



DIME/Projet du 04.04.2024

Message 2021-DIME-261

00 mois 0000

Décret relatif à l'octroi d'un crédit d'engagement additionnel pour les études de la route de liaison Marly–Matran

Nous sollicitons l'octroi d'un crédit d'engagement additionnel de 3,45 millions au crédit initial de 6,625 millions pour les études de la route de liaison Marly–Posieux octroyé selon le décret du 16 mars 2006 (ROF 2006_022).

Table des matières

1	Description et état du projet	2
2	Aspects financiers	2
2.1	Couverture financière	2
2.2	Besoins financiers jusqu'à la demande de crédit d'engagement pour la construction	3
2.2.1	Dépenses effectives	3
2.2.2	Besoins financiers complémentaires	3
3	Montant du crédit complémentaire demandé	3
4	Calendrier	4
5	Conclusion	4

1 Description et état du projet

Trait d'union entre le sud de l'agglomération de Fribourg et la jonction autoroutière de Matran, le projet Marly–Posieux, plus communément appelé « route de liaison Marly–Matran » s'inscrit dans la volonté du Conseil d'Etat, confirmée par le Grand Conseil, de soulager l'itinéraire « Marly – Route de la Fonderie – Route de la Glâne – jonction autoroutière Fribourg Sud/Centre » d'une partie du trafic individuel motorisé pour donner la priorité aux transports publics ainsi qu'à la mobilité douce et renforcer leur attractivité. Il améliorera la qualité des lieux urbains bordant l'itinéraire actuel entre la jonction autoroutière à Matran et Marly. Les poids lourds et autres véhicules en provenance de l'autoroute pourront ravitailler le secteur stratégique Marly Innovation Center (MIC) et Pré aux Moines, acquis par l'Etat en 2017 et inscrits au plan directeur cantonal, sans traverser de localité, ni emprunter des routes communales peu adaptées à ce genre de trafic.

Le projet prévoit la construction d'une nouvelle route à ciel ouvert, d'une longueur totale d'environ 3,5 km. Côté Marly, la nouvelle liaison se raccrochera à l'épingle à cheveux de la route de la Gruyère dans la montée de la Crausaz. Deux ponts, fruits de concours dont les résultats avaient été présentés en mars 2020, sont également prévus. L'un enjambera la Sarine entre les communes de Marly et Hauterive (798 mètres de long), tout en préservant la zone alluviale d'importance nationale qui s'y trouve. Le second franchira le vallon de Chésalles (203 mètres de long).

Les itinéraires de mobilité douce, et particulièrement ceux pour les vélos, seront sécurisés. Depuis Marly, les vélos pourront soit emprunter l'actuelle route de Chésalles, délestée d'une très grande partie du trafic, jusqu'au nouveau pont d'Hauterive qu'ils pourront franchir au moyen d'une piste mixte bidirectionnelle de 3,6 mètres de large soit emprunter les bandes cyclables le long du nouvel itinéraire, aménagement qui feront l'objet d'une mise à l'enquête complémentaire en 2024. Côté Grangeneuve, les cyclistes emprunteront les chemins existants menant au site de formation et à la future liaison cyclable Fribourg – Bois-de-la Glâne – Posieux actuellement en phase de projet alors que les piétons pourront suivre leur périple le long du chemin balisé existant.

Le projet de liaison Marly–Matran est inscrit au Plan directeur cantonal et a été validé en coordination réglée par la Confédération. Le projet a été mis à l'enquête publique le 11 décembre 2020.

Suite à la mise à l'enquête, le traitement des 110 oppositions et des 5 courriers de remarques déposés a nécessité des adaptations du projet et des compléments au rapport d'impact sur l'environnement, qui doivent être publiés dans le cadre d'une mise à l'enquête complémentaire prévue en 2024.

La planification financière liée aux études et prestations à réaliser jusqu'à la présentation d'un crédit d'engagement pour la réalisation du projet met en évidence un manque prévisible de couverture financière.

2 Aspects financiers

2.1 Couverture financière

La couverture financière des études et acquisitions liées au projet de route de liaison Marly–Matran est assurée par le décret ROF 2006_022 du 16 mars 2006 pour un montant total de 6 625 000 francs, valeur indexée à 7 423 924 francs (valeur octobre 2023).

Selon le message accompagnant le décret le montant est réparti de manière suivante :

	Message 2006	Montants indexés
Etudes	5 525 000	6 323 924
Acquisitions	1 100 000	1 100 000
Total crédit	6 625 000	7 423 924

Il convient de noter que la part « acquisition » n'est pas indexable.

2.2 Besoins financiers jusqu'à la demande de crédit d'engagement pour la construction

2.2.1 Dépenses effectives

Au 5 décembre 2023, les dépenses effectives (montants payés) s'élevaient à 6 180 156 francs, dont 1 998 420 francs d'acquisitions immobilières.

2.2.2 Besoins financiers complémentaires

Les besoins financiers complémentaires s'expliquent notamment par le besoin de mener un remaniement parcellaire, de réaliser des études complémentaires suite à la mise à l'enquête, la mise à jour des études de trafic, la nécessité d'approfondir l'analyse de l'impact environnemental, le besoin de mener la procédure d'autorisation pour l'enfouissement des lignes électriques de haute-tension entrant en conflit avec le tracé projeté, ainsi que le nécessaire support juridique pour le traitement des oppositions et recours.

Le montant des coûts des études et prestations complémentaires s'articule de la manière suivante :

	Fr.
Etudes complémentaires jusqu'à la phase 41 (forages, pédologie, sources)	1 500 000
Rapport d'impact complémentaire	150 000
Remaniement parcellaire obligatoire (géomètre)	300 000
Rapport d'impact pour le remaniement parcellaire	200 000
Groupe E (étude pour enfouissement des lignes électriques haute tension)	100 000
Appui juridique	250 000
Examen climatique	125 000
Divers et imprévus ~10 %	300 000
TVA 8,1 %	236 925
Total	3 161 925

Il convient de rappeler que les prestations en lien avec les travaux de reconnaissance archéologique sont financées par le budget de fonctionnement du Service de l'archéologie (SAEF). En cas de nécessité de réaliser des fouilles, un crédit ad hoc sera demandé.

Toute opportunité d'acquisition foncière à venir pourra faire l'objet d'une demande de crédit séparée auprès de l'instance politique compétente en fonction du montant de la transaction.

3 Montant du crédit complémentaire demandé

La situation financière se synthétise de la manière suivante :

	Fr. (TTC)	Fr. (TTC)
Acquisitions foncières réalisées	1 998 420	
Etudes déjà engagées	5 695 102	
Etudes complémentaires nécessaires	3 161 925	
Total		10 855 447
Couverture financière du crédit initial	-7 423 924	
Couverture financière additionnelle		3 431 523
Arrondi		3 450 000

Le montant du crédit complémentaire demandé est de 3 450 000 francs.

Ce crédit sera indexé sur la base de l'indice suisse des prix de la construction – Espace Mittelland sur la base de l'indice Octobre 2023 publié = 113.2.

4 Calendrier

—

Une mise à l'enquête complémentaire sera publiée au deuxième semestre 2024 suite aux adaptations du projet induites par les plus de cent oppositions, dont celles de plusieurs communes, déposées après la première mise à l'enquête. Sous réserve du temps des procédures de recours devant le Tribunal cantonal (une année) et le Tribunal fédéral (une année), le projet pourrait être approuvé en 2025–2026, les appels d'offre d'entreprise lancés en 2028 et un crédit d'engagement pour la réalisation être proposé au Grand Conseil et au peuple fribourgeois à l'horizon 2029–2030.

5 Conclusion

—

L'octroi de ce crédit additionnel permettra de poursuivre et finaliser les études de ce projet d'importance cantonale jusqu'à la demande de crédit pour sa construction.