



Réponse du Conseil d'Etat à un instrument parlementaire

Question 2024-GC-40

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

Auteurs :	Berset Christel / Lepori Sandra
Nombre de cosignataires :	0
Dépôt :	20.02.2024
Développement :	---
Transmission au Conseil d'Etat :	21.02.2024
Réponse du Conseil d'Etat :	20.08.2024

I. Question

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 ?

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 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.

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 ?

II. Réponse du Conseil d'Etat

La loi cantonale sur le climat (RSF 815.1, LClim), entrée en vigueur le 1^{er} octobre 2023, vise à encadrer et renforcer la politique climatique du canton de Fribourg et corrobore la volonté du canton à s'engager pour un développement respectueux du climat. A ce titre, la loi prévoit que la compatibilité des projets avec les enjeux climatiques doit être analysée.

Les enjeux climatiques liés à la construction de routes touchent de nombreuses thématiques, telles que l'air, la pollution, les sols, les eaux, etc. Jusqu'à ce jour, une partie importante de ces thématiques faisaient l'objet d'une analyse critique dans le rapport impact sur l'environnement (RIE) qui fait partie du dossier de mise à l'enquête des grands projets. Désormais, la loi requiert qu'un examen climatique soit réalisé en parallèle et permettra de compléter le RIE sur cet aspect.

Le projet de route de liaison Marly–Matran est l'un des premiers projets routiers soumis à cette nouvelle législation.

Le Conseil d'Etat peut répondre aux questions de la manière suivante :

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 ?*

Le Service des ponts et chaussées (SPC), procède actuellement à un examen de la compatibilité du projet Marly–Matran avec les enjeux climatiques qui comprendra notamment des analyses quantitatives des gaz à effet de serre émis durant la phase de réalisation et d'exploitation. L'étude comprend les émissions directes et indirectes. Cet examen sera joint à la mise à l'enquête complémentaire du projet qui aura lieu encore cette année.

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'utilisation ?*

Ces deux aspects feront l'objet de l'étude précitée.

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 ?*

L'un des aspects de l'étude précitée est notamment d'évaluer et de proposer des solutions liées aux mesures potentielles. Cela pourrait par exemple se faire sous forme de compensation.

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 ?*

A la suite de la mise à l'enquête, le rapport « Perspectives d'évolution du transport 2050 » de la Confédération a été publié. Ce rapport prévoit une nouvelle tendance d'évolution du trafic en tenant compte non seulement des nouvelles habitudes de mobilité et de travail mais également de l'évolution et du développement des transports publics, soit une part croissante de report modal. Sur cette base, le SPC a fait réaliser une étude de vérification des charges de trafic. Cette dernière tient compte des transports publics et des futures évolutions de ceux-ci (ligne 8 et future ligne 9), selon le scénario de base de référence retenu par la Confédération.

Par ailleurs, il convient de préciser qu'en août 2021, une étude d'opportunité quant à la possibilité de « mise en service d'un moyen de transport lourd à haute capacité dans l'Agglomération de Fribourg » a été réalisée par le canton, l'agglomération de Fribourg et les TPF. Cette étude a identifié plusieurs variantes possibles, toutes basées sur l'hypothèse que la future route de liaisons Marly–Matran soit réalisée et exploitée.

Le boulevard urbain relevé par les auteures correspond à l'axe 1200 depuis la fin du pont de Pérolles (entrée de Marly) jusqu'à la Gérine (sortie de Marly). La première séquence de la valorisation de ce boulevard a été réalisée sur le tronçon entre le pont de Pérolles et le giratoire Marly/Grangettes. Il comprend la mise en place de voies bus et des aménagements cyclables. Au vu des différentes études, la future route de liaison et son report de trafic important aura une incidence directe sur le fonctionnement et le potentiel de réalisation du boulevard urbain de Marly. A l'inverse, l'influence du boulevard urbain est faible sur la répartition générale des charges de trafic.

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 ?*

La corrélation « augmentation du transport public équivaut à une diminution du transport individuel motorisé » se heurte à une réalité plus complexe, liée notamment à la forte croissance démographique dans le canton de Fribourg et particulièrement dans le bassin de population concerné par le projet de route. Comme indiqué précédemment, une part croissante de report modal est prise en compte dans les « Perspectives d'évolution du transport 2050 » et correspond aux objectifs fixés par la Confédération.

Dans ce contexte, il est important de rappeler que la nouvelle liaison routière Marly–Matran vise plusieurs objectifs dont le principal est de délester l'itinéraire Marly – Route de la Fonderie – jonction autoroutière Fribourg Sud/Centre du trafic de transit. En effet, actuellement, nombres d'usagers privés ou professionnels doivent traverser non seulement Marly mais également une grande partie de la ville de Fribourg et Villars-sur-Glâne pour emprunter l'autoroute. Ce trafic de transit engorge l'agglomération de Fribourg et ses pénétrantes. Ainsi, la nouvelle liaison permettra au trafic individuel motorisé et de transport de marchandises de transiter directement, sans traverser de village ou de hameau.

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) ?*

La nouvelle liaison Marly–Matran, décidée puis confirmée par le Grand Conseil, s'inscrit dans une vision de complémentarité entre les différents modes de transport qui dépasse l'axe Marly-Fribourg, raison pour laquelle le périmètre d'étude et d'impact du projet va au-delà du trafic lié aux seuls habitant-e-s de Marly. L'introduction d'un nouveau transport public sur l'axe Marly-Fribourg, sans la réalisation de la route de liaison, serait techniquement plus complexe et donc aussi plus coûteux, les travaux d'étude n'étant cependant pas suffisamment avancés pour pouvoir procéder de manière sérieuse à une comparaison des coûts tels que les auteurs de la question le demandent.

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 ?*

Dans une telle variante, l'entier du trafic de transit passerait devant les portes de l'Abbaye d'Hauterive. Ce site est inscrit à l'inventaire fédéral des sites construits d'importance nationale à protéger (ISOS) et enregistré au plus niveau de protection. Parmi les différentes caractéristiques protégées du site, celle de sa situation reculée, au calme, est primordiale. Aussi, il n'est pas compatible d'y faire transiter un tel trafic, raison pour laquelle, notamment, une telle variante n'a pas été retenue.

Le projet tel que prévu prévoit la réalisation d'un pont en aval de l'usine électrique d'Hauterive, ce qui permettra de décharger l'Abbaye de d'une part importante des nuisances qu'elle subit aujourd'hui.

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 ?*

Oui.