



Berset Christel, Lepori Sandra

Quel est l'impact CO₂ du projet de route Marly-Matran ?

Cosignataires : 0

Réception au SGC : 20.02.24

Dépôt

La loi cantonale sur le climat (ci-après : LCLim) est entrée en vigueur au 1^{er} octobre 2023. Depuis lors, le Conseil d'Etat a l'obligation de prendre en compte les enjeux climatiques dans l'accomplissement de ses tâches ou activités, dans les investissements et lors d'octroi de subventions, et ce dès le début des travaux de planification et d'établissement des projets. A son article 5 al. 2, la loi dit en outre que les projets soumis au Conseil d'Etat et définis dans la réglementation d'exécution doivent faire l'objet d'un examen évaluant leur compatibilité avec les enjeux climatiques. La direction concernée par le projet est compétente pour faire procéder à cet examen. Dans le cas du projet de route Marly-Matran, il revient à la Direction du développement territorial, des infrastructures, de la mobilité et de l'environnement (ci-après : DIME) de procéder à cet examen de compatibilité et de considérer en particulier le bilan CO₂ de la construction et de l'usage de la nouvelle route.

Dès lors, nous posons les questions suivantes au Conseil d'Etat :

1. La DIME a-t-elle procédé à une analyse des émissions directes et indirectes de CO₂ de la construction et de l'utilisation de la route Marly-Matran ? Si oui, l'empreinte carbone de cette nouvelle route est-elle compatible avec les objectifs climatiques de la LCLim ?
2. Quel est son impact en matière de CO₂ lors de sa phase de construction ? Quel est son impact en matière de CO₂ lié à l'augmentation de trafic, lors de sa phase d'utilisation¹ ?
3. Si cette route ne répond pas aux objectifs climatiques fixés dans la loi, quelles sont les mesures à prendre pour qu'elle y réponde ?
4. Les prédictions d'évolution de trafic citées dans les documents de mise à l'enquête ont-elles pris en compte l'impact positif du boulevard urbain à l'entrée de Marly, de la création de la ligne de bus 8 ainsi que de la future troisième ligne de bus 9 ? Si non, pourquoi ces aspects ont-ils été omis dans les documents de mise à l'enquête ?
5. Si une amélioration importante de la desserte en transports publics était réalisée, quel serait le trafic motorisé individuel résiduel ? Quelle serait l'évolution du trafic sur le Pont de Pérolles au regard de ces dernières années ? La construction de la route prévue serait-elle encore utile pour l'absorber ?
6. Une comparaison sur le plan financier et en termes d'émissions de CO₂ a-t-elle été établie entre la nouvelle route et une solution alternative en transports publics (mise en service d'un tram Marly-Gare de Fribourg, augmentation des cadences des lignes de bus 1 et 8, création d'une troisième ligne de bus 9) ?
7. Une même comparaison a-t-elle été faite entre la nouvelle route et une solution alternative qui consisterait à élargir la route de l'Abbaye maintenant cantonalisée ?
8. Une analyse des émissions directes et indirectes de CO₂ a-t-elle été effectuée ou est-elle planifiée pour toutes les autres routes de contournement prévues dans le Canton de Fribourg ?

Nous remercions le Conseil d'Etat pour ses réponses.

¹ Il est nécessaire de calculer le surplus d'émissions de CO₂ prévu dans un délai de 10 à 20 ans après sa construction en tenant en compte de l'énergie grise des voitures et en sachant que les voitures électriques émettent également du CO₂ lors de leur construction et à cause de la consommation électrique issue d'énergie non renouvelable.