

Edgar Schorderet / Gilles Schorderet, députés		M1073.09	
Liaison Marly-Matran et aménagement de l'axe actuel Marly-Fribourg en faveur des transports publics		DAEC	
		Cosignataires:	47
Reçu SGC:	08.05.09	Transmis Dir.:	14.05.09 ¹
		Parution BGC:	mai 2009

Dépôt

1. Nous demandons que le décret relatif à l'ouverture d'un crédit d'engagement pour les études de la route Marly-Posieux, accepté à une très forte majorité par le Grand Conseil le 16 mars 2006, soit respecté moyennant les adaptations décrites ci-après.
2. Nous demandons au Conseil d'Etat d'englober dans sa planification l'étude de la nouvelle liaison routière Marly-Matran et celle des aménagements à prévoir sur la route actuelle Marly-Fribourg afin d'augmenter l'attrait des transports publics tout en les rendant prioritaires sur cet axe (ce point remplace en partie l'étude des mesures d'accompagnement prévues initialement). Le projet de nouvelle route Marly-Matran et de nouvel aménagement de l'axe actuel Marly-Fribourg, favorable aux transports publics et à la mobilité douce, constituera une solution globale de mobilité reliant à la fois les régions de la Haute Singine, de Marly et du Plateau du Mouret à l'autoroute A12 et aux lieux d'emploi et de commerce de l'agglomération de Fribourg.
3. Compte tenu du retard que le Conseil d'Etat a pris dans la conduite de ce dossier, il n'est plus possible de respecter les délais mentionnés dans le message N° 245 du 31 janvier 2006 (chapitre 5.2) qui accompagnait le décret. C'est pourquoi, nous demandons au Conseil d'Etat d'adapter la planification des études de sorte que le projet puisse être définitivement approuvé au plus tard à la fin des travaux du pont de la Poya (soit vers 2014).
4. Nous invitons cependant le Conseil d'Etat à respecter "le plus haut critère du niveau de maturité du projet" défini par la Confédération, s'il veut augmenter les chances d'obtenir des subventions du fonds d'infrastructures. A toute fin utile, nous rappelons à cet effet l'exigence de la Confédération, à savoir qu'un avant-projet soit disponible, y compris un rapport d'impact sur l'environnement. De plus, le projet devrait être prêt et financé dans les quatre ans à venir. Cela signifie que:
 - le projet a été mis à l'enquête
 - les oppositions ont été traitées
 - les crédits (canton/agglomération) sont assurés.
5. L'étude de circulation, effectuée à la demande du SPC, le rappelle: "*Des études de planification routière ont déjà permis aux Autorités de retenir une variante de tracé qui réponde le mieux possible aux objectifs fixés. Cette variante a son origine au bas de la Crausa, à Marly, et se raccorde à la route de la Glâne à Hauterive en passant par Chésalles*"². Nous estimons que cette solution répond mieux aux impératifs environnementaux (bruit et poussières fines à proximité des habitations) et aux possibilités futures d'une électrification des voies de bus que la nouvelle variante envisagée par le SPC par la route de Chésalles. Nous invitons cependant le Conseil d'Etat à présenter la variante qu'il juge optimale (en tenant compte des coûts externes).

¹ date à partir de laquelle court le délai de réponse du Conseil d'Etat (5 mois).

² Liaison routière Marly-Matran, Etude de circulation, Transitec, décembre 2008, page 2

Développement

1. Historique et volonté du Grand Conseil

En date du 16 mars 2006, le Grand Conseil a accepté par décret un crédit d'engagement de 6'625'000 francs en vue d'assurer le financement des études et des acquisitions de terrains pour la route Marly-Posieux, étant entendu que les dépenses d'exécution feraient l'objet d'une demande ultérieure de crédit.

Le message N° 245 du 31 janvier 2006, accompagnant le projet de décret, relevait notamment les points suivants:

- Le Grand Conseil a octroyé un crédit de 2'265'000 francs, le 7 juin 2000, pour construire la route d'évitement de Posieux/Matran en tenant compte que cette nouvelle route sera partie intégrante de la liaison Marly-Matran;
- La planification du projet de la liaison Marly-Posieux, qui devrait être approuvé jusqu'à la fin de l'année 2009, constituait un engagement fort du Conseil d'Etat et faisait partie intégrante du décret soumis aux députés du Grand Conseil en 2006. Le calendrier prévoyait les étapes suivantes: 2006: études géologiques; 2006/07: projet route et étude d'impact; 2006/07: concours et projets ponts; 2009: approbation définitive du projet par le Conseil d'Etat;
- En conclusion, le Conseil d'Etat relève encore que ce projet, qu'il qualifie de composante importante du système de transport dans l'agglomération fribourgeoise, permettra à terme de compléter le dispositif de ceinture constitué de l'A12 et du pont de la Poya;
- La nécessité de réaliser cet axe étant acquise, l'étude de trafic devait servir à préciser le planning définitif de la réalisation (et non la conception) du projet, dans les limites des possibilités financières du canton.

2. Situation actuelle

Force est de constater à ce jour que les étapes prévues de la planification n'ont pas été respectées et que le projet ne pourra pas être approuvé à la fin de l'année 2009 comme indiqué dans le message.

En revanche, le Conseil d'Etat a présenté les résultats de l'étude de circulation en avril 2009. Il propose de doubler la fréquence actuelle des transports publics entre Marly et Fribourg, de réaliser la nouvelle liaison Marly-Matran en deuxième étape et d'étudier une nouvelle variante en utilisant en partie la route de Chésalles. Il entend intégrer les résultats d'une nouvelle étude complémentaire et d'opportunité dans le projet d'agglomération qui sera déposé à la fin de l'année 2011 à la Confédération.

Nous constatons le manque de volonté du Conseil d'Etat de réaliser cette route de liaison qu'il avait lui-même pourtant qualifiée de *"composante importante du système de transport dans l'agglomération fribourgeoise qui devrait, à terme, compléter le dispositif de ceinture constituée de l'A12 et du pont de la Poya. Elle [la route] permet de préparer l'avenir et d'anticiper sur la résolution des problèmes de circulation de l'avenir"*.

3. Extraits de l'étude de circulation

Il ressort pourtant de l'étude de circulation, commandée par le SPC, les éléments suivants:

- L'axe Marly - Plateau de Pérolles à Fribourg est très fortement sollicité. En moyenne plus de 16'000 véhicule par jour (TJM 2005) empruntent cette voie et les pointes de trafic journalières se montent régulièrement à 20'000 véhicules. Quelque 27'000 personnes traversent chaque jour le pont de Pérolles. Les charges de trafic ne cessent d'augmenter.

- La surcharge du réseau routier entre Marly et Fribourg entraîne des incidences négatives sur le fonctionnement des transports publics et de la mobilité douce.
- La nouvelle liaison Marly-Matran engendrera une diminution de trafic importante sur le pont de Pérolles et sur l'axe d'accès à la jonction de Fribourg-Sud/Centre actuellement fortement chargé (Cormanon/Glâne/Fonderie).
- Le délestage du pont de Pérolles dû à la réalisation de la liaison Marly-Matran diminuera les perturbations rencontrées, mais encouragera l'utilisation des transports individuels motorisés.
- L'analyse des impacts environnementaux actuels liés au trafic routier fait apparaître des dépassements des valeurs limites sur les principaux axes en entrée de ville, notamment en traversée de Marly, où les valeurs limites de bruit sont fortement dépassées sur la route de Fribourg.

4. Objectifs de circulation

Il est indispensable de délester la route actuelle Marly-Fribourg, l'un des axes les plus chargés en trafic du canton et qui, de surcroît, traverse le Plateau de Pérolles qui réunit sur un même pôle la plus grande concentration d'étudiants du canton, créant ainsi chaque jour et aux mêmes heures un goulet d'étranglement.

La réalisation d'une nouvelle traversée de la Sarine permettra également de délester d'autres tronçons structurants du réseau routier de l'agglomération également régulièrement surchargés, tels que la route de la Fonderie à Fribourg, la route de la Glâne, la route de Cormanon et les carrefours de Belle-Croix et de la jonction Fribourg-Sud à Villars-sur-Glâne.

Le report de trafic qui se fait déjà actuellement sur la route existante de Chésalles n'est plus tolérable. Il est regrettable que l'étude de circulation admette même une augmentation de trafic sur cet axe secondaire (route communale). Cette route est dangereuse pour tous ses usagers (nombreux cyclistes) sur pratiquement toute sa longueur et particulièrement à sa jonction avec la route cantonale à Grangeneuve.

En délestant la route Marly-Fribourg, on augmente l'attractivité des transports publics entre Fribourg et le parking P+R de Corbaroche. Il devient ainsi possible de donner la priorité de circulation aux bus/trolleybus dans les deux sens. En attribuant la priorité de la route actuelle en premier lieu aux transports publics (voir exemples en ville de Berne), on contribue à renforcer leur attractivité par l'augmentation de la vitesse commerciale, une meilleure fiabilité, l'amélioration de la sécurité et de l'environnement.

A l'exception de certains éléments de signalisation, l'aménagement de cet axe pourra se faire sans augmenter le profil actuel. La nécessité de créer des sites propres pour les transports publics devient caduque.

Grâce à une vitesse commerciale renforcée, il ne sera pas nécessaire non plus d'augmenter la cadence des bus qui, aujourd'hui déjà, est qualifiée d'excellente.

Finalement, la route de liaison Marly-Matran offrira la possibilité, tant aux transports publics qu'au trafic individuel, de relier la région Marly, Plateau du Mouret et Haute Singine à l'autoroute A12 (jonctions de Matran et Rossens), ainsi qu'aux principaux pôles d'urbanisation de l'agglomération de Matran, Villars-sur-Glâne, Fribourg-Sud et Fribourg-Nord. Les transports publics pourront augmenter leur part modale en organisant des courses tangentielles vers l'agglomération, sans passer par le noeud névralgique que constitue la gare de Fribourg. Actuellement, les transports publics ne sont concurrentiels avec les voitures que pour le centre-ville.

5. Situation future

En 30 ans (1975 à 2005), le trafic a doublé sur l'ensemble du réseau routier cantonal de Marly, tout comme le nombre d'habitants. Le Plateau du Mouret, Marly et la Haute Singine continuent à se développer, ces régions sont directement touchées par les problèmes d'engorgement liés au pont de Pérolles et au Plateau de Pérolles.

De plus, il faut constater que l'étude de circulation, reprise par le canton, néglige certains aspects. Il est regrettable par exemple qu'elle ne semble pas prendre en considération l'augmentation de trafic qui suivra la fermeture du pont de Zähringen, lorsque le pont de la Poya sera en Service.

Si la situation actuelle n'est plus tolérable, celle de demain le sera encore moins. Compte tenu de l'expérience acquise sur d'autres projets et des exigences requises par la Confédération pour l'attribution de subventions du fonds d'infrastructure (voir point 4 du texte de la motion), il est indispensable de faire preuve d'anticipation dans la planification d'un tel projet.

6. Réflexions financières

- L'aménagement de l'axe Marly-Fribourg pourra être simplifié du fait qu'il ne sera pas nécessaire de créer des sites propres pour les transports publics, la route étant mise prioritairement à leur disposition.
- Grâce à une vitesse commerciale accrue, la proposition du Conseil d'Etat de dédoubler les transports publics sur l'axe Marly-Fribourg devient caduque. En revanche, il y aura la possibilité d'organiser des courses de transports publics par la nouvelle liaison routière vers l'agglomération, voire de créer une boucle complète entre Marly - Villars-sur-Glâne - Granges-Paccot – Gare Fribourg – Marly.
- Le tracé actuellement prévu devra encore être optimisé sur le plan économique, notamment la longueur du pont sur la Sarine, et l'on évitera tout luxe inutile.

* * *