



Nouvelle liaison routière Marly-Matran



Présentation sur invitation de l'Association Marly-Matran OUI

Sommaire

1. But du projet de route de liaison Marly - Matran
2. Historique et choix du tracé
3. Projet mis à l'enquête en décembre 2020
4. Procédure décisionnelle
5. Modifications en cours d'étude
6. Calendrier
7. Questions

1. But du projet Marly-Matran

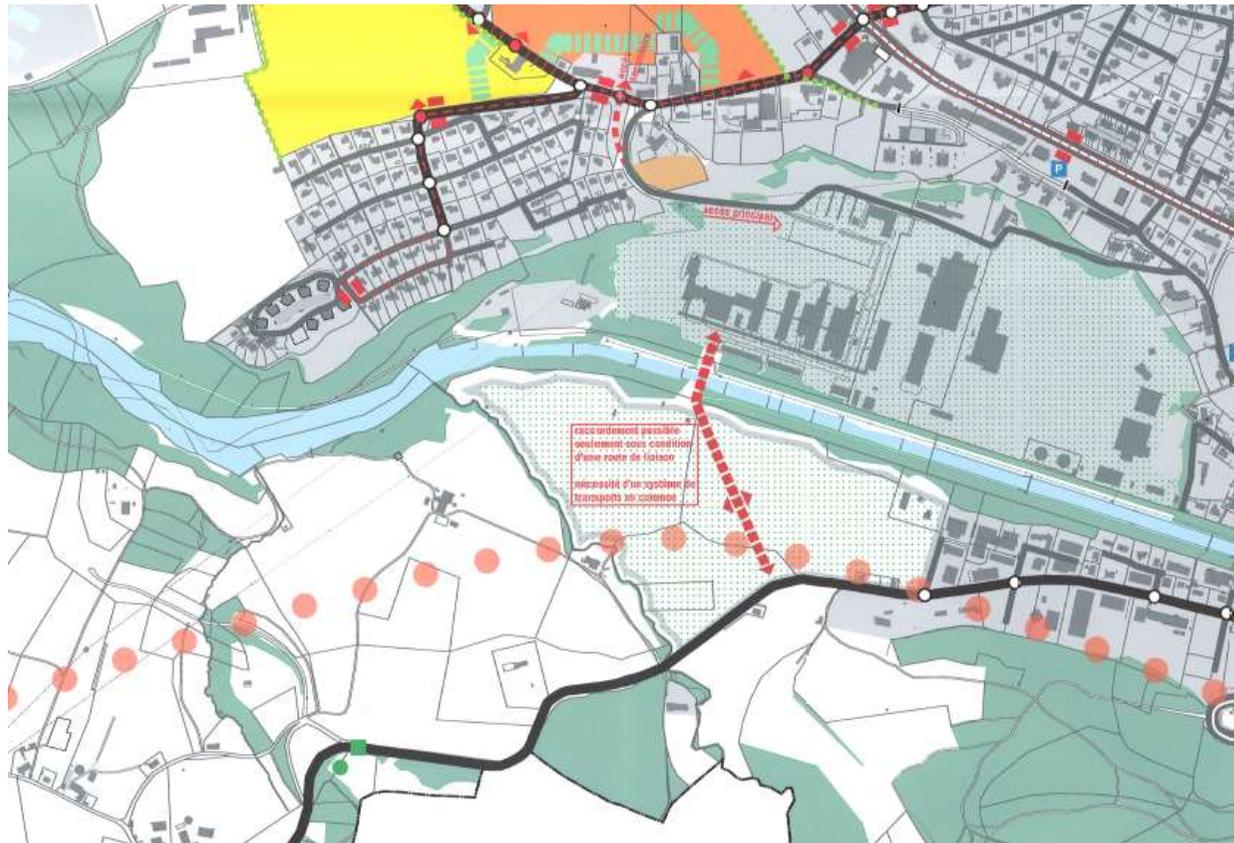
La nouvelle liaison de mobilité entre Marly et Matran est un trait d'union entre le sud de l'agglomération de Fribourg et la jonction autoroutière de Matran, avec une nouvelle traversée de la Sarine.

Elle s'inscrit dans la volonté du Conseil d'Etat, confirmée par le Grand Conseil, de délester l'itinéraire « Marly – Route de la Fonderie – jonction autoroutière Fribourg Sud/Centre » d'une partie du trafic individuel motorisé pour donner la priorité aux transports publics et à la mobilité douce et ainsi permettre une amélioration de la qualité des lieux de vie bordant l'itinéraire.

La nouvelle route permettra aussi l'accès logistique directement depuis l'autoroute, sans traversées de localité, au « Marly Innovation Center » MIC ainsi qu'à la zone d'activité stratégique du Pré aux Moines que l'Etat est appelé à développer.

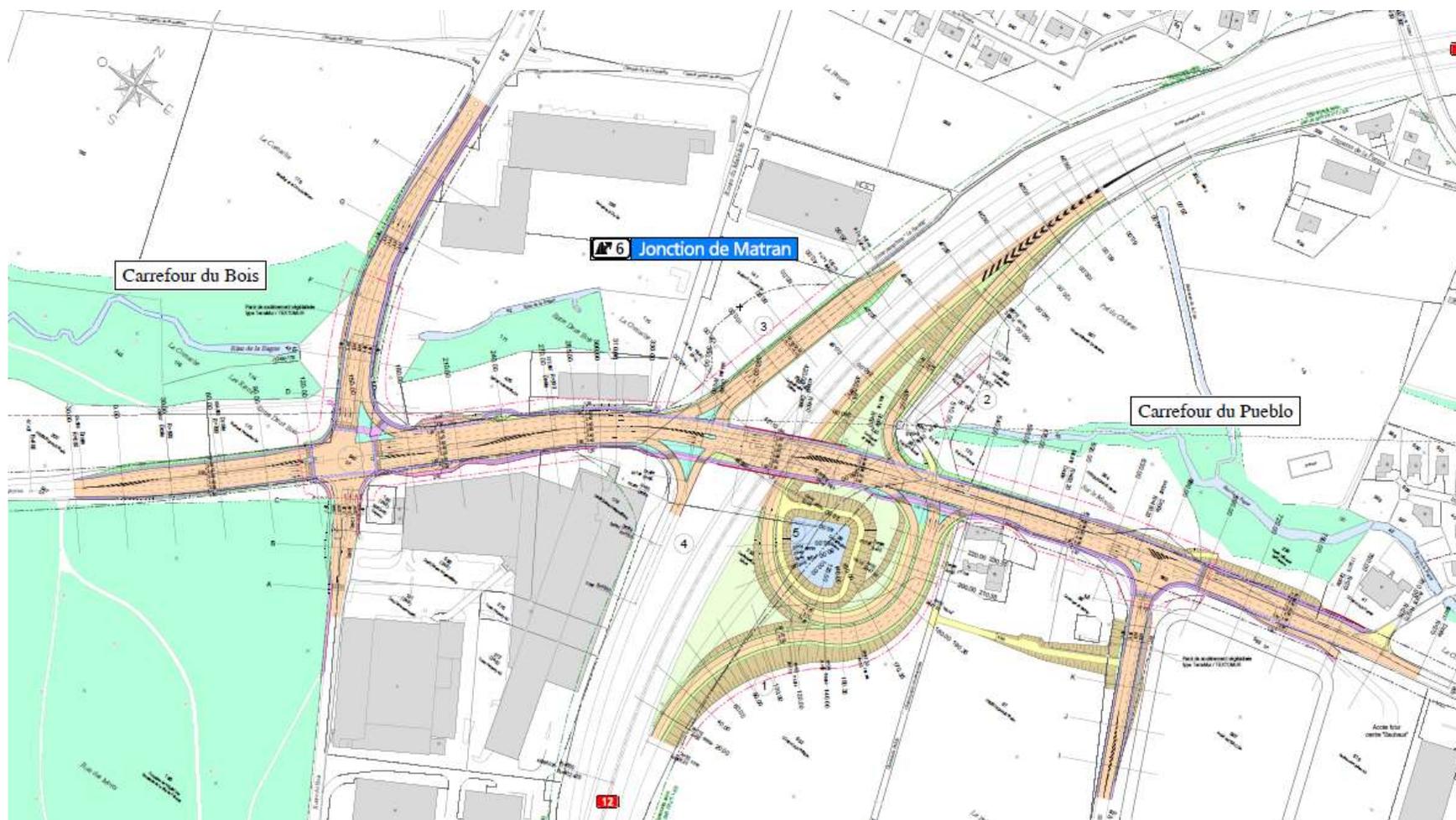
1. But du projet Marly-Matran

Liaison au MIC / Pré aux Moines



1. But du projet Marly-Matran

Projet connexe : jonction autoroutière de Matran

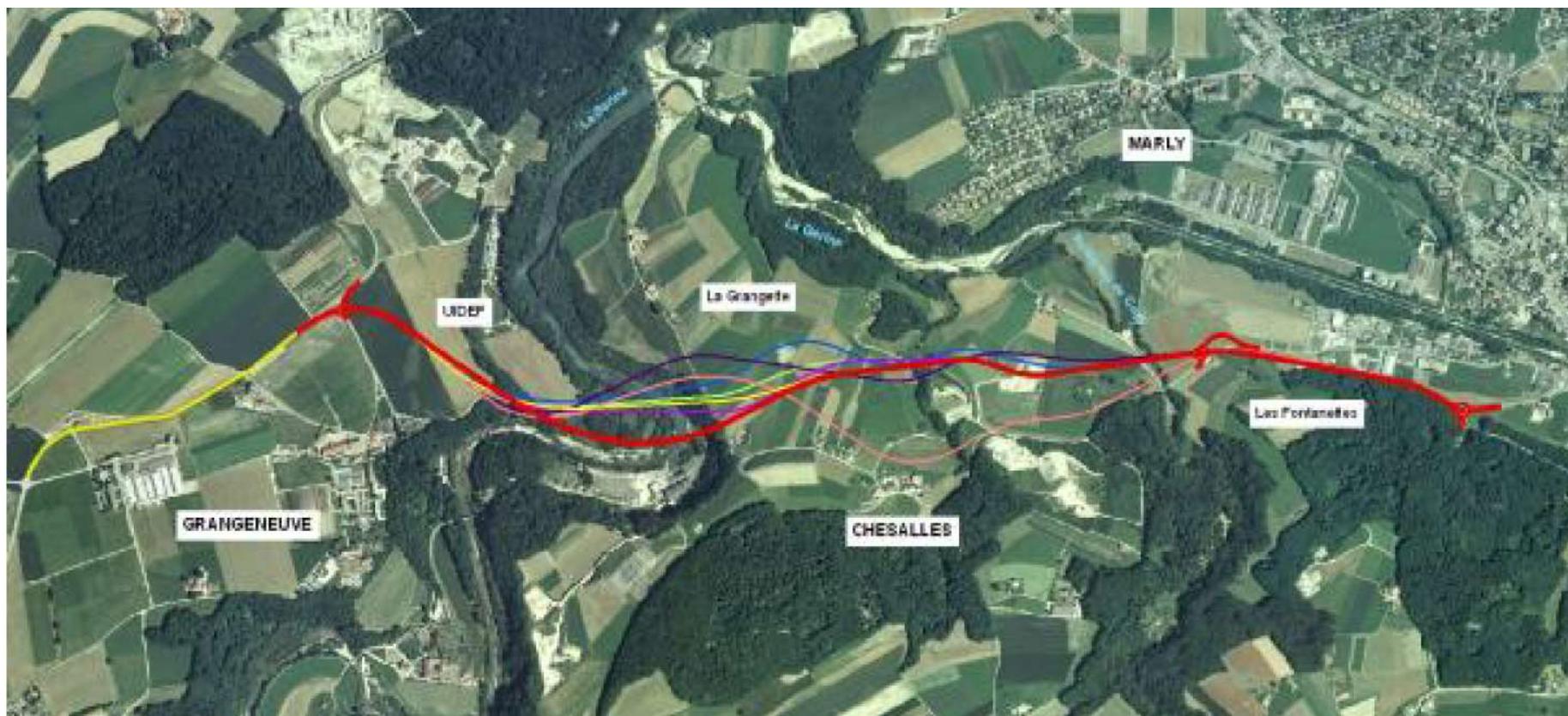


OFROU: Plan de situation modification de la jonction de Matran

2. Historique et choix du tracé

Dès 1994, plusieurs variantes ont été analysées pour relier Marly à l'autoroute A12 dans le cadre de la planification de la réfection du pont de Pérolles.

Entre 2004 et 2005, une étude d'avant-projet de la liaison routière Marly-Matran a été menée par le SPC.



2. Historique et choix du tracé

2006 : en réponse au postulat des députés Damien Piller et Dominique Viridis Yerly, le Grand Conseil vote un crédit d'étude de 6 625 000 francs.

Première étape : mener une étude de trafic et d'opportunité avec institution d'un comité de pilotage (4 séances en 2008-2009) et d'un groupe de travail.

2. Historique et choix du tracé

Une étude de trafic a été établie en 2009 par le bureau Transitec. Le but de l'étude était de démontrer l'attractivité et la faisabilité de Marly-Matran (Variante A) et d'examiner une solution alternative consistant à mettre en place des mesures d'améliorations de circulation des TP (Variante B), ainsi qu'une variante combinée.

Sur cette base, la variante combinée a été retenue, soit mettre en place de mesures d'amélioration dans un premier temps et la réalisation de Marly-Matran en fonction de l'évolution des charges de trafic à l'horizon 2030.

Évaluation de l'opportunité des variantes selon la méthode "classique" - Résultats du Groupe technique

Pondération (entre 1 et 10)	CRITERES D'EVALUATION (évaluation entre -3 et +3)	VARIANTE A  Liaison routière Marly-Matran (+ mesures d'accompagnement)	VARIANTE B  Mesures de priorisation des bus (+ aménagements cyclables)	VARIANTE COMBINEE  Mesures de priorisation des bus (+ aménagements cyclables) puis liaison routière Marly-Matran
9.2	Délestage de l'axe Marly-Fribourg (valeurs 2005)	-7'000 véh/jour (-40%) Trafic de transit et OD de Marly, à destination de Villars-sur-Glâne, du Grand-Fribourg ou de l'A12	+3 -1'500 véh/jour (-9%) Trafic OD de Marly, à destination du centre-ville ou de la gare de Fribourg	+2 -1'500 à -7'000 véh/jour (-40%) à terme
7.9	Augmentation des usagers des TC (valeurs 2005)	+1'000 usagers	+1 +2'000 usagers	+3 +2'000 usagers
5.0	Augmentation de la mobilité douce (valeurs 2005)	+200  (€ statu quo)	+1 +200  (€ statu quo)	+1 +200  (€ statu quo)
6.2	Minimisation des charges de trafic dans les zones d'habitation denses	Forte réduction en traversée de Marly et Fribourg (-20 à -25%) et augmentation sur la route de la Glâne et à Postieux (+7%)	+2 Réduction en traversée de Marly et Fribourg (-9%)	+1 Réduction limitée en traversée de Marly et Fribourg (-9%) puis forte réduction (-20 à -25%) avec reports sur la route de la Glâne et à Postieux (+7%)
6.3	Amélioration des conditions de circulation sur l'axe Marly-Fribourg :	 + 	+1  + 	-1  +  à terme
5.5		 + 	+2  + 	+2  + 
8.0			+2 	+2 
5.7	Augmentation de la sécurité des usagers de la route :	 Forte	+2 = (nulle)	0 = (nulle) →  Forte
5.3		 Forte	+2  Forte	+2  Forte
6.9	Impacts financiers (coûts d'investissement)	-60 mio CHF	-2 -7 mio CHF	+1 -7 à -60 mio CHF (à terme)
4.3	Etapisation des coûts d'investissement		-2 	0 
5.4	Effets économiques indirects (attractivité et accessibilité aux zones périphériques)	Liaison routière entre l'autoroute et le plateau du Mourret	+2 Liaison TC avec Marly	+1 Liaison TC avec Marly, puis liaison routière avec le plateau du Mourret
6.6	Effets sur l'environnement	Nouvelle route (-3,5 km) et élargissement de la route de Fribourg (couloirs bus)	-1 Élargissement de la route de Fribourg (couloirs bus)	0 Élargissement de la route de Fribourg (couloirs bus) puis nouvelle route (-3,5 km)
Total de l'évaluation (avec pondération) :		83	94	106

2. Historique et choix du tracé

Décisions du COPIL de 2009

1. Réalisation de mesures d'amélioration des conditions de circulation des bus et de la mobilité douce sur l'axe cantonal par le pont de Pérolles
2. Réalisation de la nouvelle liaison à l'horizon 2030 selon l'évolution des charges de trafic (charge de trafic maximale sur le pont de Pérolles fixée à 20'000 v/j)

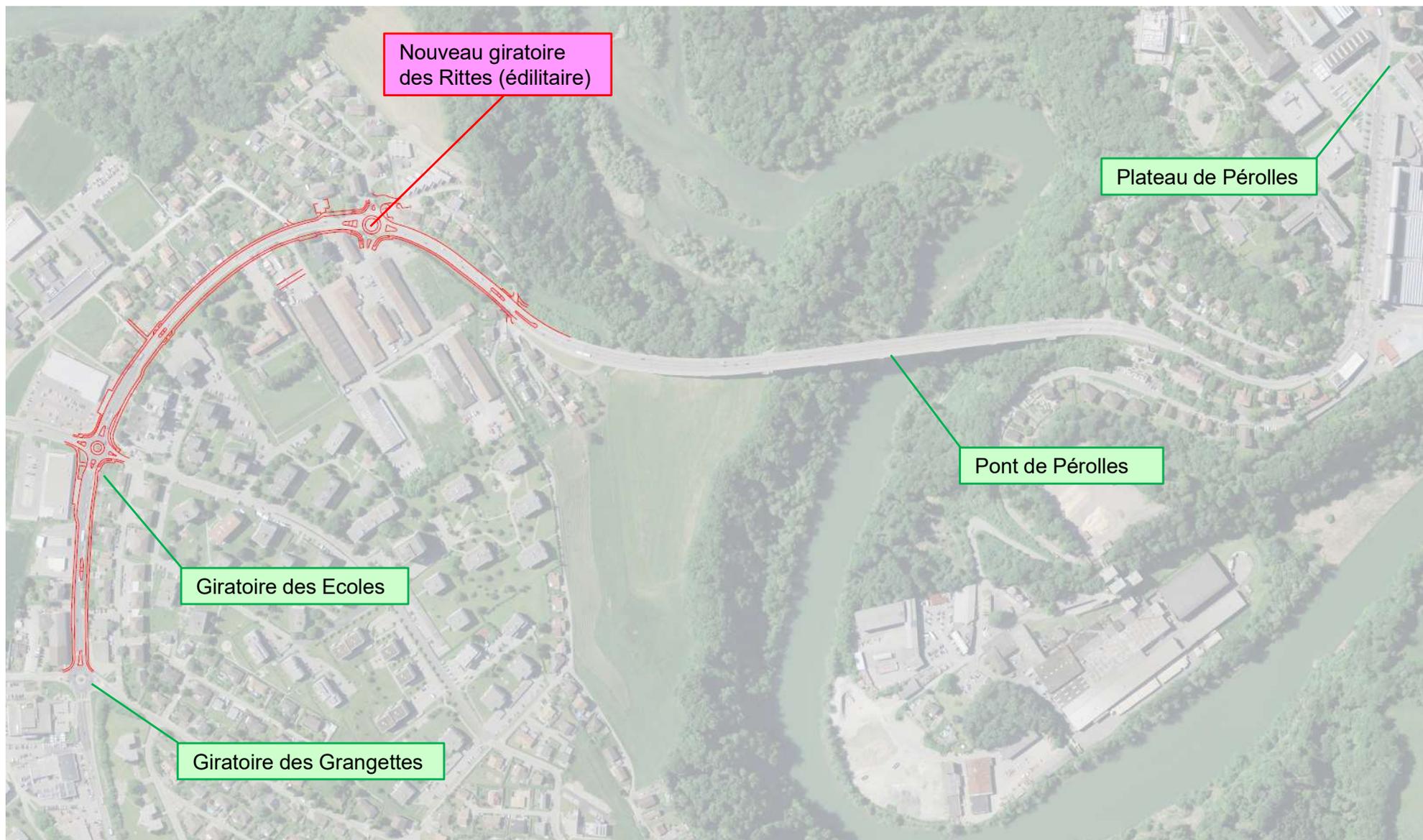
2. Historique et choix du tracé

Mesures réalisées

- > Aménagement d'une voie de bus (sens Marly – Fribourg) et de deux bandes cyclables sur le pont de Pérolles en 1994, entre le giratoire des Grangettes et le pont de Pérolles (en service dès 2022), entre le pont de Pérolles et le giratoire de la Pisciculture (a été mis à l'enquête publique en 2023).

- > Augmentation de la fréquence des bus urbains de la ligne 1 :
 - > 2005 : de 30' à 15'
 - > 2011 : de 15' à 10'
 - > 2014 : de 10' à 7,5' aux heures de pointe
 - > 2022 : ligne n° 8 (Marly – Piscine), 4 par heure en 2023.

2. Historique et choix du tracé



2. Historique et choix du tracé

4 octobre 2016 : par 82 voix, 2 contre et 4 abstentions, le Grand Conseil accepte la motion des députés Nicolas Kolly et Gilles Schorderet demandant que l'étude nécessaire à la réalisation de Marly-Matran soit réactivée afin qu'un décret soit présenté au Grand Conseil dans les meilleurs délais pour la réalisation de ce nouvel axe routier.

2016 : nomination d'un COFIL par le Conseil d'Etat

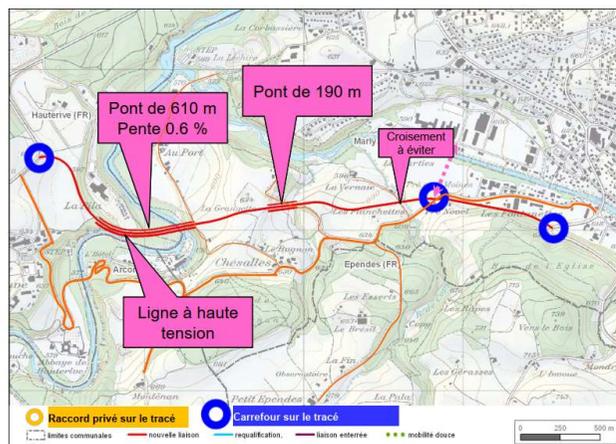
2. Historique et choix du tracé

En 2017, trois variantes ont été proposées aux membres du COPIL avec comme points communs l'accrochage dans la montée de la Crausa et à Posieux. Il s'agit des variantes suivantes, toutes avec le même pont sur la Sarine :

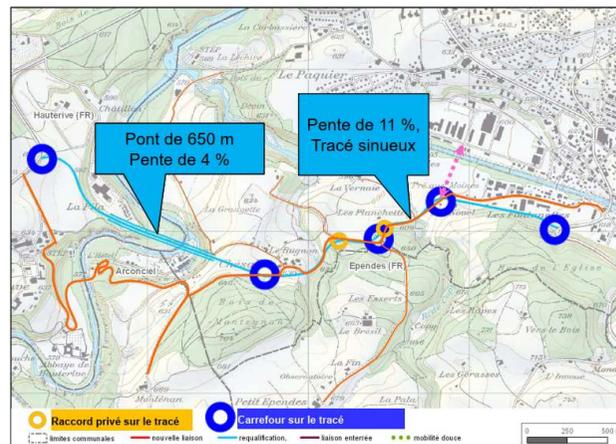
a) La variante « Ciel ouvert »

b) La variante « Chésalles », soit la requalification de la route de Chésalles

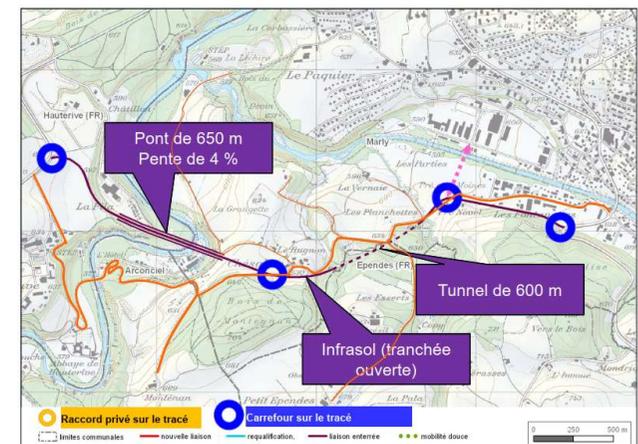
c) La variante « Tunnel », soit la requalification de la route de Chésalles avec un tunnel de 600m entre le carrefour du Stand et l'entrée de Chésalles



Ciel ouvert



Chésalles



Tunnel

2. Historique et choix du tracé

Notation du COPIL du 1er février 2017

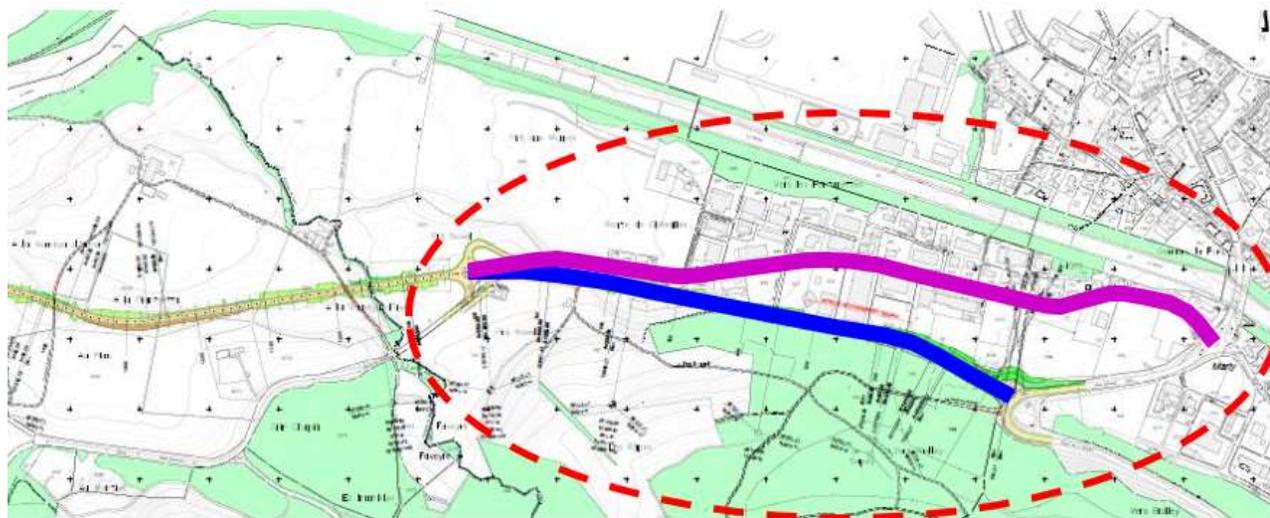
Critères	Pondération	Variante «Ciel ouvert »		Variante «Chésalles»		Variante «Tunnel»	
		Note moyenne	Note pondérée	Note moyenne	Note pondérée	Note moyenne	Note pondérée
Performance de la route (confort et temps)	27%	5.41	1.48	3.28	0.90	4.56	1.25
Mobilité douce	11%	4.78	0.51	4.06	0.43	3.84	0.41
Raccordement des routes existantes (raccordement privés, Arconciel, Petit Ependes)	12%	3.78	0.46	4.66	0.57	4.41	0.54
Environnement (forêts, bruit, protection des eaux, nature, paysage, patrimoine)	12%	4.22	0.51	3.88	0.47	4.53	0.55
Agriculture, SDA, acquisitions (remaniement parcellaire)	13%	3.41	0.43	4.63	0.58	4.97	0.63
Coûts	25%	4.70	1.18	6.00	1.50	1.80	0.44
Totaux	100%		4.57		4.45		3.81

La variante «Ciel ouvert» est choisie et validée par le Conseil d'Etat le 14 février 2017

2. Historique et choix du tracé

Le COPIL a encore eu l'occasion de se prononcer sur le choix du tracé à l'entrée de Marly (secteur Fontanettes). Deux variantes lui ont été proposées, à savoir :

- > La requalification de la route communale existante qui prévoit l'élargissement de la route actuelle, élargissement généré par l'aménagement de deux bandes cyclables et d'une bande centrale polyvalente de 2,5m, ou
- > Une nouvelle liaison placée à la limite entre la zone industrielle et la forêt dont l'accrochage est prévu sur la route de la Crausa et nécessite la construction d'un giratoire.



Nouvelle liaison
Requalification de la route existante

2. Historique et choix du tracé

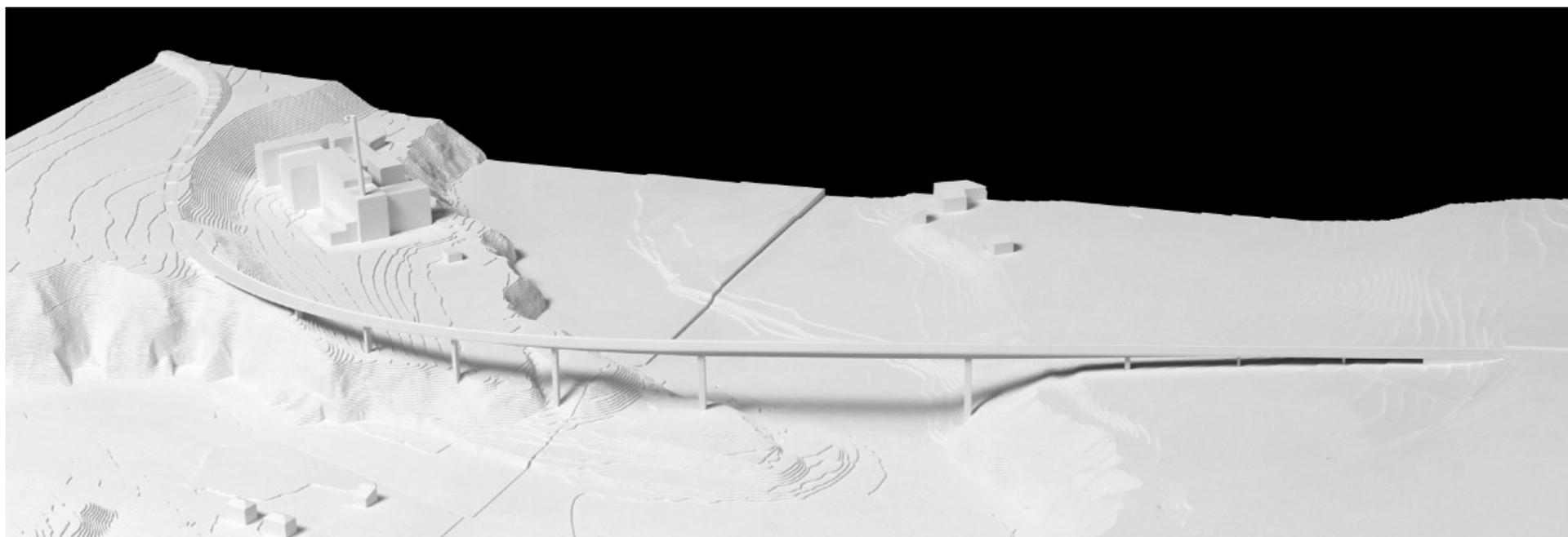
Notation du COFIL du 4 octobre 2017

Critères	Pondération	Nouvelle liaison		Requalification de la route communale	
		Note moyenne	Note Pondérée	Note moyenne	Note pondérée
Performance de la route (confort et temps)	30%	5.47	1.64	2.24	0.67
Mobilité douce	12%	3.82	0.46	3.53	0.43
Raccordement des routes, accès et infrastructures existantes	13%	4.82	0.62	3.41	0.44
Environnement (forêts, bruit, protection des eaux, nature, paysage, patrimoine)	13%	3.88	0.51	3.29	0.44
Agriculture, ZIG, ZACT, emprises	10%	3.00	0.31	3.94	0.41
Coûts	21%	5.3	1.13	6.0	1.28
Totaux	100%		4.68		3.67

La variante «Nouvelle liaison» est choisie et validée par le Conseil d'Etat le 31 octobre 2017

2. Historique et choix du tracé

En mai et juin 2019, les deux concours pour les ponts d'Hauterive et de Chésalles sont lancés, les résultats sont dévoilés en mars 2020 :



[Nouvelle liaison routière Marly-Matran | État de Fribourg](#)

2. Historique et choix du tracé

Instruments de planification

- Fiche du plan directeur cantonal P0405

Section D / P0405, Liaison Marly-Matran

P0405

Liaison Marly-Matran

ETAT DE COORDINATION

Coordination réglée

THÈME RATTACHÉ

Transport individuel motorisé

COMMUNES SUR LESQUELLES S'IMPLANTE LE PROJET

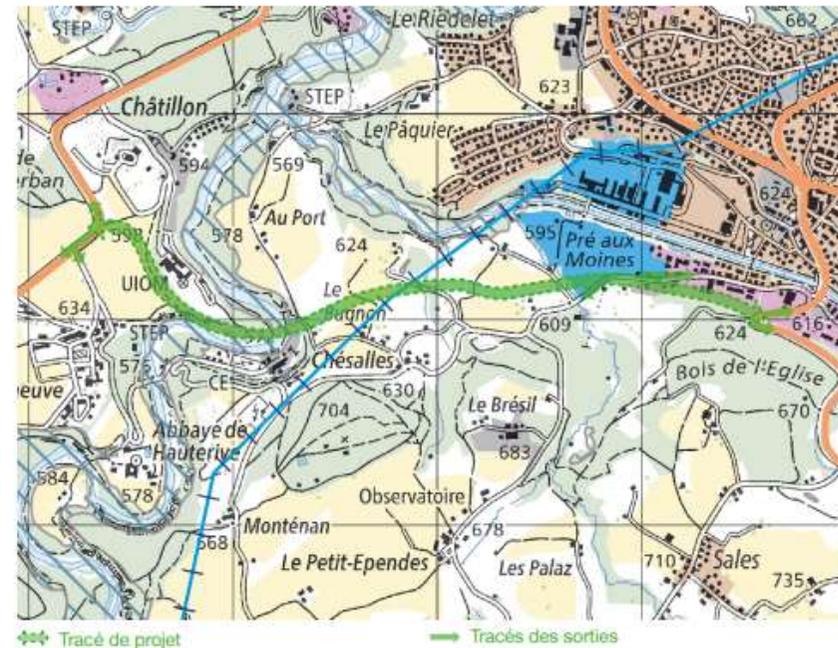
Marly

Arconciel

Hauterive

AUTRE INSTANCE CONCERNÉE

Agglomération de



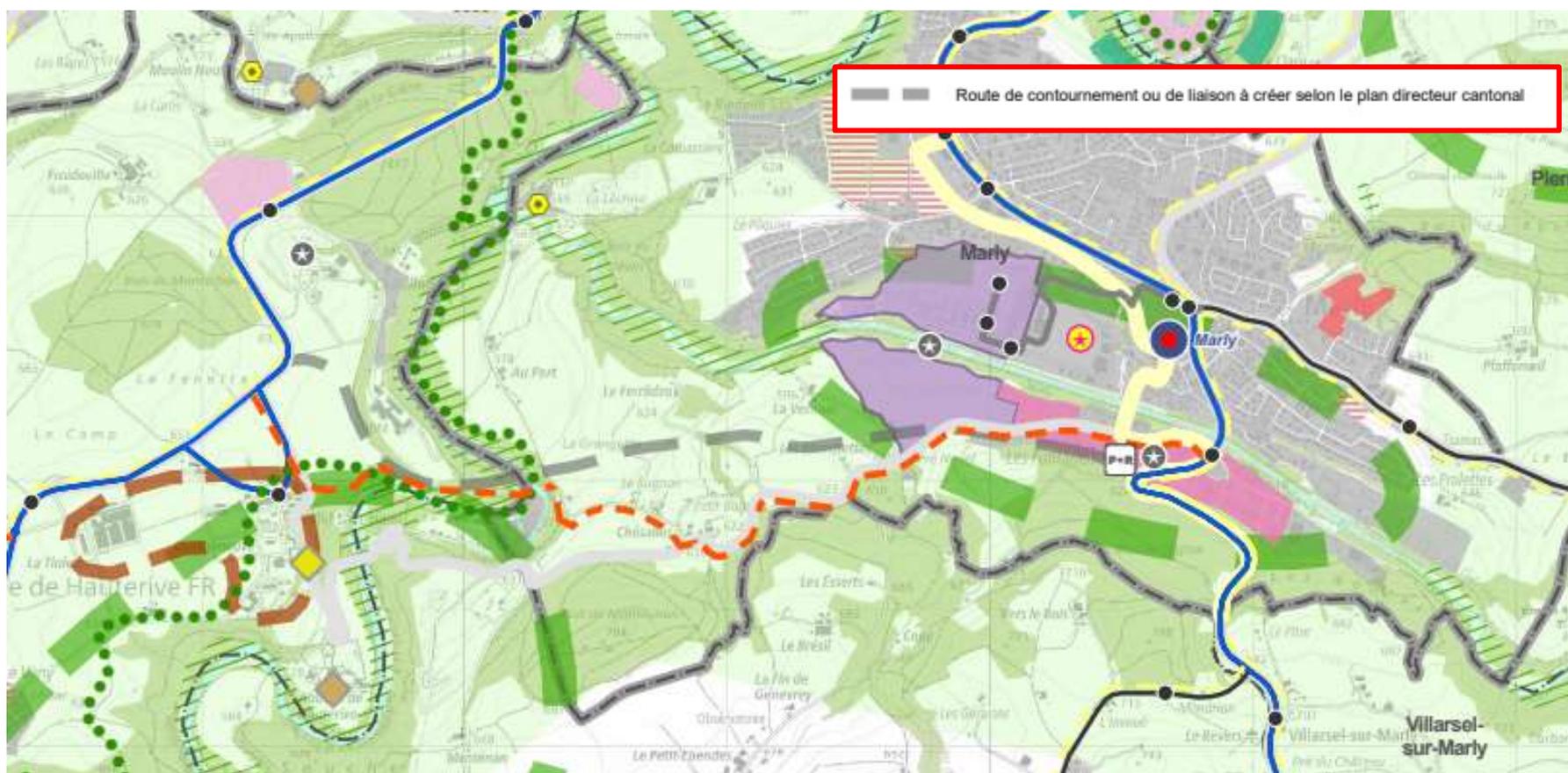
1. Description du projet

2. Historique et choix du tracé

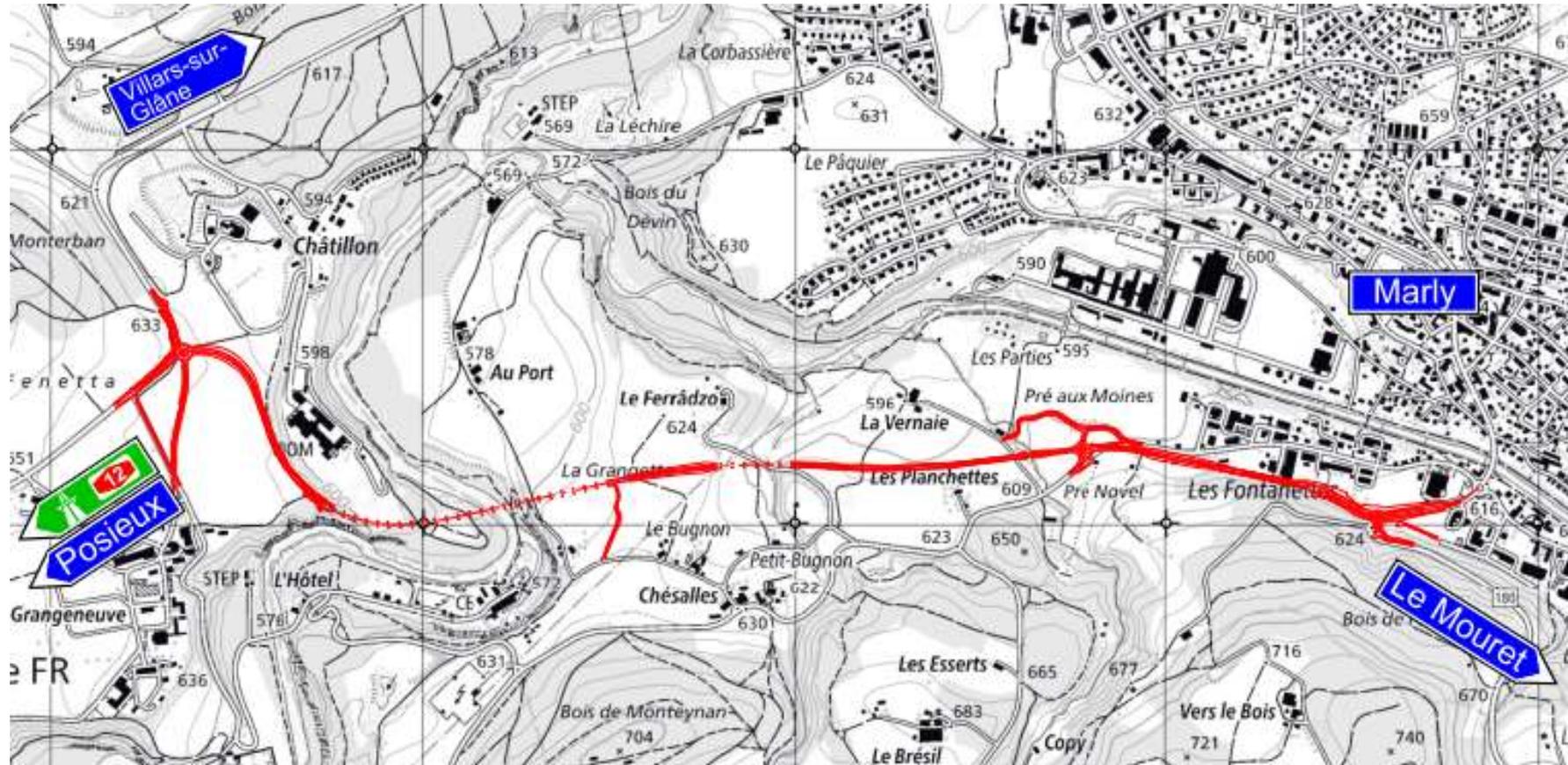
— Instruments de planification

- Plan directeur régional : le projet figure sur la carte de synthèse du Plan directeur régionale de la Sarine

[230512_pdr_sarine_carte_synthese_ad.PDF \(regionsarine.ch\)](#)

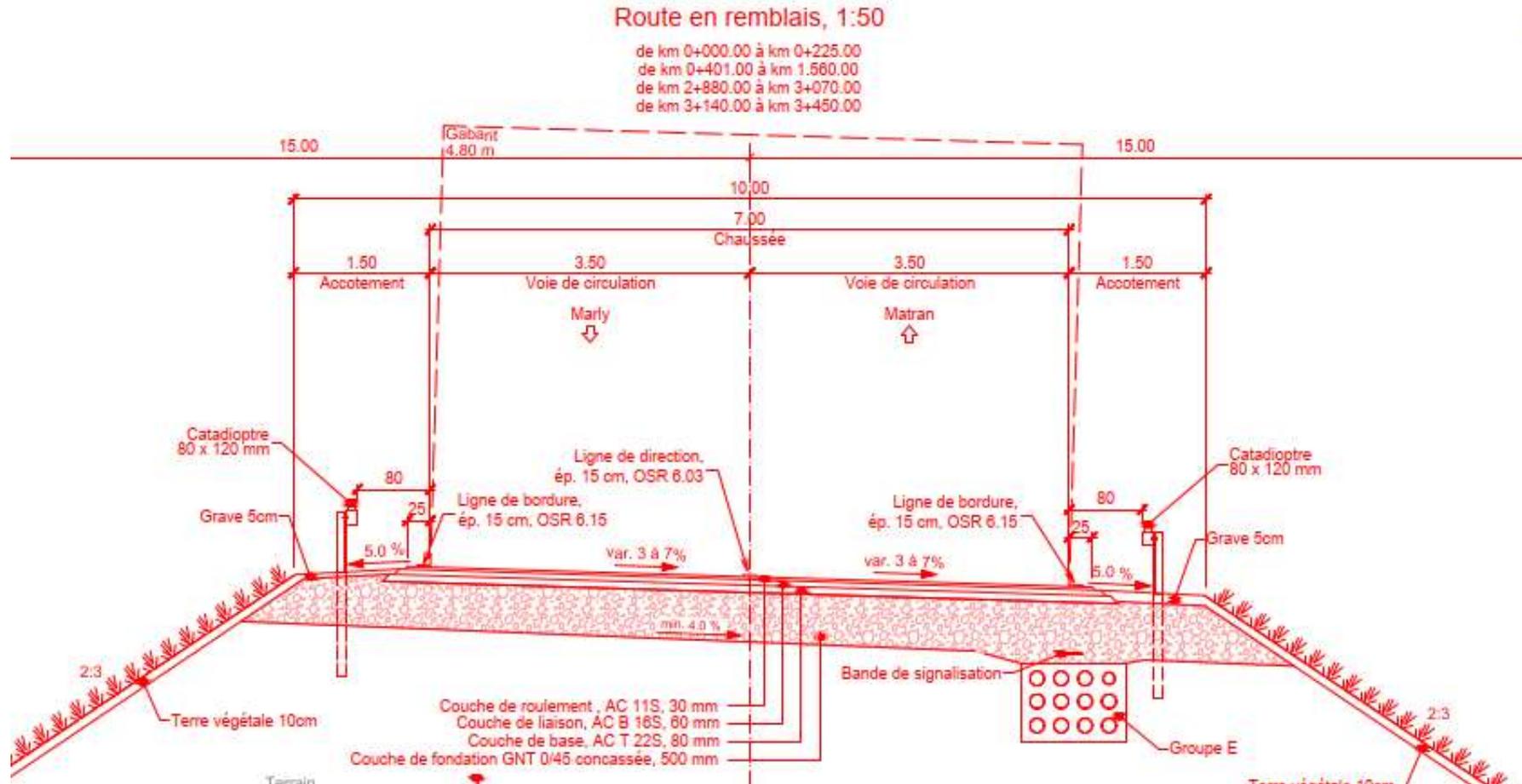


3. Projet mis à l'enquête en décembre 2020



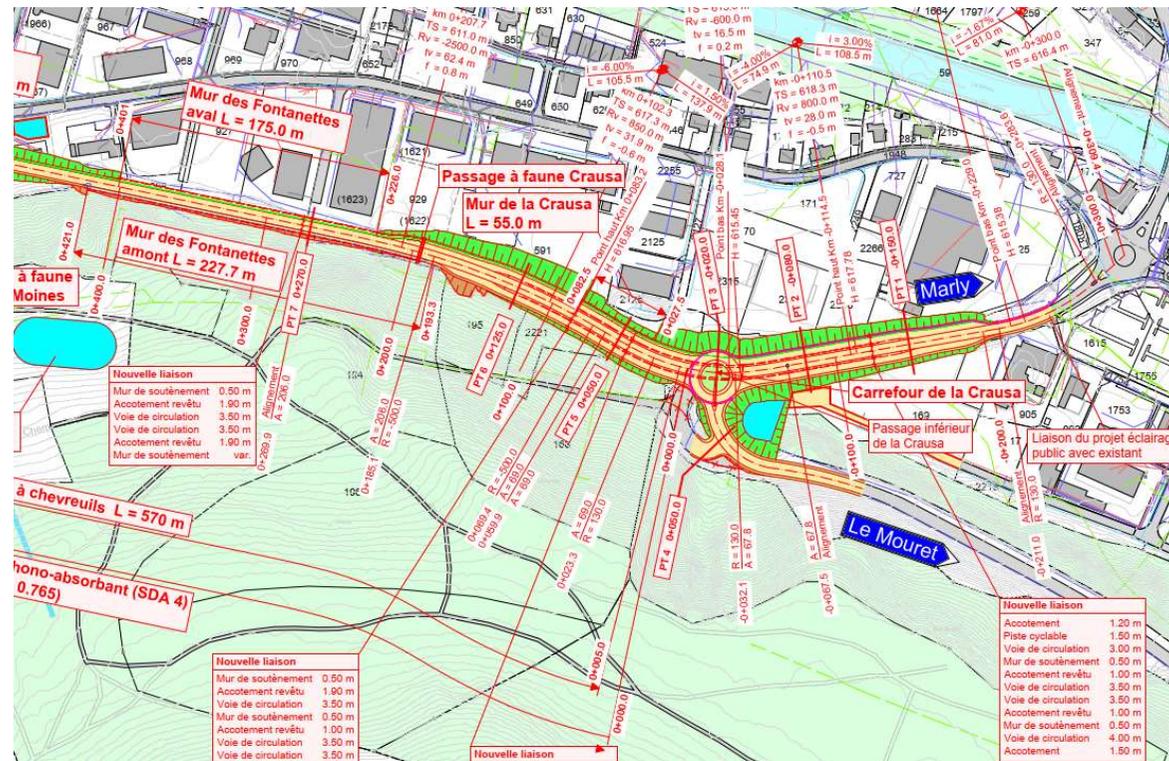
Nouvelle route d'une longueur de 3.5 km qui relie la route cantonale prioritaire Axe 1200 (Fribourg – Broc) à la route cantonale secondaire Axe 1300 (Fribourg – Bulle).

3. Projet mis à l'enquête en décembre 2020



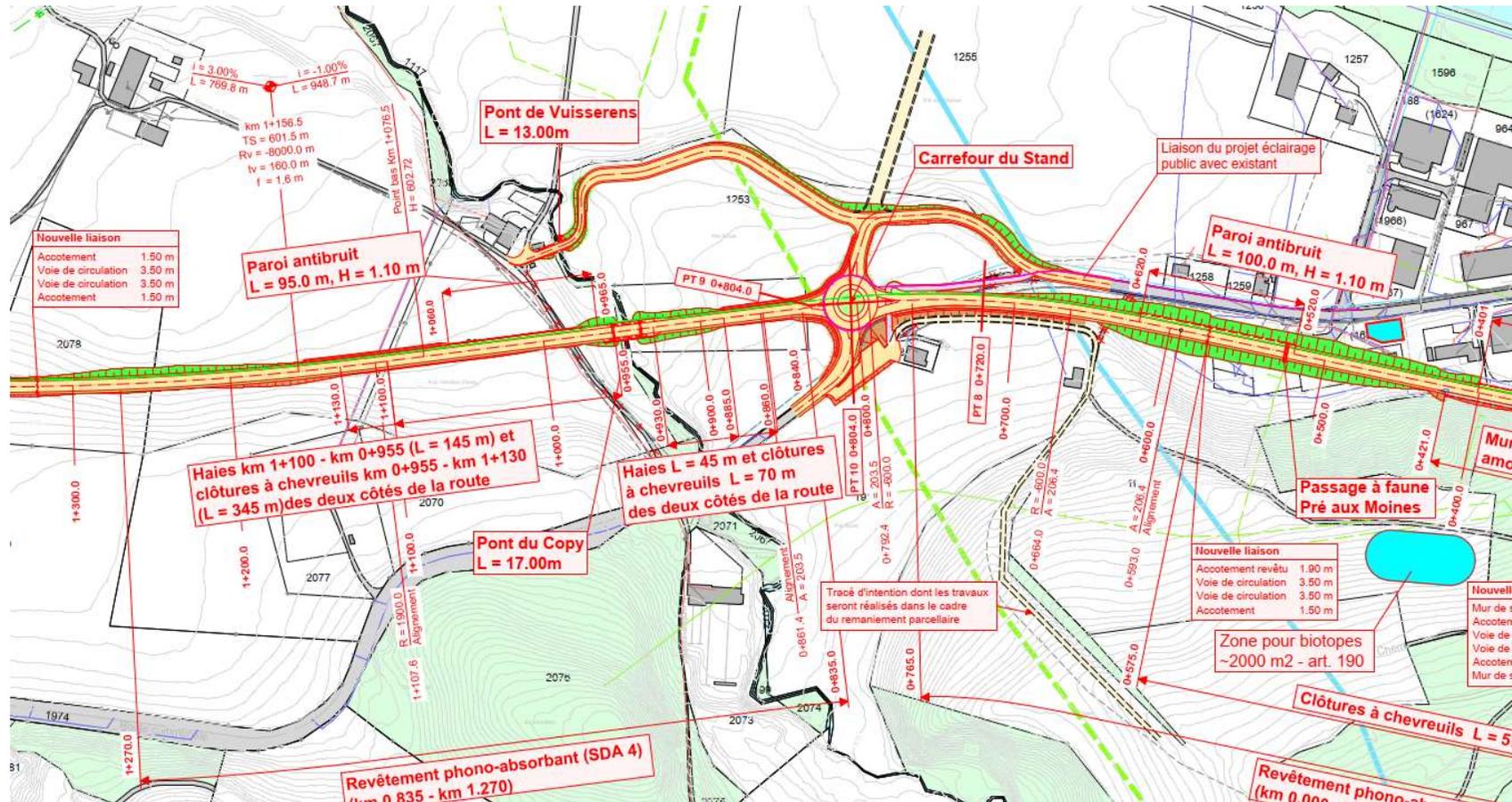
Route cantonale prioritaire. La largeur de sa chaussée est donc de 7 m et les accotements de 1.50 m.

3. Projet mis à l'enquête en décembre 2020



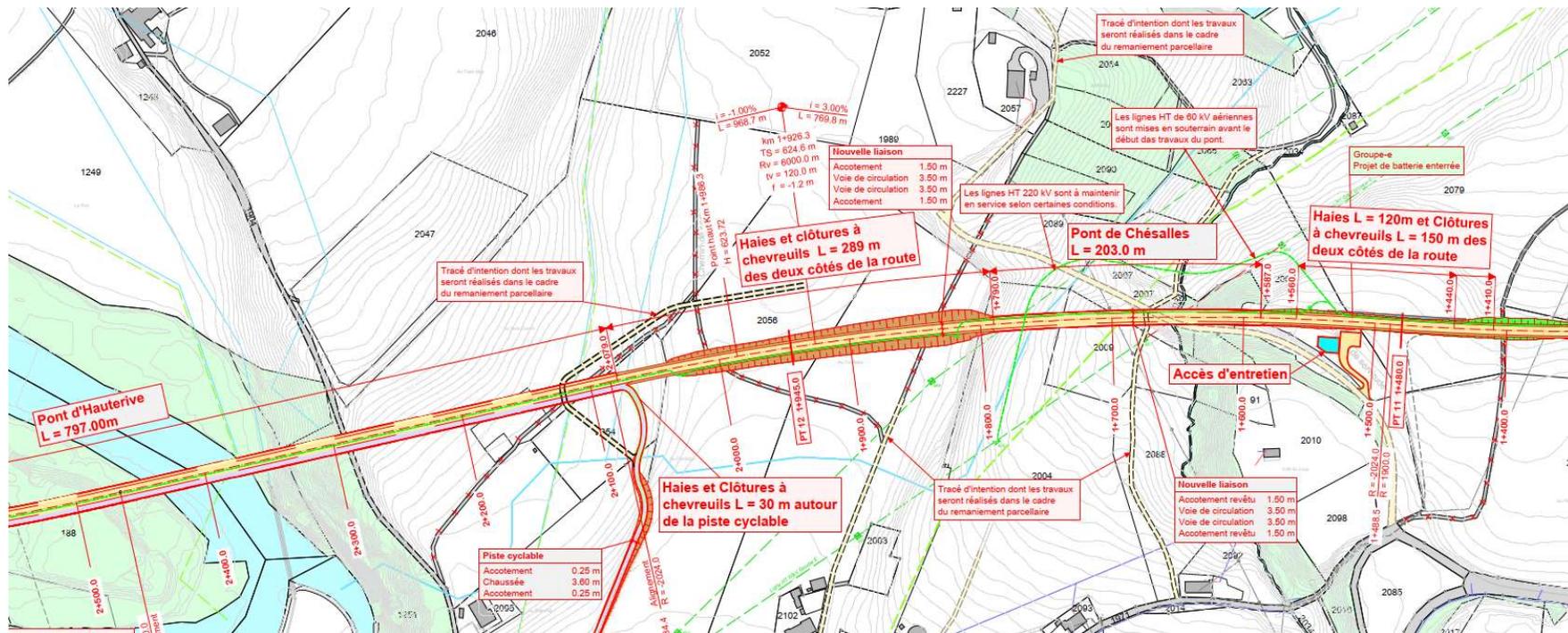
Le raccordement de la nouvelle route au réseau routier existant s'effectue à Marly dans la zone de la Crausa (Axe 1200) par l'aménagement d'un carrefour dénivelé. Le flux Marly-Matran traverse le carrefour par un passage inférieur tandis que les autres flux se distribuent par l'intermédiaire d'un giratoire de 34 m de diamètre avec une voie de circulation à l'anneau.

3. Projet mis à l'enquête en décembre 2020



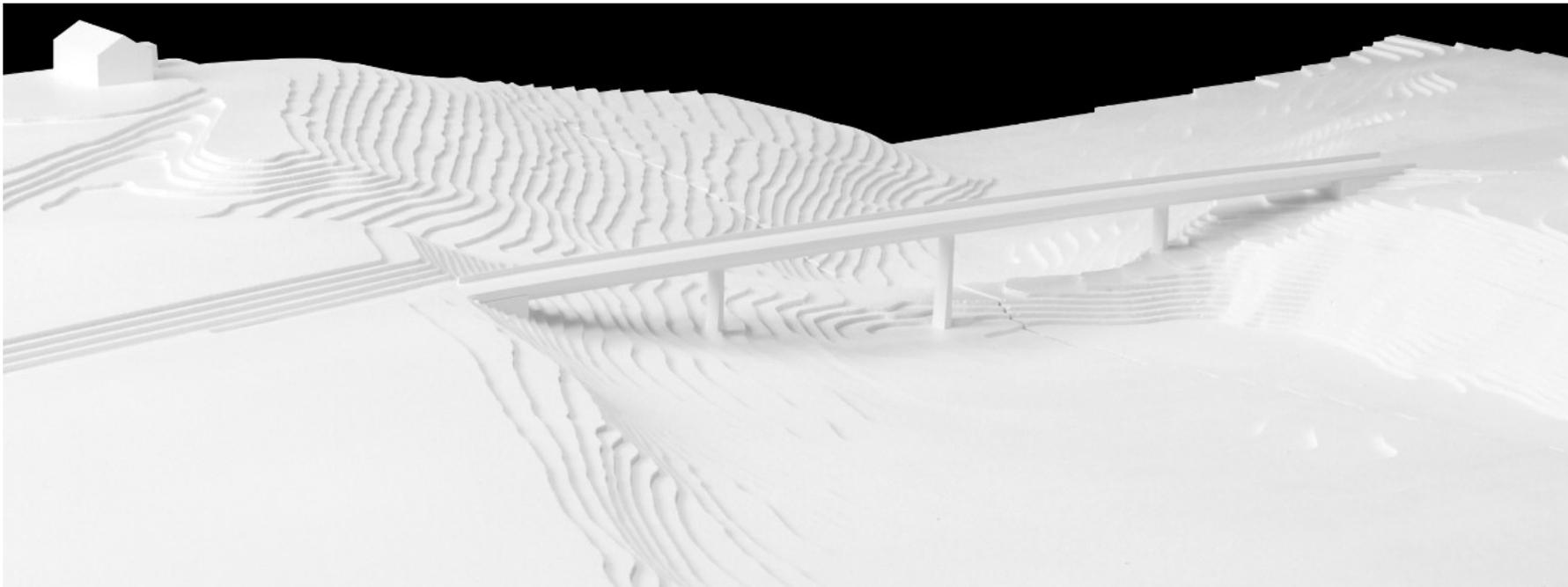
Un carrefour est aménagé au droit du stand de tir. Il connecte le nouveau tracé avec la route de Chésalles existante au moyen d'un giratoire de 34 m de diamètre avec une voie de circulation à l'anneau.

3. Projet mis à l'enquête en décembre 2020



3. Projet mis à l'enquête en décembre 2020

Pont de Chésalles (lauréat du concours)



3. Projet mis à l'enquête en décembre 2020

—

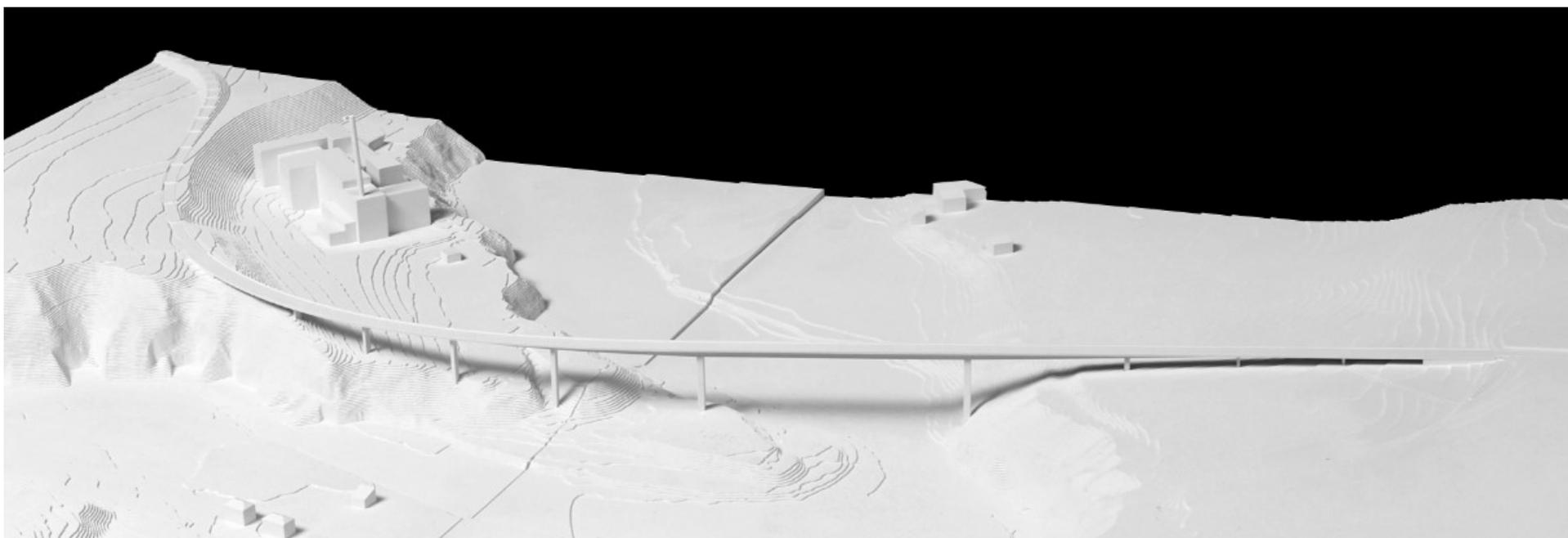
Pont d'Hauterive



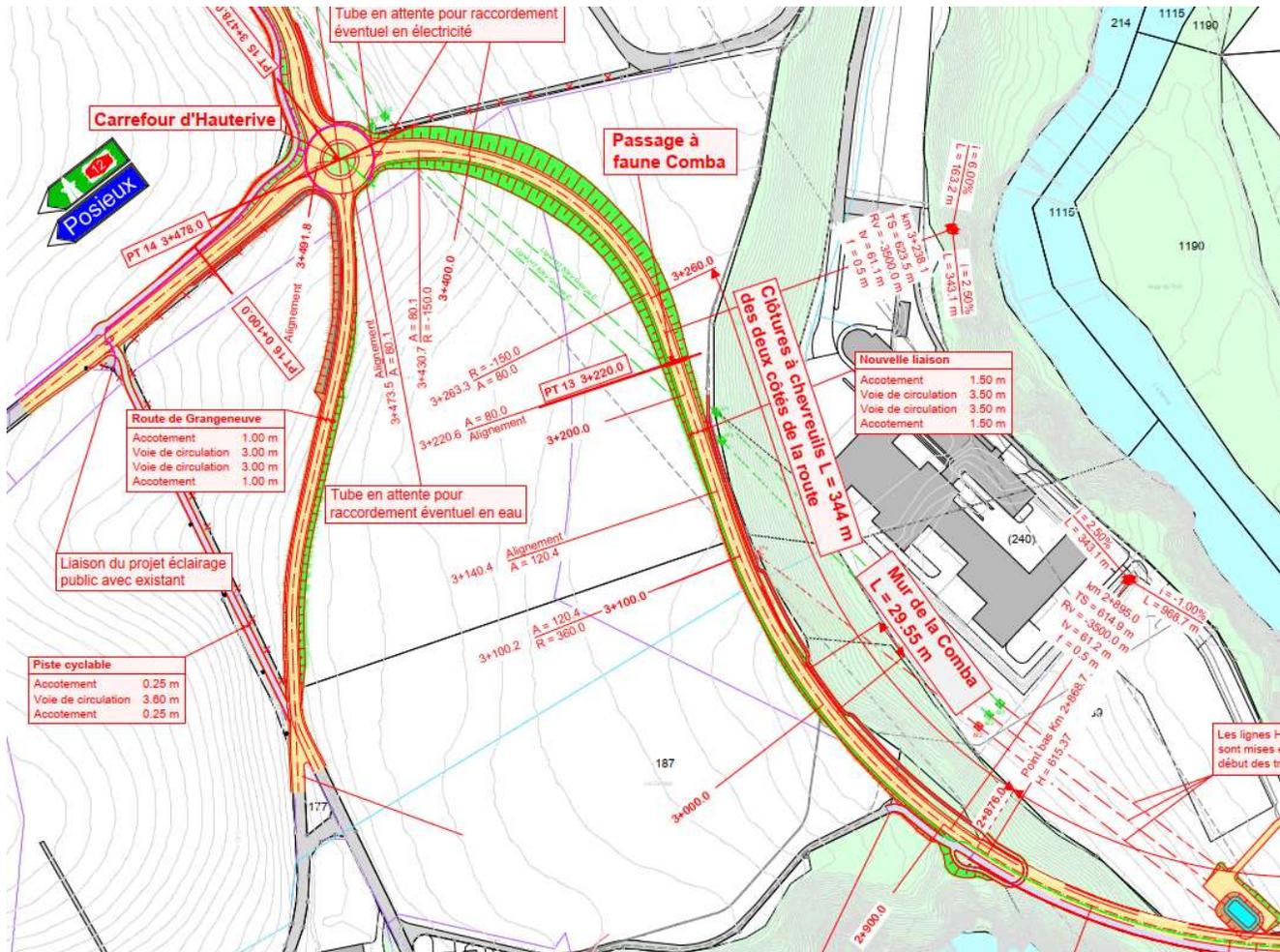
3. Projet mis à l'enquête en décembre 2020

—

Pont d'Hauterive



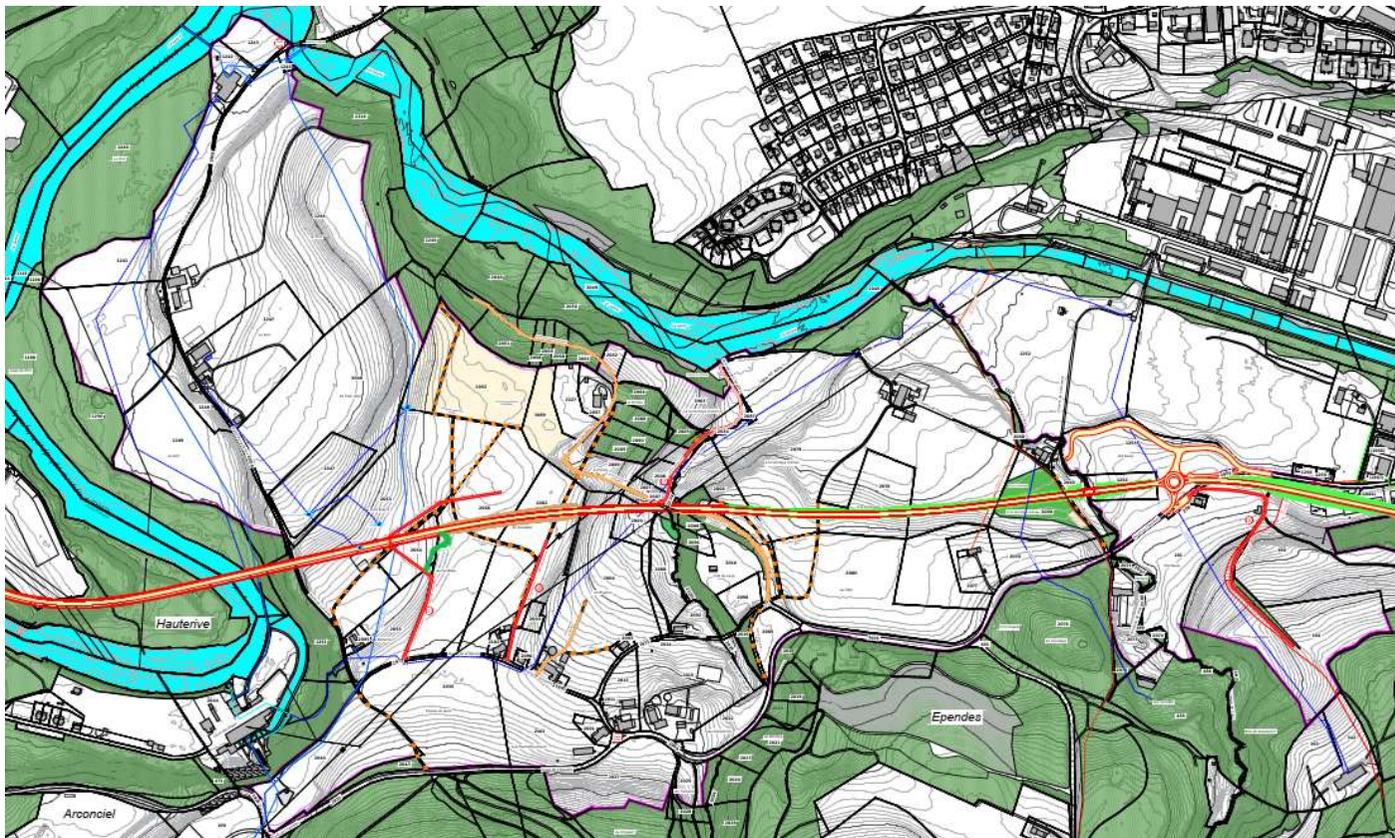
3. Projet mis à l'enquête en décembre 2020



Le raccordement de la route de liaison à l'Axe 1300 s'effectue aux environs de l'Institut agricole de Grangeneuve (IAG) par un giratoire à deux voies de circulation d'un diamètre de 40 m. Outre la nouvelle route et la route cantonale, la route existante de l'Abbaye est raccordée à ce giratoire.

3. Projet mis à l'enquête en décembre 2020

Remaniement parcellaire : une étude préliminaire a été effectuée et conclut à un remaniement parcellaire obligatoire qui sera lancé au plus tôt après l'approbation des plans.



3. Projet mis à l'enquête en décembre 2020

4 mai 2021 : réponse du Conseil d'Etat à une question parlementaire :

[fr_RCE_question_2021-CE-62_Berset_Michellod_route_Marly-Matran_clarifications.pdf](#)

8 octobre 2021 : pétition «non à Marly-Matran débattue au Grand Conseil et refusée par 69 voix contre 15 et 5 abstentions.

11 janvier 2022 : réponse du Conseil d'Etat à une question parlementaire :

[fr_RCE_question_2021-CE-335_Route_Marly_Matran.pdf](#)

4. Procédure décisionnelle

- > La mise à l'enquête du projet de la Nouvelle liaison routière Marly-Matran a été publiée le 20 décembre 2020
- > Il y a eu 107 opposants et les 5 personnes ayant rédigé un courrier de remarques
- > Les opposants ont été invités à des séances de conciliation
- > Les principaux griefs des opposants sont:
 - > La justification du projet
 - > Le climat
 - > La protection de l'environnement
 - > Les mesures d'accompagnement
 - > La mobilité douce
 - > Le trafic induit

4. Procédure décisionnelle

- > Le traitement des nombreuses oppositions émises lors de la mise à l'enquête publique en décembre 2020 a nécessité des adaptations du projet et des compléments au rapport d'impact sur l'environnement RIE, qui sont en cours d'étude et devront vraisemblablement faire l'objet d'une mise à l'enquête complémentaire.
- > L'approbation des plans du projet se fera après la mise à l'enquête complémentaire

4. Procédure décisionnelle

Etude de vérification de trafic :

ETAT DE FRIBOURG – Service des ponts et chaussées

Nouvelle liaison routière Marly – Matran – étude de vérification



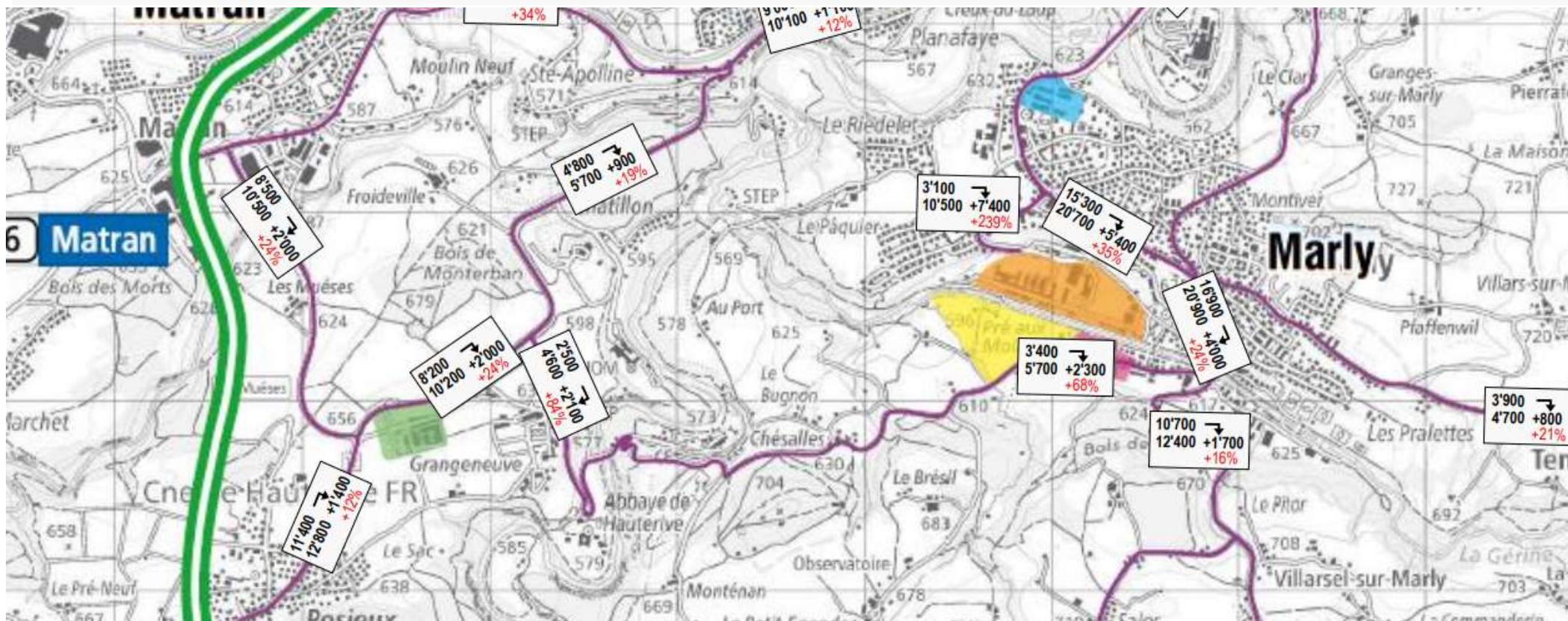
1. INTRODUCTION

En novembre 2021, la Confédération a publié de nouveaux chiffres concernant l'évolution du trafic dans son rapport « Perspectives d'évolution du transport 2050 » [5]. Ce nouveau rapport a pris en considération le changement de contexte lié à la pandémie du coronavirus qui a influencé les habitudes de mobilité des gens. Selon ces nouvelles données, une diminution du trafic est à prévoir dès 2030 sur certains axes. Pour cette raison, le Service des ponts et chaussées du canton de Fribourg a mandaté le bureau RGR Robert-Grandpierre et Rapp SA afin qu'une vérification de données de trafic de la mise à l'enquête soit réalisée.

L'objectif de l'étude de vérification est d'estimer, de manière précise et argumentée, les charges de trafic à différents horizons de planifications (2027, 2030 et 2040) et pour différentes périodes horaires du réseau routier futur avec la nouvelle liaison Marly – Matran. Ces charges de trafic vérifiées permettront de consolider les données de trafic de la mise à l'enquête.

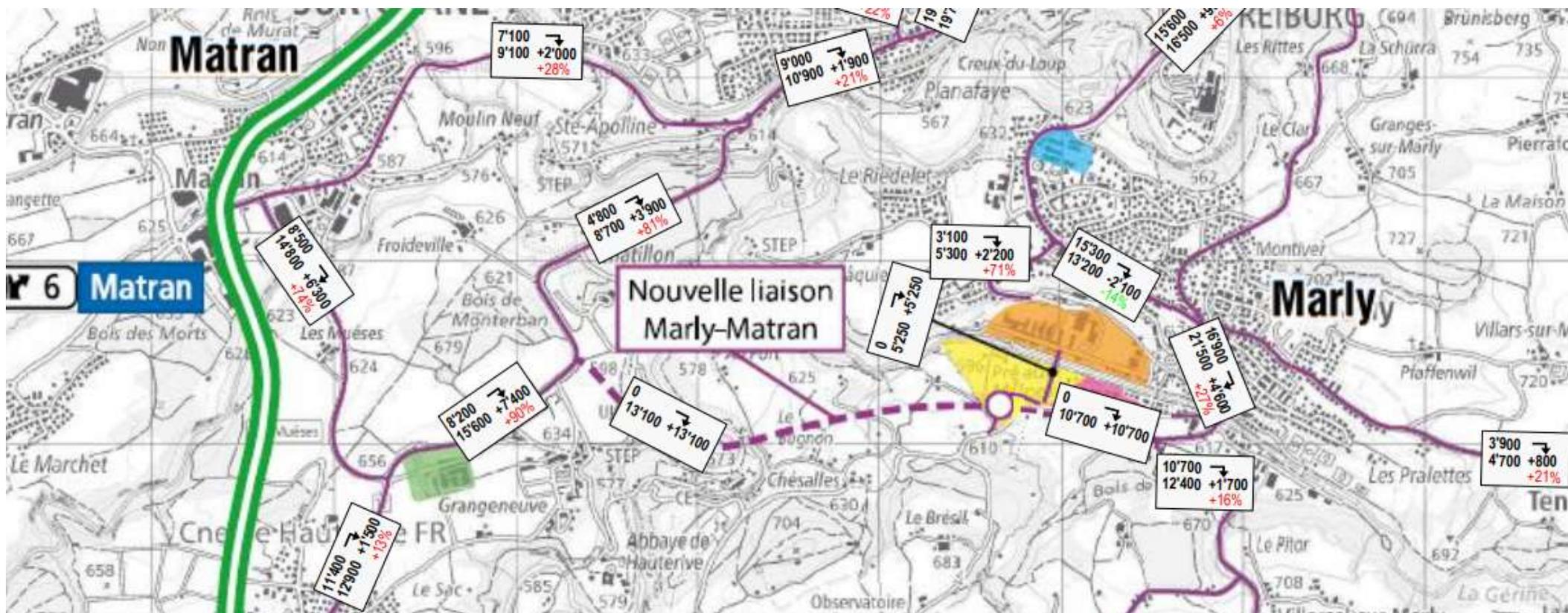
4. Procédure décisionnelle

Comparaison TJM 2021-2040 : évolution selon scénario de base, avec projets de développement et sans la liaison Marly-Matran



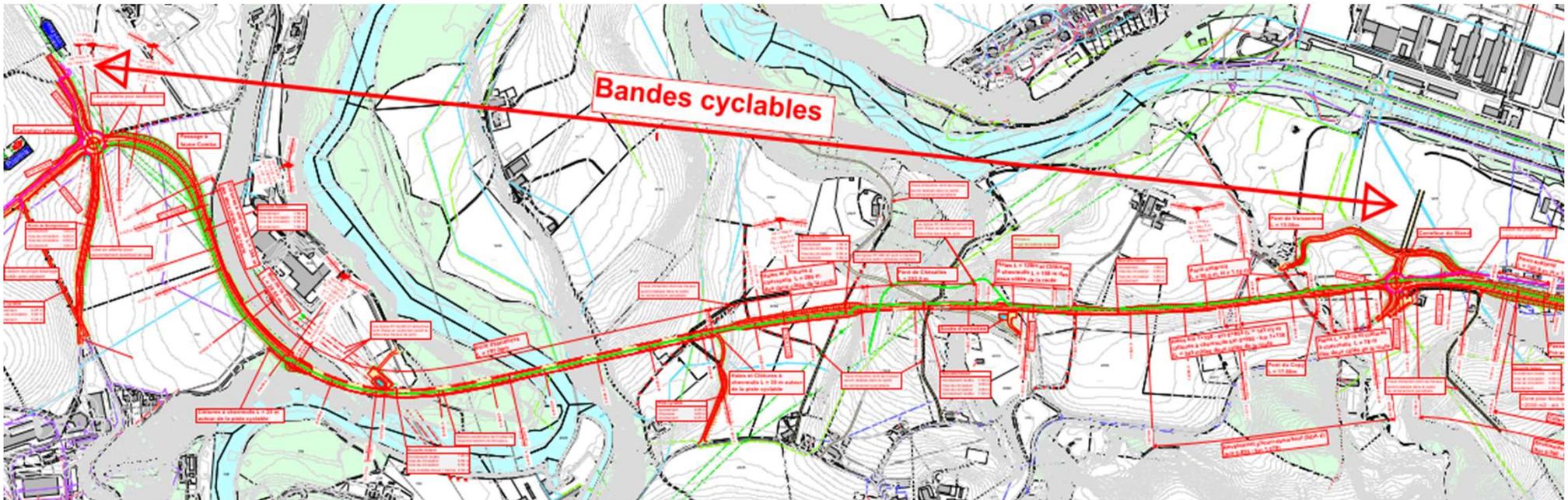
4. Procédure décisionnelle

Comparaison TJM 2021-2040 : évolution selon scénario de base, avec projets de développement et avec la liaison Marly-Matran



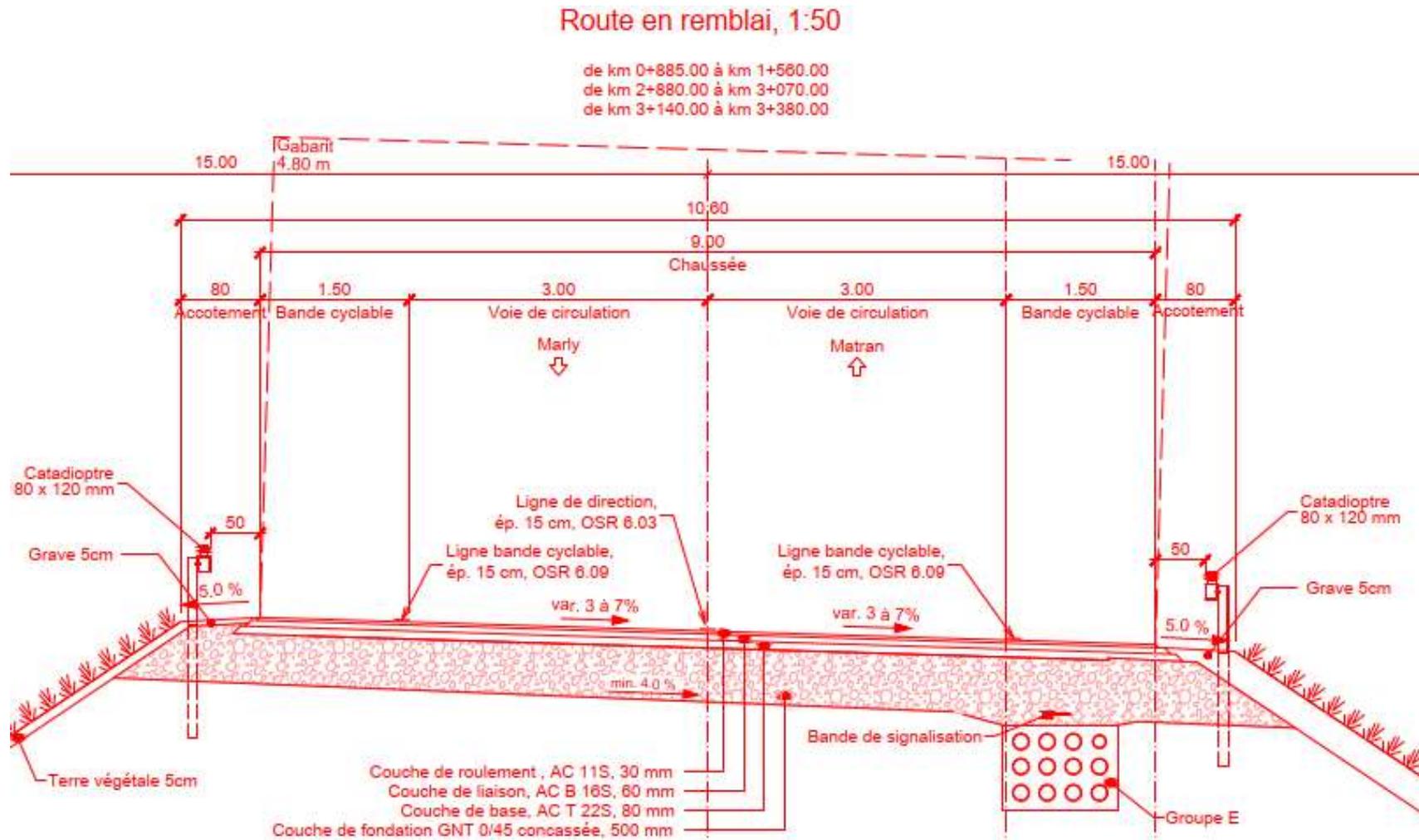
5. Modifications en cours d'étude

—



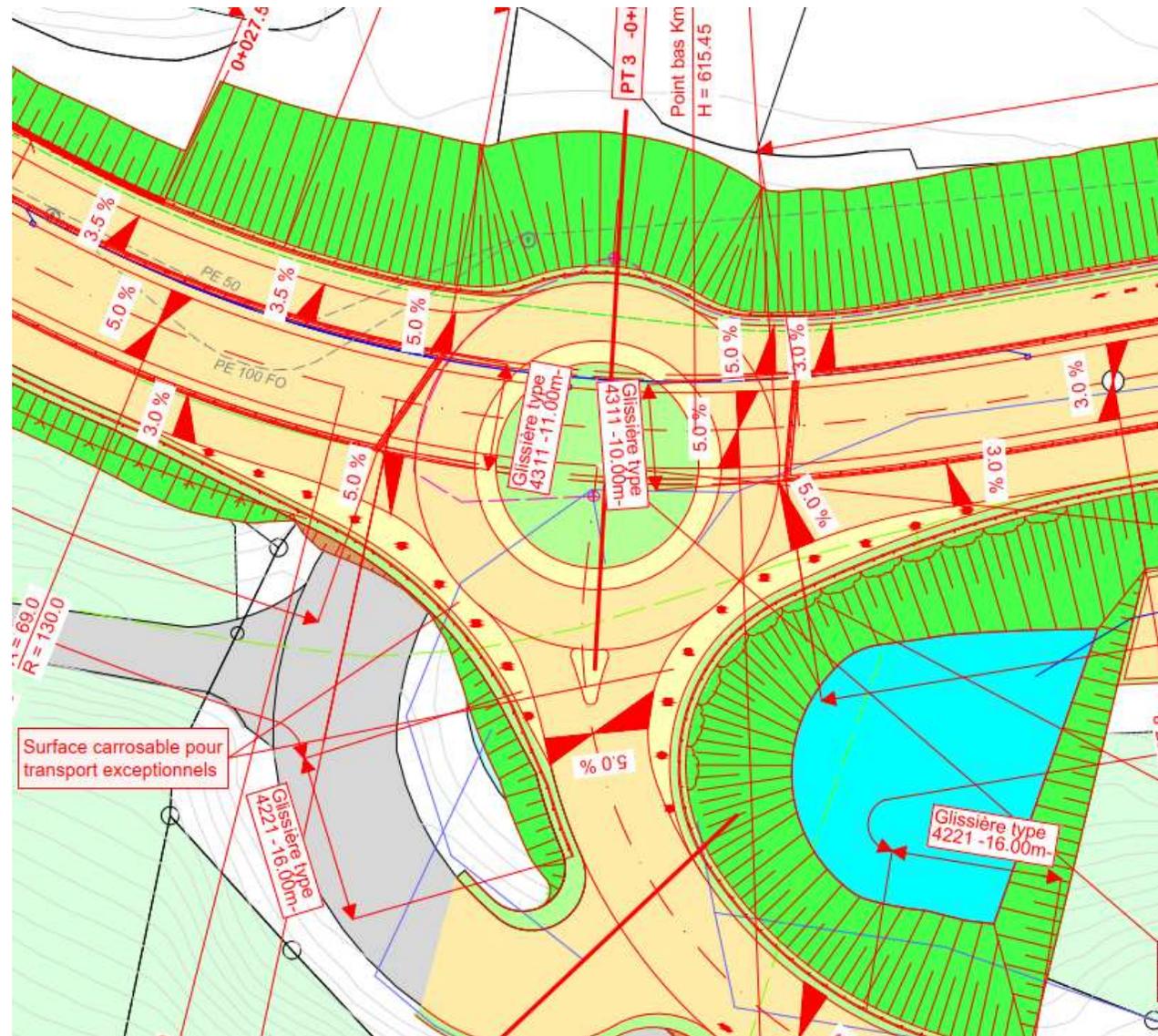
5. Modifications en cours d'étude

Ajout des bandes cyclables



5. Modifications en cours d'étude

Long-bois



Adaptation du giratoire de la Crausa pour les long-bois

5. Modifications en cours d'étude

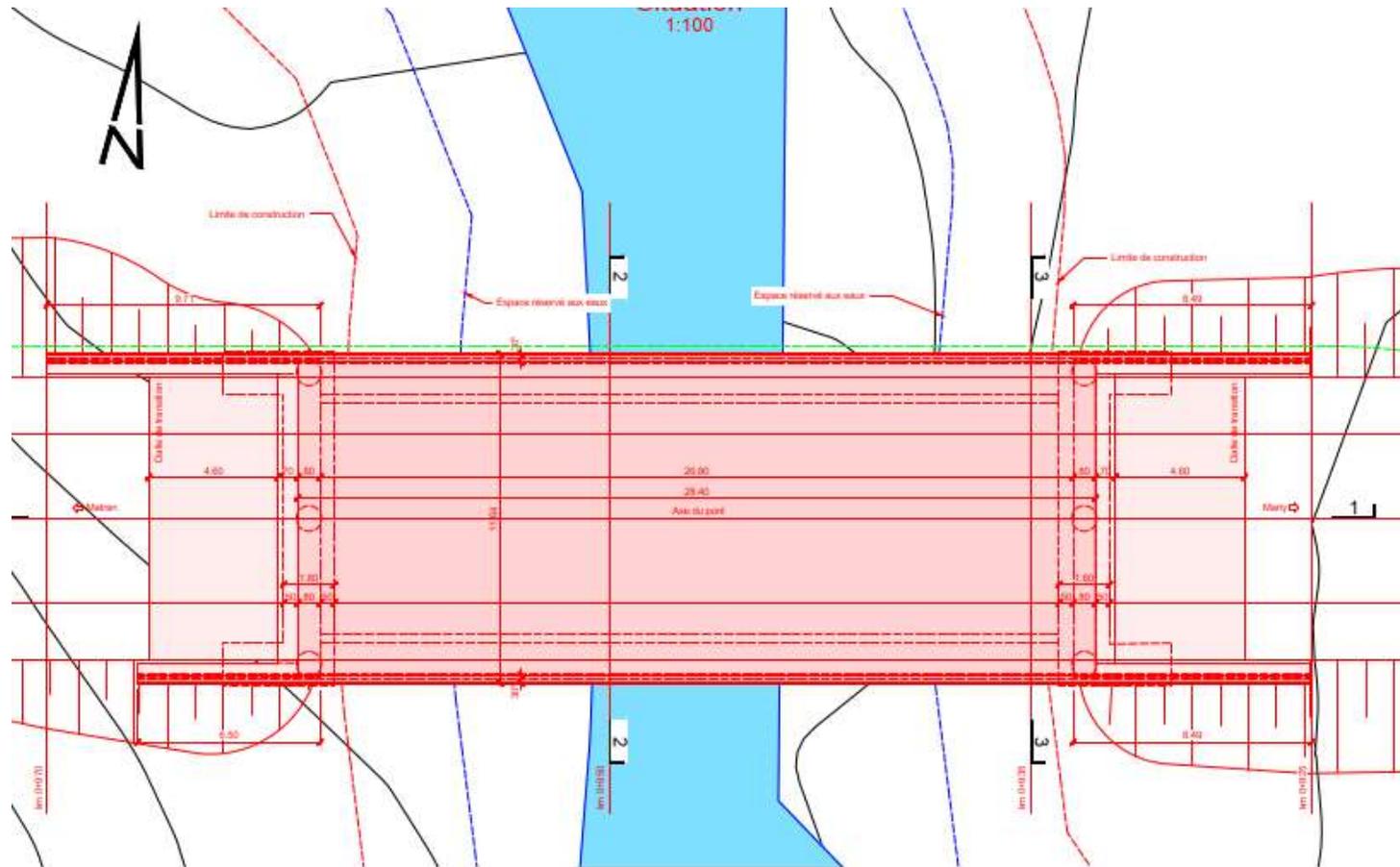
Mobilité douce



Adaptation du giratoire du Stand pour la mobilité douce et les long-bois

5. Modifications en cours d'étude

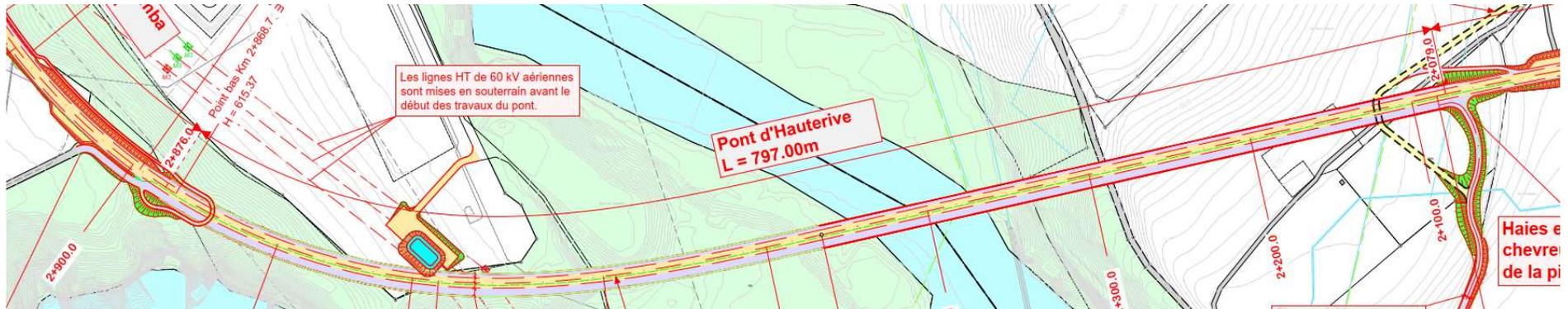
Espace réservé aux eaux (ERE)



Pont du Copy, adaptation de la longueur de l'ouvrage pour respect de l'ERE actualisé en 2022

5. Modifications en cours d'étude

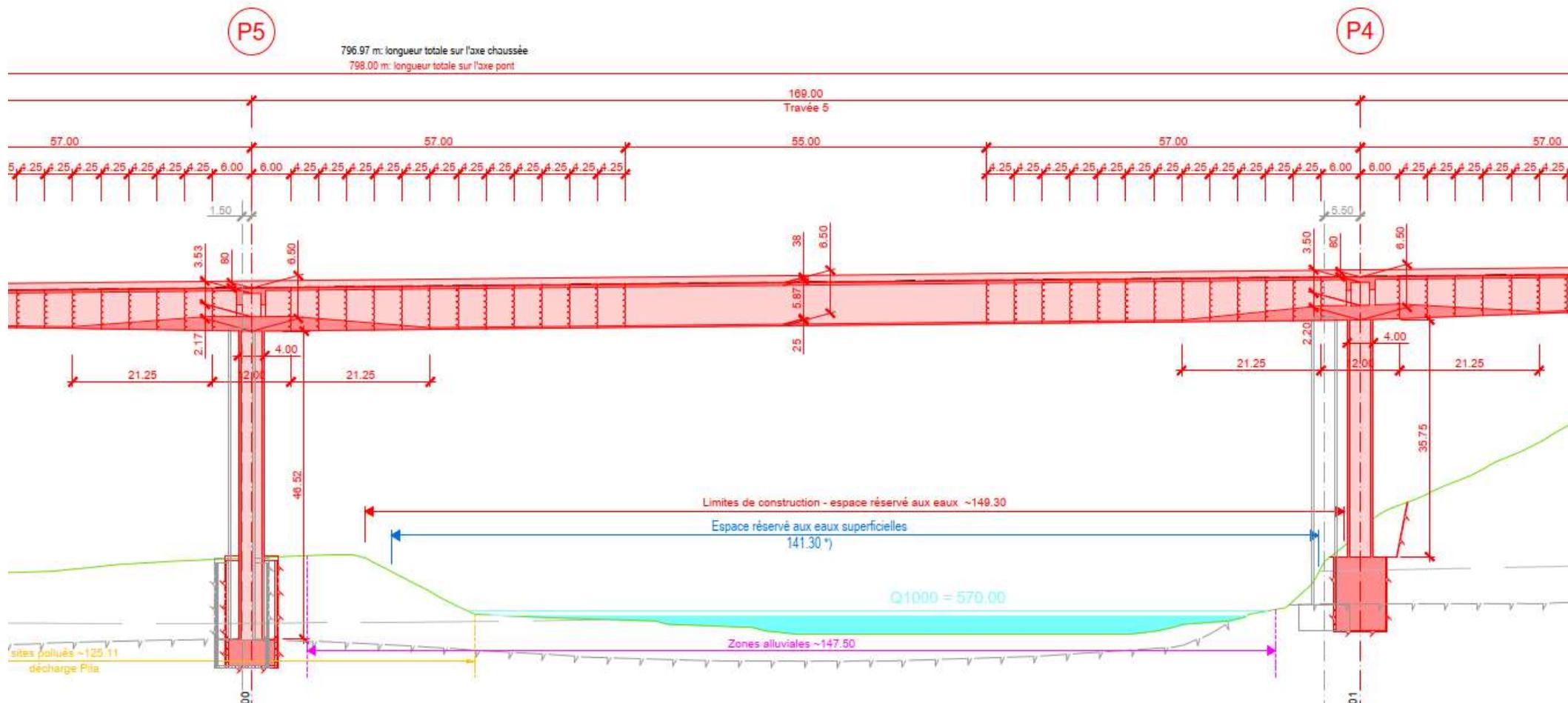
Mobilité douce



Ajout d'une bande cyclable sur le versant nord du pont d'Hauterive, en maintenant la piste bidirectionnelle au sud, adaptation des accès de mobilité douce

5. Modifications en cours d'étude

Espace réservé aux eaux (ERE)



Pont d'Hauterive: déplacement des piles 4 et 5, pour respect de l'ERE actualisé en 2022

6. Calendrier

- Mise à l'enquête complémentaire 2024
- Approbation des plans 2025
- Tribunaux 2025-2027
- Votation populaire 2028

Autres informations

Nouvelle Liaison Routière Marly - Matran | État de Fribourg

https://www.fr.ch/territoire-amenagement-et-constructions/routes/nouvelle-liaison-routiere-marly-matran

ETAT DE FRIBOURG
STAAT FREIBURG

Actualités Organisation de l'Etat Et

Thèmes et

> Présentation du projet > Conférence de presse > Dossier de mise à l'enquête

Présentation du projet

- Projet Marly-Matran
- Conférence de presse Marly-Matran

Conférence de presse

- <https://www.youtube.com/embed/RRpFkTufoB0>

Dossier de mise à l'enquête

- [Liens vers les documents du dossier de mise à l'enquête](#)

Dossier d'accompagnement

- [Lien vers les documents de remaniement parcellaire](#)

Étude de vérification de trafic 2022

- 2022_MM_RGR_Rapport final_v5
- 2022_MM_Carte comparaison TJM sans MM 2021-2040 format A3
- 2022_MM_Carte comparaison TJM avec MM 2021-2040 format A3

6. Questions

—

