Postulat Damien Piller / Dominique Virdis Yerly **N° 264.04**
Liaison routière Marly-Matran

Réponse du Conseil d'Etat

1. Historique

Lors de la planification de la réfection du pont de Pérolles en 1996, la question d'une nouvelle traversée de la Sarine en amont de Fribourg a été abordée. Parmi de nombreuses variantes étudiées, un nouveau tracé, qui éviterait Marly et permettrait le raccordement de plusieurs communes de la rive droite de la Sarine directement à l'autoroute A12 à Matran, a été étudié.

L'analyse de comparaison des différentes variantes a porté les conclusions principales suivantes:

- L'élargissement du pont de Pérolles à trois voies et la restructuration de l'axe d'accès (contrôles d'accès, parkings d'échange, bi-pass et systèmes d'aide à l'exploitation des transports en commun - TC) ainsi que les mesures CUTAF au centre de Fribourg créent des conditions nécessaires à une promotion efficace des TC. Le transfert modal vers les TC diminuera la charge des transports individuels motorisés sur la route de Fribourg à Marly et sur les principaux axes de la ville de Fribourg.

- Un éventuel contournement de Marly (liaison Marly - Matran) ne résoudrait pas complètement les problèmes de trafic, car plus de la moitié des mouvements utilisant le pont de Pérolles a son origine ou sa destination dans Marly même et n'utiliserait donc pas une route de contournement. Les études de trafic ont montré que l'effet de cette liaison Marly - Matran diminuerait le trafic sur le pont de Pérolles de 30 % environ.

Ces constatations montraient à l'époque qu'il n'y avait pas urgence à faire le choix pour une nouvelle traversée de la Sarine, qui pouvait se faire après 2005, si les mesures CUTAF étaient réalisées d'ici-là.

Au vu de ces constatations, le rapport recommandait:

- de développer à moyen terme une stratégie sans nouvelle traversée, c'est-à-dire un statu quo en renonçant à la construction d'une nouvelle route, au profit d'un élargissement du pont de Pérolles;

- de réserver, pour le développement à long terme, les couloirs nécessaires en faisant établir par la Direction des travaux publics un plan de zone réservée (validité 5 ans) pour les variantes Marly - Matran;

- de développer les études techniques, avant le terme de validité de ce plan de zone réservée, de ces variantes aussi loin que nécessaire pour permettre d'établir un plan des limites de construction selon l'article 34 al. 3 et 35 de la loi sur les routes et d'assurer ainsi la réservation des corridors.

Le coût de cette nouvelle liaison peut être estimé à 25 millions de francs.

2. Zone réservée

Par décret du 8 juin 1994, le Grand Conseil a octroyé un crédit d'engagement permettant à la Direction des travaux publics DTP (aujourd'hui Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions DAEC) d'effectuer les études nécessaires pour la réservation de couloirs pour une nouvelle traversée de la Sarine en amont de Fribourg.

Les études de planification routière menées par la suite ont permis aux autorités de retenir une variante de tracé qui réponde le mieux aux objectifs fixés. Cette variante a son origine au bas de la Crausa, à Marly, et se raccorde à la jonction d'autoroute A12 à Matran, en passant par Chésalles et Hauterive (secteur Posieux).

En vue d'assurer la libre disponibilité des terrains nécessaires à la construction de cette future liaison routière, la DTP a publié, le 9 février 2001, la fixation d'une zone réservée, au sens des articles 33 et 34 de la loi du 15 décembre 1967 sur les routes (LR). La validité de cette zone réservée expire le 9 février 2006.

Au plus tard au terme de ce délai, il y aura lieu de mettre à l'enquête publique le plan des limites de construction au sens de l'article 35 LR.

Le Conseil d'Etat ne s'est pas encore déterminé sur la priorité de la réalisation de cette liaison, compte tenu des autres projets à réaliser dans le canton (notamment pont de la Poya, Romont - Vaulruz, évitement de Düdingen) et des disponibilités financières de l'Etat. Il est à relever que le Conseil d'Etat, dans ses différents messages relatifs, tant au pont de Pérolles qu'à la nouvelle traversée routière de la Sarine, a toujours parlé d'une route de "génération future".

3. Suite à donner

L'Etat dispose à ce jour d'une année pour mettre à l'enquête publique le plan des limites de construction pour la nouvelle liaison Marly - Matran.

L'étude du tracé proprement dit doit être accompagnée d'une notice d'impact sur l'environnement EIE, même si les études déjà réalisées montrent que le tracé retenu pour la zone réservée est faisable du point de vue environnemental.

D'autre part, les études de tracé réalisées dans la comparaison des variantes citées sous chiffre 1 datent de 1994-1995, soit plus de dix ans. Il y a lieu donc de réévaluer les estimations faites à l'époque, tenant compte des développements qui ont eu lieu entre-temps, notamment le plan régional des transports de la CUTAF et le plan général qui lui est associé.

Une fois ces valeurs connues, le Conseil d'Etat pourra se prononcer sur le planning définitif de la réalisation de la liaison Marly - Matran.

4. Planning

Compte tenu de ce qui précède et de l'avancement du projet du pont de la Poya, on peut établir le planning suivant:

Calendrier de travail

Projet Poya		Liaison Marly - Matran	
Juin 2005	Mise à l'enquête publique	2005	Réalisation des études d'avant-projet et d'une notice d'impact sur l'environnement en vue de la mise à l'enquête publique des limites de construction
Février 2006	Demande d'un crédit d'engagement au Grand Conseil	Février 2006	Mise à l'enquête publique du plan des limites de construction Demande d'un crédit d'étude au Grand Conseil
2006	Votation populaire sur le crédit d'engagement	2006	Etude du projet définitif, mise à jour des données de trafic, étude d'impact sur l'environnement, devis estimatif
		2007 au plus tôt	Mise à l'enquête du projet
		2008	Demande d'un crédit d'engagement au Grand Conseil

Ce tableau montre qu'il est possible de demander au Grand Conseil, simultanément, le crédit d'engagement pour la construction du pont de la Poya et le crédit d'étude pour la liaison Marly - Matran.

En revanche, il n'est pas possible de prévoir simultanément les crédits pour la construction des deux objets.

5. Position du Conseil d'Etat

Le postulat vise à la présentation simultanée au Grand Conseil des demandes de crédit pour la construction du pont de la Poya et de la liaison Marly - Matran.

Le Conseil d'Etat est prêt à étudier une réalisation rapide de la liaison Marly - Matran. Néanmoins, il souligne le fait qu'il est impossible de présenter ces demandes simultanément sans repousser la demande de crédit d'engagement pour la construction du projet Poya jusqu'en 2008.

En revanche, il s'engage à présenter une demande de crédit d'étude pour la liaison Marly - Matran en même temps que le crédit de construction du projet Poya, soit en février 2006. On a en effet intérêt à réaliser le plus rapidement possible les études du projet définitif, ainsi que la mise à jour des données trafic et l'étude d'impact sur l'environnement correspondante.

Les études nécessaires à l'avant-projet permettant la mise à l'enquête des limites de construction, avec la notice d'impact accompagnant ces études, seront engagées sur la base du crédit d'étude N°598 du 19 novembre 1998 concernant les études et acquisitions du réseau routier cantonal.

Le Conseil d'Etat propose au Grand Conseil de prendre en considération le postulat dans le sens développé ci-dessus. Le rapport demandé sera donné dans le cadre du message concernant une demande de crédit d'étude au début de l'année 2006.

- La discussion et le vote sur la prise en considération de ce postulat auront lieu ultérieurement.

Fribourg, le 5 avril 2005