



Réponse du Conseil d'Etat à un instrument parlementaire

Question Berset Christel / Michellod Savio

2021-CE-62

Route Marly–Matran : des clarifications nécessaires

I. Question

Situation de départ

L'enquête publique du projet de la nouvelle liaison routière Marly–Matran a été publiée 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 traverse la Sarine, une zone alluviale d'importance nationale, et l'ancienne décharge de la Pila, ainsi que le pont de Vuissersens et celui 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 du fait des charges de trafic trop importantes sur le pont de Pérolles et en traversée de Marly, ainsi que du développement du Marly Innovation Center (MIC), de la station de recherche Agroscope Liebefeld-Posieux (ALP) et de la future zone d'activités de Pré-aux-Moines.

Décharge de la Pila

Le rapport d'impact sur l'environnement (RIE) du bureau Triform SA, mis à l'enquête avec le projet routier Marly–Matran, minimise l'absence de coordination et les conflits entre le projet routier et le dossier d'assainissement de la décharge de la Pila. En effet, deux piles du pont enjambant la Sarine seront creusées dans la décharge. Le dossier mis à l'enquête évoque les problèmes de coordination entre les deux projets mais ne les traite absolument pas. Pour quelle raison ?

Des surcoûts de 50 millions sont à prévoir en lien avec l'assainissement de la décharge de la Pila (estimation basée sur les variantes présentées dans la réponse du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le projet d'assainissement de la Pila en date du 12 février 2019). Les coûts supplémentaires de cet assainissement ont-ils été chiffrés ? Qui les paiera ?

Pourquoi le Conseil d'Etat, par la DAEC, a-t-il demandé au consortium chargé de l'assainissement de la décharge de la Pila (Ville de Fribourg et Etat via la DIAF) de tout faire pour mettre en œuvre la variante n° 2 (variante choisie pour son coût plus faible que la variante maximale), alors qu'en même temps, la DAEC lance le projet de la route Marly–Matran, lequel, avec les deux piles (P5 et P6) du pont d'Hauterive situées dans la décharge, remet en cause cette volonté ?

Enterrement de la ligne haute tension

A cause du pont d'Hauterive, il sera nécessaire d'enterrer la ligne haute tension (60 kV) de Groupe E. Les coûts de l'enterrement de cette ligne ont-ils été estimés ? Qui les paiera ?

Terrain de Pré-aux-Moines

Quels étaient les projets du canton lorsqu'il a racheté Pré-aux-Moines à Marly ? Quels sont-ils maintenant ?

Avant d'investir dans l'achat de ce terrain, le canton avait-t-il prévu le cas de figure où la route ne serait pas construite ? Dans cette éventualité, que deviendrait ce terrain ?

Compensation des terrains

Une réflexion a-t-elle été menée pour limiter l'emprise de la route Marly–Matran sur les terres agricoles ainsi que sur la viabilité des exploitations agricoles impactées ?

Est-il assuré que le quota cantonal de surfaces d'assolement est suffisant pour compenser la route Marly–Matran ?

Le canton dispose-t-il de terrains et de ressources financières et techniques suffisants pour recréer des sols de qualité A ?

Dans le cas contraire, des accords sont-ils déjà signés avec d'autres cantons pour assurer des compensations suffisantes ?

Variantes de tracés

Quelles variantes de tracés et d'implantation de la liaison Marly–Matran ont été étudiées ?

Pourquoi des variantes moins onéreuses et avec un moindre impact n'ont pas été retenues ?

Variantes de ponts

Le pont d'Hauterive deviendra, avec une longueur de 798 mètres, le deuxième plus long pont du réseau routier cantonal, après celui de la Poya. Quels paramètres de l'évaluation multicritères ont fondé les recommandations du Comité de Pilotage (COFIL) pour le pont d'Hauterive ? Qui a défini ces paramètres ?

Combien de points ont recueilli les différentes variantes de ponts ? Quelles sont les variantes de ponts non-retenues ?

16 février 2021

II. Réponse du Conseil d'Etat

En préambule le Conseil d'Etat propose de dresser la liste des interventions parlementaires auxquelles il convient de se référer pour bien appréhender la genèse du projet de la nouvelle liaison de mobilité routière entre Marly et Matran.

La question de la réalisation d'une route reliant Marly à Matran a fait l'objet de plusieurs études. Entre 1991 et 1992 déjà, 10 variantes ont été comparées, et par décret du 8 juin 1994, un crédit d'engagement a été voté afin d'effectuer les études nécessaires et de réserver les couloirs pour une traversée de la Sarine en amont de Fribourg.

Le 16 mars 2006, suite au postulat (264.04 DAEC) des députés Damien Piller et Dominique Virdis Yerly, le Grand Conseil votait un crédit d'étude et d'acquisition de terrains de 6 625 000 francs sur la base du message du Conseil d'Etat n° 245.

En 2014 et 2015, les députés Nicolas Kolly et Gilles Schorderet déposaient deux questions parlementaires (2014-CE-292) « Route Marly–Matran, où en est-on ? » et (2015-CE-92) « Route Marly–Matran, mesures d'accompagnement (rapport Transitec 2009) ».

Le 4 octobre 2016 le Grand Conseil acceptait par 82 voix contre 2 et 4 abstentions la motion (2016-GC-56) déposée par les députés Nicolas Kolly et Gilles Schorderet qui demandaient 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 ».

Un comité de pilotage (COPIL) a été nommé par le Conseil d'Etat en été 2016. Présidé par le Conseiller d'Etat Directeur de l'aménagement, de l'environnement et des constructions, il est composé d'un représentant de chaque groupe parlementaire du Grand Conseil (groupe démocrate-chrétien, groupe libéral-radical, groupe socialiste, groupe Union démocratique du centre, groupe Vert Centre Gauche), du Préfet de la Sarine, du Président de la commission parlementaire des routes et cours d'eau, du Président du comité de l'Agglomération de Fribourg, des représentants politiques des communes d'Arconciel, Hauterive, Matran et Marly, du préposé local à l'agriculture de Marly ainsi que des représentants de l'administration.

Le COPIL a proposé les orientations stratégiques au Conseil d'Etat, notamment le choix des variantes de tracé, qui les a acceptées. C'est sur ces bases ainsi que sur les résultats des concours pour les deux ponts d'Hauterive et de Chésalles que le projet a été mis à l'enquête publique en décembre 2020.

Le Conseil d'Etat peut répondre aux questions des députés selon les thèmes abordés :

Décharge de La Pila

Le rapport d'impact sur l'environnement (RIE) du bureau Triform SA, mis à l'enquête avec le projet routier Marly–Matran, minimise l'absence de coordination et les conflits entre le projet routier et le dossier d'assainissement de la décharge de la Pila : en effet, deux piles du pont enjambant la Sarine seront creusées dans la décharge. Le dossier mis à l'enquête évoque les problèmes de coordination entre les deux projets mais ne les traite absolument pas. Pour quelle raison ?

Les deux projets « route Marly – Matran » et « assainissement de la décharge de La Pila » sont techniquement et temporellement réalisables de manière indépendante.

Il convient de rappeler que dans la réponse du Conseil d'Etat du 12 février 2019 au mandat Geinoz ([2011-GC-22 \[MA 4028.11\]](#)) qui précise la variante d'assainissement à développer pour l'ancienne décharge de la Pila « le Conseil d'Etat informe le Grand Conseil que la DAEC entend demander au Consortium d'établir un projet d'assainissement au sens de l'Ordonnance sur les sites contaminés (OSites) sur la base de la variante 2 (excavation totale de la zone haute de la décharge de 185 000 m³) en examinant jusqu'où cette variante peut être rapprochée de la variante 3 (excavation partielle de la zone haute de la décharge de 66 000 m³) sans perdre la reconnaissance fédérale en vue de l'octroi de sa subvention. La DAEC veillera ainsi à ce que la variante 2 soit

développée en limitant au maximum l'intervention dans la zone haute, tout en garantissant le respect des objectifs d'assainissement définis ». Les études en cours en vue de l'assainissement de l'ancienne décharge vont dans ce sens.

L'OSites précise à l'article 3 les conditions de réalisation de construction sur des sites pollués :

Les sites pollués ne peuvent être modifiés par la création ou la transformation de constructions et d'installations que :

- a. s'ils ne nécessitent pas d'assainissement et si le projet n'engendre pas de besoin d'assainissement ; ou*
- b. si le projet n'entrave pas de manière considérable l'assainissement ultérieur des sites ou si ces derniers, dans la mesure où ils sont modifiés par le projet, sont assainis en même temps.*

La pile 5 se trouve exclusivement dans la zone basse de la décharge et donc hors de l'emprise de la variante d'assainissement privilégiée par le Conseil d'Etat en février 2019. Le dossier mis à l'enquête contient un avis de conformité à l'ordonnance sur les sites contaminés (OSites) (<https://www.fr.ch/document/429101>) qui conclut que « Selon le concept d'assainissement prévu de la décharge de La Pila, la zone basse (donc sur le secteur d'implantation de la pile P5) n'est pas en nécessité d'assainissement. De plus, les travaux d'excavation prévus dans le cadre du projet permettront d'évacuer la totalité des remblais, des alluvions et de la molasse altérée pollués dans les filières adéquates ».

Si un assainissement ultérieur devait être réalisé, le puits protégeant la pile P5 pourrait être démonté avec l'assainissement. La piste temporaire, l'implantation de la grue et le dépôt de stockage n'étant que présents durant les travaux n'induisent pas de limitation à un assainissement futur.

Comme aucun assainissement est nécessaire et que le projet n'engendre pas un assainissement, l'article 3 al. a OSites est respecté.

Comme le secteur de la pile P5 avec la réalisation du puits sera assaini localement par les travaux d'excavation, et qu'il n'entrave pas un assainissement futur, les conditions de l'alinéa b sont de facto respectées.

La pile P6 se situe quant à elle à une extrémité de la zone haute, dans un secteur dont les matériaux ne sont que faiblement pollués. L'excavation est très limitée et est prévue dans le projet routier. Le rapport de conformité mentionné ci-dessus précise les éléments suivants : « Pour la réalisation de la fondation de la pile P6 dans la molasse, il est prévu de réaliser une excavation jusqu'à environ 3 m de profondeur pour rencontrer la molasse saine. Un léger décalage de la pile vers l'Ouest permettra d'éviter de rencontrer les matériaux de la décharge constaté dans le forage F-P6.2.

Les matériaux de remblais rencontrés au niveau de la route actuelle sur laquelle la pile sera construite sont de type Bv avec peu d'éléments anthropiques. Il n'y a pas de risque de pollution complémentaire en lien avec la réalisation de la fondation de la pile. Nous admettons que les matériaux excédentaires pourront rester sur site pour le remodelage du terrain autour de la pile (valorisation de matériaux de type Bv admis sur un site pollué restant inscrit dans le cadastre). »

Autrement dit, le projet de liaison routière Marly–Matran n'engendre pas de besoin d'assainissement supplémentaire de l'ancienne décharge et n'entravera pas de manière considérable l'assainissement.

Le projet de pont s'affranchit ainsi de toute interaction avec celui de l'assainissement de La Pila mis à part les installations de chantier et les pistes d'accès. Des séances de coordination, avec les représentants du Consortium de la PILA et des Services cantonaux concernés, ont été menées par le Service des ponts et chaussées (SPC) afin de définir ces interfaces et de s'assurer que le projet de pont puisse bien se réaliser indépendamment de l'assainissement de l'ancienne décharge.

Bien que la partie basse de l'ancienne décharge ne soit pas incluse dans le périmètre du projet d'assainissement, il est attendu que des déchets de toute nature soient extraits lors des travaux d'excavation pour la réalisation des piles du pont. Afin d'éviter des nouvelles pollutions qui pourraient être dues au chantier du pont, des bureaux spécialisés ont été mandatés. Sur cette base, le jury du concours du pont a défini que les fondations des piliers seraient confinées dans des puits parfaitement étanches.

Cette solution durable :

- > permet des excavations ponctuelles qui minimisent le volume de matériaux extraits ;
- > empêche que de nouveaux écoulements de matières polluées ne se produisent dans le corps de l'ancienne décharge ;
- > protège les fondations des piliers du pont contre toute substance agressive ;
- > permet un accès idéal pour l'entretien de l'ouvrage.

Les filières d'évacuation et de traitements des matériaux ont également été définis en fonction des types de déchets rencontrés. Le rapport géologique, inclus dans le dossier mis à l'enquête, détaille ces éléments.

Des surcoûts de 50 millions sont à prévoir en lien avec l'assainissement de la décharge de la Pila (estimation basée sur les variantes présentées dans la réponse du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le projet d'assainissement de la Pila en date du 12 février 2019). Les coûts supplémentaires de cet assainissement ont-ils été chiffrés ? Qui les paiera ?

Comme expliqué ci-dessus, aucun surcoût ne sera généré pour le projet d'assainissement de l'ancienne décharge puisque le projet routier n'engendre aucun besoin d'assainissement supplémentaire et ne remet pas en question la variante privilégiée par le Conseil d'Etat. La prise en charge du coût des mesures qui n'étaient pas nécessaires en vue de l'assainissement du site pollué mais qui découlent de la réalisation d'un projet de construction revient au maître d'ouvrage. C'est pour cela que les coûts de l'excavation, de l'évacuation et du traitement des déchets nécessaires à la réalisation du pont sont compris dans l'enveloppe du projet général de Marly–Matran.

Pourquoi le Conseil d'Etat, par la DAEC, a-t-il demandé au Consortium chargé de l'assainissement de la décharge de la Pila (Ville de Fribourg et Etat via la DIAF) de tout faire pour mettre en œuvre la variante no 2 (variante choisie pour son coût plus faible que la variante maximale), alors qu'en même temps, la DAEC lance le projet de la route Marly–Matran, lequel, avec les deux piles (P5 et P6) du pont de Hauterive situés dans la décharge, remet en cause cette volonté ?

Comme indiqué dans les réponses aux questions ci-dessus, la volonté du choix de la variante 2 n'est pas remise en cause.

Enterrement de la ligne haute tension

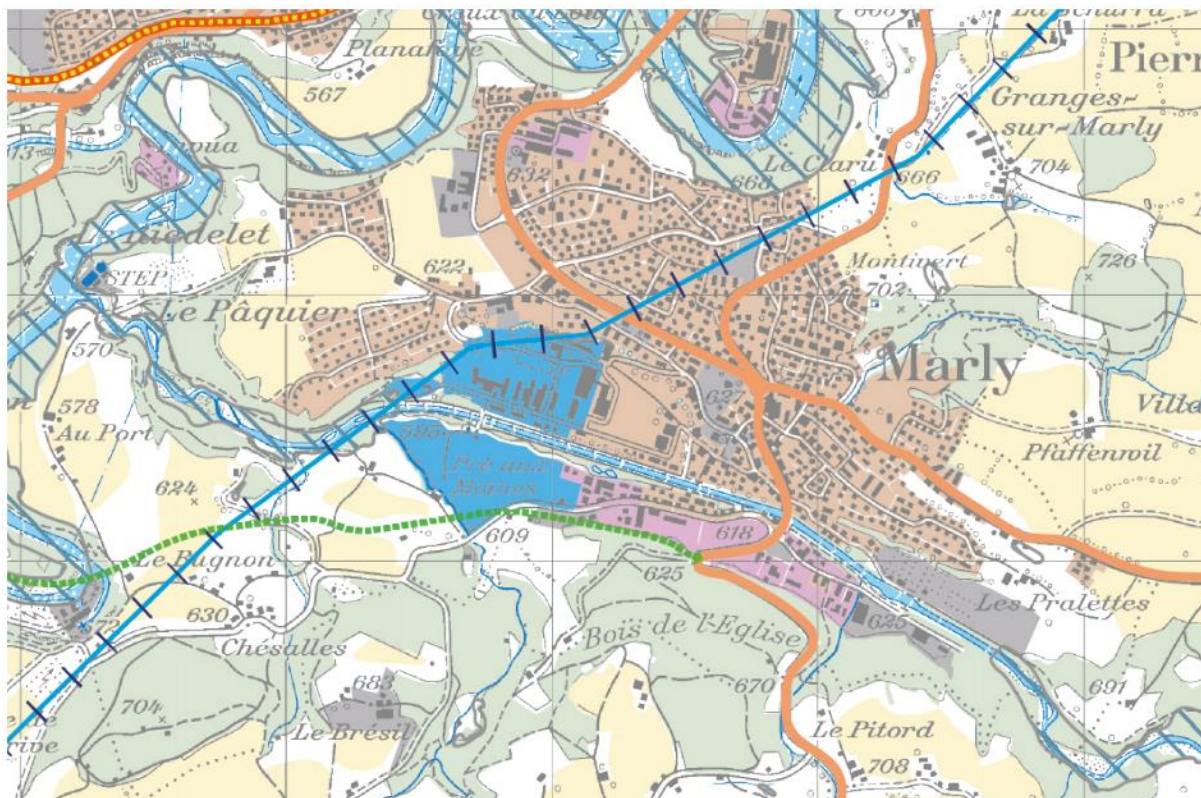
A cause du pont de Hauterive, il sera nécessaire d'enterrer la ligne Haute tension (60 kV) de Groupe E. Les coûts de l'enterrement de cette ligne ont-ils été estimés ? Qui les paiera ?

Les coûts des travaux de mise en souterrain des lignes à haute tension ont été estimés et feront partie de l'enveloppe budgétaire du projet. Une convention de financement sera signée avec Groupe E avant la réalisation des travaux. La mise en fouille de cette ligne électrique est également un avantage paysager et environnemental pour le secteur de la Sarine classé « Zone alluviale d'importance nationale ».

Terrain de Pré-aux-Moines

Quels étaient les projets du canton lorsqu'il a racheté Pré-aux-Moines à Marly ? Quels sont-ils maintenant ?

Il convient de rappeler en préambule que le secteur « Marly Innovation Center (MIC) et Pré aux Moines » est l'un des 9 secteurs stratégiques du canton de Fribourg pour le développement de zones d'activités et, à ce titre, il fait l'objet d'une fiche de projet (P0103) du plan directeur cantonal, en coordination réglée, fiche approuvée par le Conseil Fédéral. Le développement de la construction de la zone d'activités non construite a toujours été lié à la réalisation de la liaison Marly–Matran. Cet impératif figure dans la réglementation du plan d'aménagement local de Marly approuvé en 2012.



Extrait de la fiche P0103

En mars 2017, le Grand Conseil donnait son aval à l'achat des terrains Elanco, à Saint-Aubin et à Marly. Cette transaction s'inscrivait dans le cadre de la politique foncière active voulue par l'Etat de Fribourg, avec comme objectif de créer de nouveaux emplois dans le canton et de renforcer son économie ainsi que son attractivité.

L'intérêt du canton s'inscrivait à l'époque et s'inscrit toujours dans le contexte actuel de la situation de Marly dans l'Agglomération de Fribourg et dans la perspective d'un renforcement du centre cantonal. Le secteur de Pré-aux-Moines est un des principaux potentiels de zones d'activités légalisés dans l'Agglomération de Fribourg. Comme tous les secteurs stratégiques, il se situe dans un secteur prioritaire en matière de croissance de population et d'emplois. Le secteur doit également pouvoir être dotés d'une bonne desserte routière et en transports publics. Le plan directeur cantonal, adopté par le Conseil d'Etat en octobre 2018 et approuvé par le Conseil fédéral en mai 2019, confère au site de Pré-aux-Moines le caractère de secteur stratégique englobant le Marly Innovation Center (MIC) et les anciens terrains Elanco. Il s'agit de la typologie la plus élevée en ce qui concerne les sites retenus par le canton pour le développement de zones d'activités.

Ces parcelles permettent au canton de satisfaire les conditions posées par la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT), qui veut une urbanisation davantage maîtrisée que par le passé, qui pose de nouvelles exigences quant au développement des zones à bâtir et qui induit une optimisation de l'utilisation des zones déjà existantes avant la création de nouvelles zones. Elles permettront, à terme, de mettre à disposition des entreprises un terrain libre de toute construction, que ce soit pour l'implantation de nouvelles sociétés ou pour l'extension d'entreprises déjà présentes dans le canton.

Les terrains de Marly représentent une surface de 149 695 m², en zone d'activités, mais soumis à des restrictions de constructibilité : aucune construction n'est possible avant la réalisation de la liaison Marly–Matran. Ils sont aujourd'hui gérés par l'Etablissement cantonal de promotion foncière. Ils offrent un espace de réflexion pour développer une zone industrielle durable, en lien avec la vie des quartiers voisins et qui prend en compte les dimensions sociales et culturelles inhérentes à un secteur urbain. Des premières réflexions, dont la forme reste encore à définir, seront prochainement lancées pour avoir à disposition, le moment venu, une stratégie de développement et anticiper ainsi une valorisation rapide et de qualité de ces terrains dès la mise en service de la liaison Marly–Matran.

Avant d'investir dans l'achat de ce terrain, le canton avait-t-il prévu le cas de figure où la route ne serait pas construite ? Dans cette éventualité, que deviendrait ce terrain ?

Les terrains de Marly sont en zone d'activités, mais leur valorisation est conditionnée à la réalisation de la liaison Marly–Matran. Dans le cas où le projet de liaison Marly–Matran ne serait pas concrétisé, des réflexions devraient être menées quant à l'avenir des terrains du site Pré-aux-Moines.

Compensation des terrains

Une réflexion a-t-elle été menée pour limiter l'emprise de la route Marly–Matran sur les terres agricoles ainsi que sur la viabilité des exploitations agricoles impactées ?

Le tracé et l'axe du profil en long de la future route ont été fixés de manière à optimiser les hauteurs des remblais et la profondeur des déblais pour ainsi minimiser les mouvements de terres et les emprises sur les terrains traversés.

La viabilité des exploitations agricoles impactées a été analysée dans le cadre de l'étude préliminaire du remaniement parcellaire simplifié (RPS), étude commandée par le comité d'initiative composé d'agriculteurs propriétaires exploitants du secteur.

L'étude, également disponible dans le dossier de mise à l'enquête publique, conclut que « bien que tous les inconvénients ne pourront pas être évités, notamment pour certains centres d'exploitation qui se retrouveront plus éloignés de quelques-unes de leurs parcelles, il apparaît que les domaines situés dans le périmètre resteront viables d'un point de vue agricole. Le remaniement parcellaire pourra donc certainement compenser de manière satisfaisante les impacts de la nouvelle liaison routière Marly–Matran ».

Est-il assuré que le quota cantonal de surfaces d'assolement est suffisant pour compenser la route Marly–Matran ?

Il convient de rappeler que le quota minimal cantonal de SDA est de 35 800 ha alors que le canton en dispose actuellement de 36 330 ha soit une réserve de 503 ha. S'agissant d'un projet cantonal, les terres SDA définitivement occupées (environ 2,2 ha) sont compensées par la réserve cantonale sans qu'il n'y ait de compensation obligatoire. Les terres SDA provisoirement occupées pour la création d'accès au chantier (environ 2,5 ha) seront, selon leurs degrés d'altérations, soit remises en état, soit compensées par la réserve cantonale.

Le canton dispose-t-il de terrains et de ressources financières et techniques suffisantes pour recréer des sols de qualité A ?

Comme indiqué en réponse à la question précédente, la compensation n'est pas nécessaire.

Dans le cas contraire, des accords sont-ils déjà signés avec d'autres cantons pour assurer des compensations suffisantes ?

La réserve de SDA étant suffisante, il n'est pas nécessaire de trouver des compensations dans d'autres cantons.

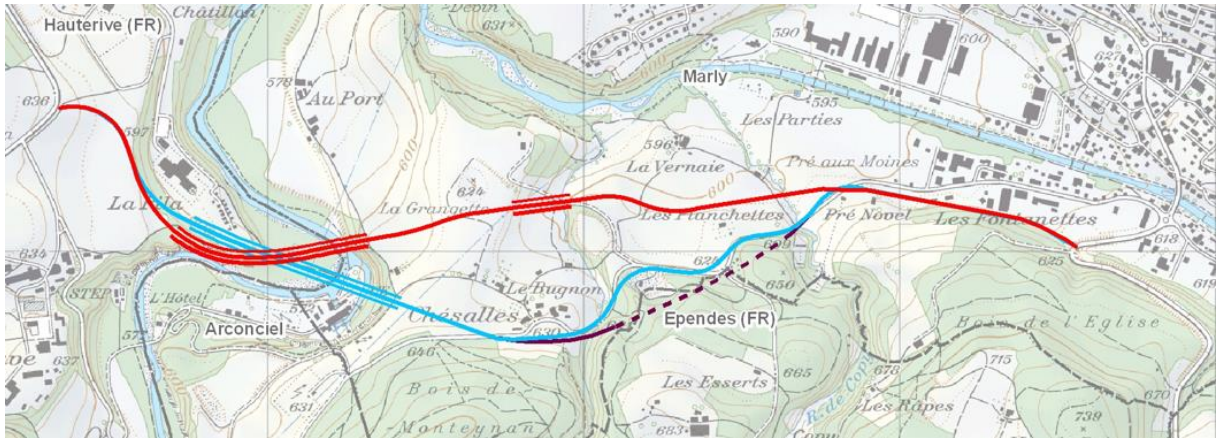
Variantes de tracés

Quelles variantes de tracés et d'implantations de la liaison Marly–Matran ont été étudiées ? Pourquoi des variantes moins onéreuses et avec un moindre impact n'ont pas été retenues ?

Trois variantes de tracé du tronçon situé entre la traversée de la Sarine et l'actuelle déchetterie de Marly ont été étudiées et analysées (voir illustration ci-après) :

1. Ciel ouvert (en rouge)
2. Requalification de la route de Chésalles (en bleu)
3. Tunnel (en violet)

La géométrie de ces tracés a été définie en fonction des contraintes en présence, de l'optimisation des mouvements de terre et des préavis initiaux des Services cantonaux concernés.



Les variantes ont été présentées au Comité de pilotage du projet qui les a comparées selon les critères d'évaluation suivants :

- > Performance de la route (confort et temps)
- > Mobilité douce
- > Raccordement des routes existantes (raccordements privés, Arconciel, Petit Ependes)
- > Environnement (forêts, bruit, protection des eaux, nature, paysage, patrimoine)
- > Agriculture, SDA, acquisitions (remaniements parcellaires)
- > Coûts

Le COPIL, après avoir pondéré ces critères, les a notés pour les trois variantes. La variante 1 « **Ciel ouvert** » a ainsi été choisie. Le Conseil d'Etat a validé cette proposition de 21 février 2017.

Variantes de ponts

Le pont de Hauterive deviendra, avec une longueur de 798 mètres, le deuxième plus long pont du réseau routier cantonal, après celui de la Poya. Quels paramètres de l'évaluation multicritères ont fondé les recommandations du Comité de Pilotage (COPIL) pour le pont d'Hauterive ? Qui a défini ces paramètres ?

Le choix des deux ponts est le résultat de deux concours de projets à un degré réalisé en deux procédures ouvertes distinctes, en conformité avec le règlement SIA 142. Les résultats ont fait l'objet d'un communiqué de presse publié le 4 mars 2020, en parallèle au vernissage de l'exposition de tous les projets, exposition ensuite ouverte au public.

Le résultat des deux concours a fait l'objet de deux rapports du jury disponibles sur le site internet du SPC depuis le 4 mars 2020 :

<https://www.fr.ch/daec/spc/actualites/nouvelle-liaison-routiere-marly-matran>

Les critères d'appréciation du jury sont les suivants (indiqués en page 9 du rapport du jury) :

- > le respect du cahier des charges : programme, objectifs, contraintes ;
- > l'insertion du projet dans le paysage ;
- > l'insertion du projet dans son environnement immédiat (traitement des abords de l'axe, culées, murs d'aile, talus, etc.) ;

- > la qualité de la conception structurale et son adéquation avec l'expression architecturale ;
- > les solutions, les moyens, la faisabilité d'exécution et la prise en considération des contraintes et exigences techniques imposées aux infrastructures et équipements existants durant la phase de construction ;
- > l'économie générale du projet (réalisation, mode opératoire, durabilité élevée et entretien en exploitation minimum, emprises minimales, etc.).

Combien de points ont recueilli les différentes variantes de ponts ? Quelles sont les variantes de ponts non-retenues ?

Le jury ne procède pas à une notation des projets de concours mais bien à une appréciation de ceux-ci selon les critères préétablis. Le processus d'élimination des projets s'est déroulé en trois tours de jugement puis les projets restants ont été classés dans le cadre d'un jugement final. L'entier de la procédure de concours est documenté dans le rapport du jury.

4 mai 2021