routiers ne sont soutenus que lorsqu'ils contribuent à mettre en œuvre des mesures fortes pour les autres types de transports au centre des agglomérations. Pour les prochaines étapes de financement, les projets fribourgeois devront proposer un net progrès en matière de transports publics et de mobilité douce.

Il serait illusoire de penser que la Confédération subventionne une réalisation rapide de la nouvelle liaison Marly–Posieux, alors qu'une étude de trafic démontre qu'elle ne sera nécessaire qu'à plus long terme. Approfondir les études afin de rendre le projet routier plus mature dans le but d'obtenir des subventions fédérales ne semble dès lors pas judicieux.

Par contre, les travaux d'aménagement pour l'amélioration de l'attractivité des transports publics et la mobilité douce sur l'axe Fribourg–Marly seront bien évidemment intégrés dans le prochain programme de l'agglomération fribourgeoise.

4. Conclusion

Le Conseil d'Etat rappelle qu'une variante de tracé entre Marly et Posieux sera étudiée. Elle empruntera en grande partie le tracé de la route existante Marly–Chésalles–Hauterive, avec un nouveau pont sur la Sarine. Cette variante devrait permettre de réduire l'impact sur l'environnement (paysage, utilisation de terres agricoles) et les coûts d'investissement. Avant le résultat de cette étude, le Conseil d'Etat n'est pas en mesure d'effectuer une planification de réalisation, ni de prévoir la réalisation des travaux à la suite de ceux du pont de la Poya, soit en 2014.

En revanche, le Conseil d'Etat est favorable à la réalisation des mesures préconisées par l'étude de trafic et d'opportunité validée par le Comité de pilotage en date du 30 mars 2009. Celle-ci consiste dans une première étape en l'amélioration de l'attractivité des transports publics et de la mobilité douce, en étroite collaboration avec l'agglomération de Fribourg et les communes de Fribourg et Marly et, dans une deuxième étape, en la réalisation de la nouvelle route de liaison Marly–Posieux selon un tracé encore à planifier.

Le Conseil d'Etat demande au Grand Conseil de déclarer la motion irrecevable, cette dernière ne modifiant pas le décret du 16 mars 2006 relatif à l'ouverture d'un crédit d'engagement pour les études de la route Marly–Posieux.

Fribourg, le 1^{er} septembre 2009