



Réponse du Conseil d'Etat à un instrument parlementaire

Motion Nicolas Kolly / Gilles Schorderet

2016-GC-56

Réalisation de la liaison routière Marly–Matran

I. Résumé de la motion

Par motion déposée et développée le 13 mai 2016, les députés Nicolas Kolly et Gilles Schorderet demandent que l'étude nécessaire à la réalisation de la liaison Marly-Matran « soit réactivée et terminée » et « qu'un projet de décret soit présenté au Grand conseil dans les meilleurs délais, pour que puisse se réaliser cette route indispensable ».

Les deux motionnaires rappellent que le projet de route Marly-Matran a déjà fait l'objet d'un crédit d'étude de 6 625 000 francs en 2006. Ils jugent inacceptable l'horizon de réalisation 2030 mentionné par le Conseil d'Etat dans sa réponse à une intervention parlementaire de 2014.

II. Réponse du Conseil d'Etat

Le canton de Fribourg connaît depuis plusieurs années une évolution démographique supérieure à la moyenne suisse et, selon l'Office fédéral de la statistique, la population fribourgeoise continuera de s'accroître à l'avenir. Ainsi la dernière statistique¹ indique que le cap des 400 000 habitants devrait être dépassé d'ici 2035. Cette forte croissance de la population a pour corollaire une augmentation de la mobilité et une progression des charges de trafic.

Pour assurer la mobilité des personnes et des choses en tenant compte notamment des besoins de l'économie, des possibilités financières des collectivités publiques, des exigences de la protection de l'environnement d'une utilisation rationnelle du sol et de l'énergie ainsi que de la sécurité des usagers de différents moyens de transports, le Conseil d'Etat a mis sur pied une stratégie de mobilité multimodale. Pour les transports publics ferroviaires, des investissements considérables ont été consentis pour la mise en place du RER Fribourg/Freiburg et son développement avec le renforcement de la cadence des trains et de leurs capacités. S'agissant des transports publics routiers, des sauts d'offre impliquant une augmentation des kilomètres parcourus sont réalisés chaque année en fonction des régions. Côté mobilité douce, le canton s'emploie à développer son réseau cyclable conformément à sa stratégie. Au 31 décembre 2015, il mesurait environ 80 km (environ 76 km de bandes cyclables et 4 km de pistes cyclables). Pour les transports individuels motorisés, des besoins d'investissements sur les routes se font ressentir pour garantir des infrastructures performantes.

¹ *Scénarios de l'évolution de la population des cantons 2015–2045* du 12 mai 2016, OFS.

Ainsi, sur la base d'analyses, d'évaluations, de priorisations et d'études de planification de plusieurs projets de routes de contournement, le Conseil d'Etat, lors de sa séance du 6 juin 2016, en a choisi cinq (Belfaux, Courtepin, Neyruz, Prez-vers-Noréaz et Romont) et a transmis au Grand Conseil une demande de crédit d'engagement de 26,65 millions de francs pour les études de projet et les acquisitions de terrain. Il a également décidé de mettre en œuvre les deux projets qui ont déjà fait l'objet de décrets pour de telles études : le contournement de Düdingen et la liaison Marly–Matran.

En ce qui concerne la liaison routière Marly-Matran, des éléments nouveaux sont en effet intervenus. Le Marly Innovation Center (MIC), malgré le renforcement de l'attractivité des transports publics, va générer un trafic supplémentaire estimé à ce stade à 7500 véhicules/jour, dont près de la moitié provenant ou allant vers Fribourg. Le regroupement de la station de recherche Agroscope Liebefeld-Posieux (ALP) à Posieux, prévu pour 2018, devrait créer près de 200 places de travail et entraîner une augmentation de la circulation dans la région. Le canton va également investir 12 millions de francs à Grangeneuve pour une nouvelle ferme laitière, la transformation du rural existant ainsi que l'extension de la halle de technologie agroalimentaire. La commune de Marly prévoit elle aussi de se développer.

Le trafic sur le pont de Pérolles va donc s'intensifier dans un avenir proche et atteindre, voire dépasser, la charge de trafic maximale envisageable fixée en 2009 à 20 000 véhicules/jour par le comité de pilotage (COFIL) alors en charge du projet de liaison Marly-Matran.

Au vu de cette augmentation prévisible de la charge de trafic, la Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions (DAEC) a procédé à un réexamen de la situation. Elle a proposé au Conseil d'Etat de nommer un Comité de pilotage (COFIL) afin que le projet de liaison Marly-Matran soit réalisé dans les meilleurs délais. Cette proposition a été acceptée par le Conseil d'Etat.

Ce COFIL sera présidé par le Directeur AEC et composé du Préfet de la Sarine, d'un représentant de chaque groupe parlementaire du Grand Conseil, de l'Agglomération de Fribourg, des communes de Marly, Hauterive et Arconciel (un représentant par commune), du Trésorier d'Etat, de l'Ingénieur cantonal et du Chef du Service de la mobilité. Les membres seront officiellement nommés par le Conseil d'Etat fin août 2016. Il aura comme première mission d'examiner l'évolution des différents aspects du dossier et de choisir l'une des variantes de tracé déjà étudiées en vue de sa réalisation.

Etant donné ce qui précède, le Conseil d'Etat invite le Grand Conseil à accepter la présente motion. Toutefois, le respect du délai légal d'une année pour lui donner « la suite qu'elle comporte », à savoir la présentation d'un décret en vue de la réalisation de la liaison Marly-Matran, ne pourra être respecté. En effet un tel projet ne pourra être présenté qu'une fois le projet approuvé, la mise à l'enquête effectuée et les principales offres d'entreprises rentrées.

23 août 2016