



## Réponse du Conseil d'Etat à un instrument parlementaire

Question Chardonnens Jean-Daniel

2021-CE-112

### **Route Payerne–Matran : un axe très important pour les broyards**

#### **I. Question**

Avec l'augmentation constante de la démographie dans notre canton et notamment dans la Broye, l'axe Payerne–Matran, via Grandsivaz, est mis toujours plus à contribution. Le canton en a conscience puisque le contournement de Prez-Vers-Noréaz devrait se concrétiser ces prochaines années.

Cependant, il restera de nombreux problèmes à régler, certains deviennent urgents et d'autres doivent faire l'objet de réflexions.

D'une part, l'état de la route depuis la frontière vaudoise jusqu'à Grandsivaz s'est fortement dégradé à tel point qu'elle devient dangereuse spécialement pour les poids lourds lorsqu'ils se croisent. L'instabilité de la chaussée ébranle les véhicules, et à cause de son étroitesse il arrive que les usagers soient forcés d'empiéter sur les accotements avec le risque important de se faire entraîner hors de la route, spécialement lorsque le terrain est gorgé d'eau.

D'autre part, lorsque la construction du contournement de Prez-Vers-Noréaz sera effective les difficultés seront repoussées et continueront à gêner la fluidité du trafic entre Rosé, Avry et Matran. La question d'une étude globale devrait donc se poser pour ce secteur, d'autant plus que de nouveaux commerces importants pourraient y voir le jour, de même que le raccordement de la future route Marly–Matran. A terme, une amélioration importante sera nécessaire, il serait donc préférable de l'anticiper rapidement.

Au vu de ce qui précède, je pose les questions suivantes au Conseil d'Etat :

1. Une réfection de la route Payerne–Grandsivaz est-elle programmée ?
2. Si oui, un élargissement est-il envisagé ?
3. Est-ce qu'une étude globale va être menée pour anticiper les difficultés dans le secteur Rosé–Avry–Matran ?

*25 mars 2021*

## II. Réponse du Conseil d'Etat

### 1. *Une réfection de la route Payerne–Grandsivaz est-elle programmée ?*

Selon la planification de l'entretien constructif du réseau routier cantonal, il est prévu que le tronçon entre la sortie de Grandsivaz et la bifurcation sur Mannens fasse l'objet de travaux en 2022. Le tronçon entre la bifurcation sur Mannens et la frontière vaudoise fera l'objet de travaux en 2024 sous réserve du traitement des questions relatives à l'évacuation des eaux de la chaussée en zone de protection des eaux (S2 et S3) et à la zone d'activités (ZACT) de la commune de Montagny en expansion à côté de la route cantonale.

### 2. *Si oui, un élargissement est-il envisagé ?*

Bien que la fiche du plan sectoriel vélo 2100-2c indique l'implantation de bandes cyclables sur ce tronçon, un itinéraire cyclable séparé de la chaussée, voire un itinéraire alternatif pour les vélos, semble plus approprié au vu du rôle de transit de cette route et de sa charge de trafic. Un itinéraire alternatif sera étudié par le Team vélo, mis en place en 2019 pour coordonner les démarches entre les différents acteurs et la mise en œuvre du plan sectoriel vélo.

Le gabarit de la route est fixé par les limites du domaine public cantonal.

### 3. *Est-ce qu'une étude globale va être menée pour anticiper les difficultés dans le secteur Rosé–Avry–Matran ?*

L'Etat ne prévoit pas de mener une étude globale dans le secteur Rosé–Avry–Matran. Il se charge en revanche du monitoring du trafic ainsi que du traitement des études de trafic dans le cadre de projets qui lui sont soumis, ce qui permet d'anticiper les éventuels besoins complémentaires.

Dans le cadre des plans d'aménagement locaux (PAL), notamment en cas de densifications et/ou de mises en zone, des études de trafic peuvent être nécessaires. Elles permettent d'identifier si des améliorations ou des optimisations du réseau sont nécessaires.

Le Conseil d'Etat rappelle, par ailleurs, qu'afin de lutter contre la surcharge de trafic motorisé, il souhaite avant tout encourager et promouvoir une mobilité durable. Cela passe tout d'abord par la diminution de la mobilité (par exemple l'encouragement du télétravail) et des distances parcourues puis par le report modal en faveur de la mobilité douce et des transports publics. Ces buts et cette stratégie sont inscrits dans son programme gouvernemental 2017–2021 et dans son Plan directeur cantonal. Pour les concrétiser :

- > il développe depuis plusieurs années l'offre en transports publics dans l'ensemble du canton,
- > il a adopté en décembre 2018 le plan sectoriel vélo qui définit le réseau cyclable cantonal utilitaire et de loisirs qui est mis en place progressivement,
- > il a adopté en décembre 2018 le plan sectoriel des parcs-relais.

Le secteur Rosé–Avry–Matran dispose ainsi d'une excellente desserte en transports publics (trains régionaux Romont–Fribourg/Freiburg qui s'arrêtent à Rosé et Matran toutes les 30 minutes et bus au départ de Rosé à destination de Fribourg et passant deux fois par heure à Avry-sur-Matran et à Matran). Cette offre sera encore améliorée prochainement avec l'introduction prévue en décembre 2025 de la cadence à 15 minutes sur le tronçon ferroviaire Fribourg/Freiburg–Avry-Matran où une

nouvelle halte ferroviaire sera aménagée (en service dès décembre 2023, sous réserve des procédures juridiques en cours).

Il est possible de parquer sa voiture à proximité immédiate des haltes ferroviaires de Rosé et Matran et d'y emprunter les transports publics. La TransAgglo, voie de mobilité douce qui figure dans le Plan sectoriel vélo, et pour laquelle le Grand Conseil a accordé un crédit au printemps 2021, reliera à terme Rosé à Düdingen en passant notamment par Avry et Matran ; le Conseil d'Etat a transmis au Grand Conseil en avril 2021 une demande de crédit pour sa réalisation<sup>1</sup>.

Cette politique de promotion d'une mobilité durable et les mesures mises en place pour favoriser la mobilité douce et les transports publics bénéficient également aux personnes contraintes de se déplacer en voiture et aux activités économiques tributaires de la mobilité motorisée en délestant les axes routiers.

*31 août 2021*

---

<sup>1</sup> La participation de l'Etat à la réalisation de la TransAgglo, un projet de l'Agglomération de Fribourg, est de 9 310 000 francs.