

Commune de Marly

—
Séances du Conseil général des 1^{er} et 2 décembre 2021, point 4 de l'ordre du jour

—
Réponse du Conseil communal à la question de Mmes et MM. Bertrand Späth, Claudia Späth, Eric Bugnon, Sarah Jaquet et Boris Giacobbo sur les impacts de la route Marly-Matran sur la commune

1. Question

Lors de la séance du Conseil général du 2 juin 2021, Mmes et MM. Bertrand Späth, Claudia Späth, Eric Bugnon, Sarah Jaquet et Boris Giacobbo ont déposé une question sur les impacts de la route Marly-Matran sur la commune (cf. annexe).

Les éléments relevés dans l'intervention sont les suivants :

- Dans le cas d'une réalisation de cette route, quels vont être les aménagements nécessaires afin de faire face à l'augmentation du trafic induite ?
- Quel serait l'impact financier ?
- Est-ce que les coûts ont été considérés dans la planification financière ?
- Mesures de modération sur la route de Chésalles ?

2. Réponse du Conseil communal

a) Introduction

Le Conseil communal tient d'abord à rappeler que le projet de liaison Marly-Matran est **un projet cantonal**. Il est porté par la Direction cantonale de l'aménagement, de l'environnement et des constructions (DAEC).

- a) La réalisation de ce projet a été demandée par le Grand Conseil, est soutenue par le Conseil d'Etat, et sa nécessité a été confirmée à plusieurs reprises par le Grand Conseil. Récemment d'ailleurs, à savoir en date du 8 octobre 2021, le Grand Conseil a rejeté la pétition déposée à l'encontre de la réalisation de cette infrastructure par l'Association transports et environnement, Pro Natura, le WWF, ainsi que par les Grands Parents pour le Climat Fribourg. Plus récemment encore, en date du 5 novembre 2021, dans le cadre des discussions relatives à la nouvelle loi cantonale sur la mobilité, le Grand Conseil a confirmé une nouvelle fois l'importance régionale, voire cantonale, d'une véritable liaison routière entre Marly et Matran en octroyant à la route de Chésalles et à la route de Hauterive (actuellement routes communales), nonobstant leur gabarit actuel, le statut de routes cantonales jusqu'à la réalisation effective de la nouvelle liaison routière.
- b) Le projet de liaison routière entre Marly et Matran n'a pour l'heure pas fait l'objet d'une coordination entre la commune et le canton s'agissant des mesures qui devraient ou devront être prises par la commune. Une coordination à ce sujet, d'ores et déjà demandée à quelques reprises par la commune, est indispensable. Au vu des impacts, *positifs mais aussi négatifs*, qu'aura la liaison routière sur la commune, un accompagnement et une coordination devront nécessairement avoir lieu. Le Conseil communal part de l'idée qu'une telle coordination sur les mesures qui devraient ou devront être prises par la commune et le canton sera organisée par les autorités cantonales à l'issue du traitement, par la DAEC, des oppositions déposées à l'encontre de la nouvelle liaison routière.

Certaines réponses aux questions posées par Mmes et MM. Bertrand Späth, Claudia Späth, Eric Bugnon, Sarah Jaquet et Boris Giacobbo seront peut-être aussi données par le Conseil d'Etat lorsqu'il répondra à la question 2021-CE-335 « Route Marly-Matran » déposée le 10 septembre 2021 par deux député-e-s au Grand Conseil. En l'état, la réponse à cette question n'a pas encore été donnée, et le Conseil communal n'a pas pu obtenir d'informations à ce sujet.

En l'état donc, le Conseil communal est en mesure de répondre comme suit aux questions posées :

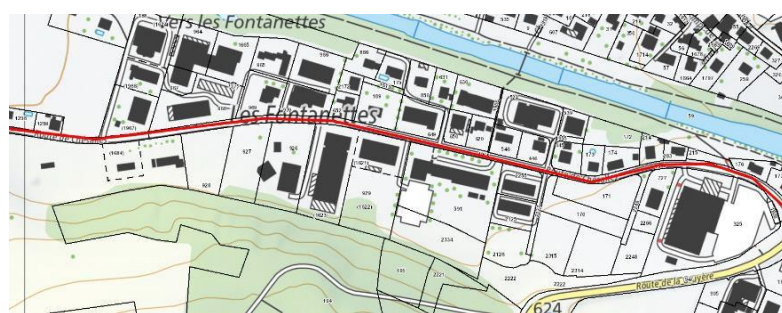
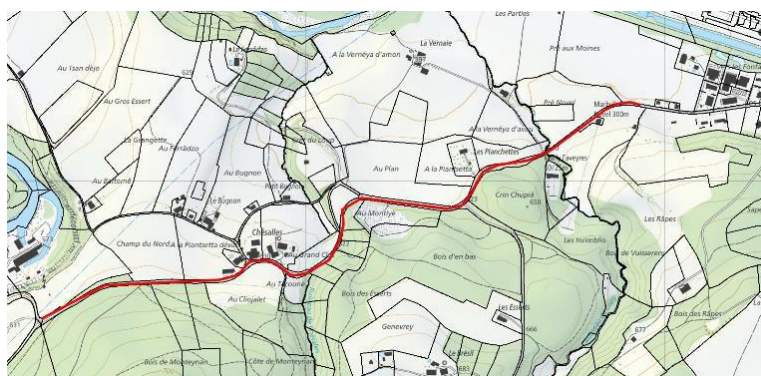
b) Réponses aux questions

A ce jour, comme relevé en introduction, il n'est pas encore possible de définir les aménagements qui s'avèreront nécessaires au titre de mesures d'accompagnement de la nouvelle route. Cela devra être fait en temps voulu, vraisemblablement lorsque les oppositions auront été traitées. La thématique, essentielle, a par ailleurs été soulevée par la commune lors de la mise à l'enquête du dossier.

En l'état, comme le relèvent d'ailleurs les études, certains tracés communaux devraient connaître un impact à la mise en fonction de la nouvelle route de liaison. Ils devront vraisemblablement faire l'objet de mesures. Il s'agit possiblement des tronçons et mesures suivants :

– Regualification et mesures de modération de la Route de Chésalles

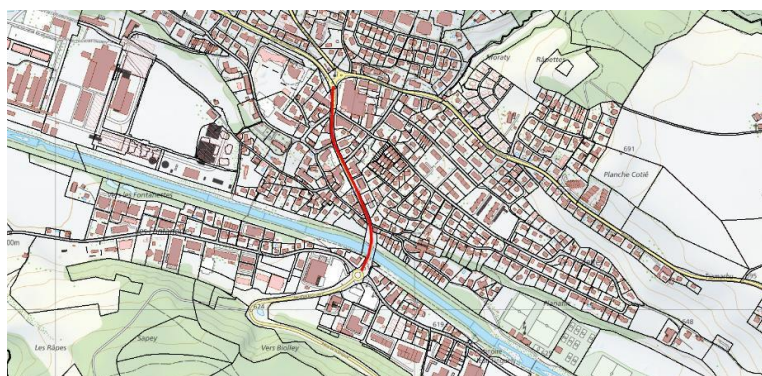
Il s'agira de définir quels aménagements devront être réalisés sur la route de Chésalles afin de ne pas y subir un trafic dit « parasite » et pour y améliorer les conditions de circulation des modes doux. Pour la partie entre le giratoire de la Gérine et le futur giratoire du Stand, un compartimentage devra vraisemblablement être réalisé afin d'éviter du report de trafic sur cette route (transit non désiré). Le coût de ces aménagements est très difficile à estimer ; de l'avis de la commune, il devrait être pris en charge par le canton. *Cela étant dit, le coût devrait s'avérer très faible.* Il s'agira de l'installation de bornes et de panneaux « impasse ». Nous n'avons pas plus d'informations à ce stade du projet.



– **Requalification de la Route de la Gruyère**

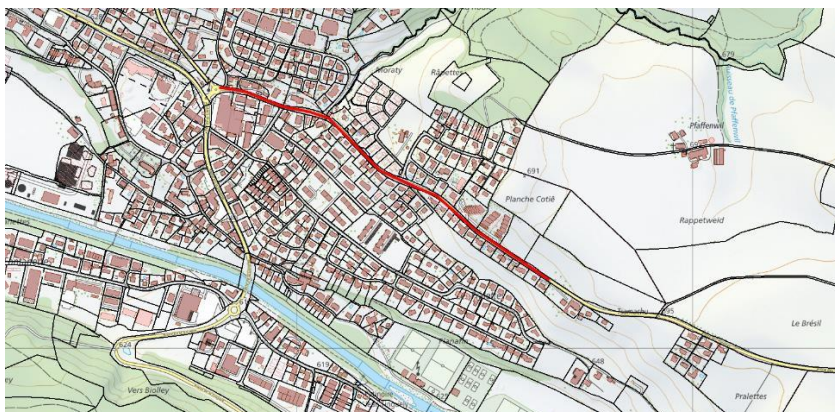
Il s'agit ici d'une mesure A du plan d'agglomération de quatrième génération (PA4). Il faudra tenir compte des nouvelles charges de trafic pour élaborer ce concept de requalification mais, au final, cela ne devrait pas changer fondamentalement le projet. *Ces coûts éventuels ont été planifiés dans le plan financier depuis 2016 et ne sont pas liés à la liaison Marly-Matran.*

Par contre, avec les nouvelles charges de trafic actuellement annoncées pour la route de la Gruyère en lien avec la nouvelle liaison, on peut craindre que la vitesse commerciale des bus de la ligne 1 soit ralentie. De ce fait, une réserve doit être formulée s'agissant du coût d'éventuelles mesures supplémentaires appelées à améliorer la circulation des bus, mais dans tous les cas, *le surcoût devrait être faible par rapport au coût du projet de requalification.*



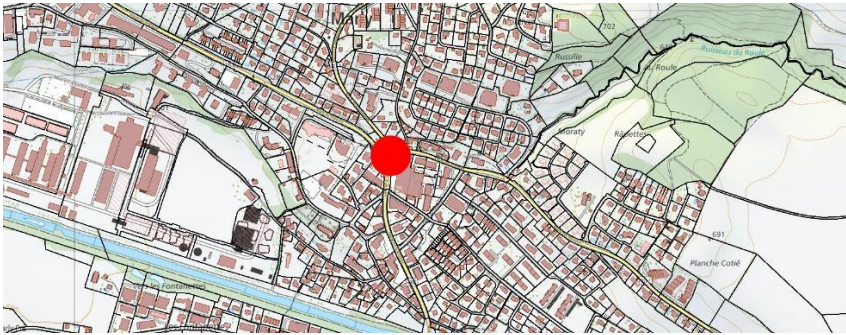
– **Route des Préalpes**

Aucune mesure n'est prévue sur cette route. Cependant, avec l'augmentation annoncée du trafic sur ce tracé, il conviendra d'évaluer la nécessité de mesures d'accompagnement. *Les éventuels coûts ne sont donc pas connus aujourd'hui.*



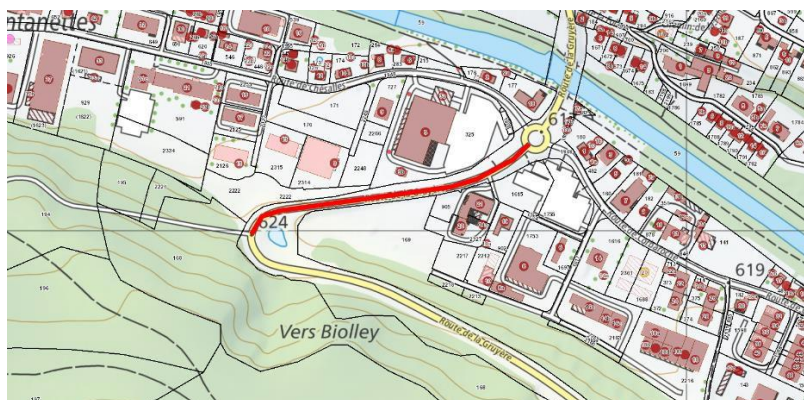
– **Centralité de Marly Cité (carrefour double giratoire)**

Il s'agit là d'une mesure A du plan d'agglomération de troisième génération (PA3). Il faudra tenir compte de nouvelles charges de trafic pour élaborer le concept de requalification qui, au final, ne devrait toutefois pas changer fondamentalement le projet. *Ces coûts ont été planifiés dans le plan financier depuis 2016 et ne sont pas liés à la liaison Marly-Matran.*



– **Regualification de la Route de la Gruyère entre le giratoire de Gérine et l'accrochage de la liaison Marly-Matran vers la Crausa**

Il s'agit d'une mesure A du PA4. Cette mesure consisterait à améliorer les conditions de circulation des bus en entrée du giratoire de Gérine et du P+R. Elle n'a pour l'heure pas été intégrée par le canton dans le projet de nouvelle liaison routière, mais la commune soutient qu'elle doit être considérée comme lui étant liée. *Comme toutes les mesures de requalification sur les routes cantonales, les coûts seraient alors partagés entre la commune et le canton après déduction des subventions. Le coût est évalué dans la mesure et a été porté au plan financier de 2020.*



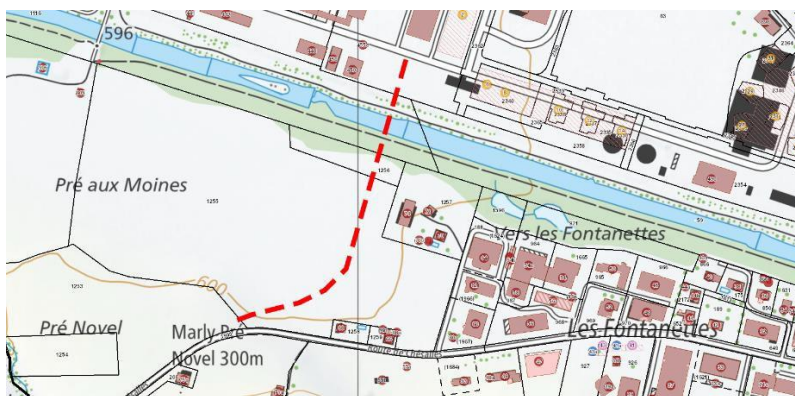
– **Accès sud du MIC sur la liaison Marly-Matran**

Le financement de cette nouvelle route collectrice est réglé par convention. Selon le règlement communal 4.02 sur la participation financière des propriétaires fonciers à l'aménagement d'infrastructures routières, pour cette route, la participation est répartie entre la commune et les propriétaires qui en tirent un avantage (à savoir le MIC et le canton, propriétaire du Pré aux Moines).

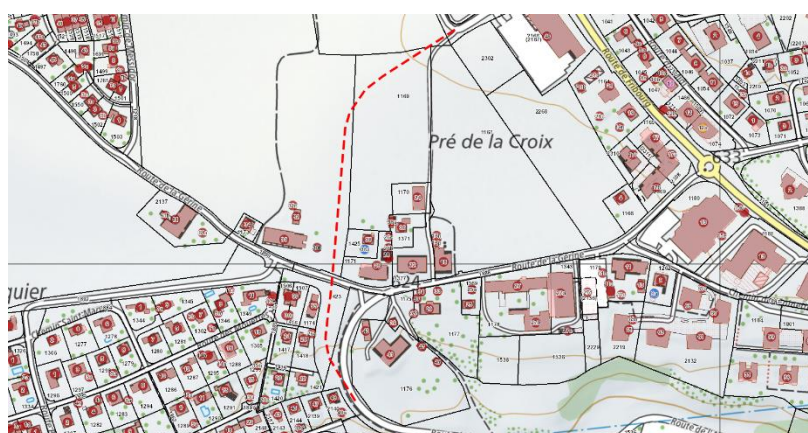
Cette répartition est de 40% (commune) et 60% (MIC et canton). La part du canton ($1/2 \times 60\% = 30\%$) n'est pas encore réglée, mais elle le sera dans le cadre du PAD Pré aux Moines. *Pour ce qui est de la part communale (40%), elle sera prise en charge par le MIC.* En tant que maître d'ouvrage, la commune doit s'occuper de la réalisation de ce projet et en assurer le préfinancement à l'aide du crédit cadre approuvé par le Conseil général en mars 2020. Les participations seront ensuite refacturées aux tiers (MIC et canton) au fur et à mesure de la réception des factures à payer. Le montant total de cette infrastructure a été évalué à environ Fr. 5'900'000.-.

A noter encore :

- qu'en cas de réalisation de la liaison Marly-Matran et donc de l'accès sud, il n'y aura pas la nécessité de réaliser les modifications des giratoires de Jonction, du Centre et des Rittes afin d'améliorer leur fonctionnement. *Une économie sera donc réalisée dans ce sens qui peut être évaluée à environ Fr. 500'000.-.*



- qu'en cas de réalisation de la nouvelle liaison routière et du nouveau franchissement de la Gérine évoquée plus haut, la commune pourra renoncer au « barreau routier » prévu en prolongation de la route de la Gérine après le MIC, au carrefour de Bel-Air. Si la liaison ne se réalise pas, ce « barreau routier » devra traverser le champ existant (Pré de la Croix) pour rejoindre la route des écoles (évitement du Petit-Marly et de St-Camille ; cf. plan ci-dessous).



Son coût est estimé à environ Fr. 3'000'000.-. La répartition de son coût est également précisée dans la convention. Comme il s'agit d'une route collectrice, l'entier des coûts doit être assumé par la commune. Cependant, il a été convenu, dans le cadre de la convention, que le propriétaire (MIC) participerait pour un montant estimé à Fr. 1'000'000.-.

La réalisation de ce barreau est également soumise à une obligation qui est inscrite au règlement communal d'urbanisme et au PAD Ancienne Papeterie. Elle dit que lorsque le trafic journalier moyen atteindra 4'000 vh/j alors il faudra réaliser le « barreau routier ». Cela signifie que si la réalisation de la route Marly-Matran devait, pour diverses raisons, être repoussée dans le temps, *il y a un risque que le « barreau routier » doive être réalisé quand bien même la liaison Marly-Matran se réaliserait elle aussi par la suite (!)*. Il est également important de savoir qu'il ne s'agit pas là d'une condition pour empêcher le développement des autres étapes du quartier, mais bien d'une obligation de la commune à fournir l'infrastructure adéquate.

– **Carrefour giratoire du stand de tir et de l'accrochage sur la Crausa**

L'anneau pourra être aménagé par la commune à son gré selon le canton. Ensuite, la question qui n'a pas encore de réponse, notamment aussi en raison du fait que la route de Chésalles est récemment devenue cantonale, est de savoir si le giratoire du stand sera ensuite remis au domaine public communal. *Si tel devait être le cas*, la commune devra assurer son entretien. Pour ce qui est de l'aménagement paysager des deux anneaux, *le coût est estimé à environ Fr. 60'000.-*. Il n'a pas été inséré dans la planification financière, car pour l'heure prévu à l'horizon 2027 au plus tôt.



– **Raccordement en eau potable du hameau de Chésalles**

Une demande d'intégrer la conduite d'adduction citée ci-dessus a été formulée auprès du canton afin de profiter d'éventuelles synergies. Par contre, il n'y a pas encore de projet à ce sujet, mais seulement une mention dans le rapport technique. L'objectif de la commune est de ne pas manquer une opportunité d'optimiser le coût de cette infrastructure de raccordement en eau potable en liant les travaux avec la réalisation de la nouvelle liaison.

La planification de cette alimentation en eau potable sur Chésalles date de l'année 2020, avec l'octroi d'un mandat pour une étude de faisabilité afin de raccorder le hameau au vu de la diminution du rendement des sources et en anticipation d'une éventuelle demande de raccordement. L'étude est pour l'instant très succincte et la commune ne dispose pas encore de coût estimatif sur la base de plans et d'éventuels avant-métrés. Les coûts ont été portés cette année au plan financier à l'horizon de réalisation 2025-2026 pour autant que cela se fasse en même temps que la liaison Marly-Matran. Dans le cas contraire, l'horizon de réalisation devra manifestement être déplacé.

Le coût estimatif de cette infrastructure de raccordement en eau potable sur la base d'un prix d'expérience au mètre courant et d'une longueur de tracé *fait état d'un montant d'environ Fr. 750'000.- pour une réalisation sans liaison Marly-Matran. En cas de réalisation avec la liaison Marly-Matran, l'économie devrait être de Fr. 150'000.- environ, pour un coût estimatif total de Fr. 600'000.-*.

Il s'agit ici de l'ensemble des éléments à notre connaissance à ce jour, ou sur lesquels le Conseil communal est en mesure de s'exprimer.

Le Conseil communal vous prie de prendre acte de la présente réponse.