



Réponse du Conseil d'Etat à un instrument parlementaire

Postulat Waeber Emanuel / Flechtner Olivier

2018-GC-101

Avenir de l'autoroute A12 entre Düdingen et Thörishaus

I. Résumé du postulat

Par postulat déposé et développé le 22 juin 2018, les députés Emanuel Waeber et Olivier Flechtner demandent au Conseil d'Etat de soumettre au Grand Conseil un rapport détaillé sur l'avenir du tronçon autoroutier A12 Düdingen–Thörishaus et, le cas échéant, de formuler les propositions correspondantes.

Ils rappellent qu'une question parlementaire portant sur le viaduc de Flamatt a été déposée le 28 octobre 2011 par l'ancien député Daniel Brunner et qu'une résolution a été présentée par le Conseil général de Wünnewil-Flamatt au Conseil d'Etat en décembre 2012. Dans ses réponses, le Gouvernement fribourgeois a souligné que l'évaluation de l'état du viaduc et de sa sécurité appartenait au propriétaire de l'ouvrage, la Confédération.

Les députés susmentionnés estiment de leur côté que la question du viaduc, ainsi que de son tracé, doit également être envisagée en termes d'effets sur le développement du district de la Singine et de qualité de vie des habitant-e-s de la Basse Singine. Selon eux, étant donné que les prochaines rénovations du viaduc doivent être réalisées en 2025 par l'Office fédéral des routes (OFROU) et que leur planification est imminente, il faut se demander urgemment si la variante de la rénovation a le plus de sens et s'il n'est pas plus intéressant de trouver un nouveau tracé et de réaliser de nouvelles jonctions.

Ils invitent donc le Conseil d'Etat à réaliser, en collaboration avec la Confédération et le canton de Berne, une étude de faisabilité avec calcul des coûts sur les points suivants :

1. Aménagement de l'aire de repos existante de l'autoroute A12 à Fillistorf pour créer une nouvelle jonction autoroutière (répartition du trafic vers le nord et le sud)
2. Tracé souterrain de l'autoroute A12 de Fuchslochrain (596 m au-dessus du niveau de la mer) à Oberflamatt (550 m au-dessus du niveau de la mer) et démantèlement de la partie aérienne actuelle en zone agricole
3. Tunnel sous l'entrée et la sortie de l'autoroute existante à Flamatt
4. Construction d'un tunnel d'une longueur d'environ 3 kilomètres entre Ried et Fillistorf pour le trafic routier à partir de la Haute Singine pour soulager le trafic de transit à Düdingen et Schmitten
5. Estimation des effets des variantes possibles sur les flux de trafic à Flamatt, Schmitten et Düdingen et, dans la mesure du possible, à Neuenegg

II. Réponse du Conseil d'Etat

1. Une politique multimodale

Le canton de Fribourg connaît depuis plusieurs années un important développement démographique. Cette forte croissance de la population a pour conséquence une augmentation importante de la mobilité ainsi que des charges de trafic. Pour répondre à cette augmentation, le Conseil d'Etat a mis sur pied une stratégie de mobilité multimodale visant à la meilleure efficacité possible, en termes de coûts, de vitesse et de capacité de déplacement, ainsi que d'impacts économiques, environnementaux et sociaux. Ceci implique un renforcement des parts modales des transports publics et de la mobilité douce en premier lieu par des mesures d'aménagement du territoire, puis par un développement optimal des offres pour chacun des types de mobilité. Cette volonté est inscrite dans le nouveau plan directeur cantonal (PDCant) dont les objectifs, en matière de mobilité combinée, sont notamment :

- > de renforcer l'utilisation des transports publics pour les trajets pendulaires
- > d'augmenter la distance parcourue en transports publics
- > de renforcer la part de la mobilité douce pour les courtes distances.

Parallèlement, le plan directeur cantonal prévoit des développements des axes routiers notamment pour les axes de transport pour lesquels le transport individuel motorisé (TIM) restera à vues humaines le moyen de déplacement le plus efficace.

1.1. Aménagements et développement du réseau routier cantonal

Les réflexions sur les infrastructures de mobilité se conçoivent de plus en plus de manière multimodale. C'est dans cette approche globale qu'il sied de situer les questions posées par les postulants. Ainsi, le développement de l'infrastructure routière est-il aussi fonction des potentiels de développement de l'offre en transports publics et en mobilité douce. Dans ce contexte, le Conseil d'Etat veille à maintenir et entretenir les infrastructures routières existantes, à les adapter et en cas de besoin à développer le réseau routier. Ce développement se fait avant tout afin de délester du trafic de transit les centres des communes les plus touchées par les nuisances du trafic. A titre d'exemple, on peut citer quelques projets et réalisations en Singine ou qui bénéficieront à l'ensemble de la Singine :

- > A Düdingen, le projet de liaison « Birch–Luggiwil », visant à la fois à décharger la sortie de l'autoroute et à assurer l'accès à la zone stratégique « Birch et gare » et qui est mené par la Confédération avec le soutien du canton, fait actuellement l'objet de négociations en voie de finalisation avec les différents offices fédéraux concernés.
- > Un crédit d'engagement d'un montant de 9 millions de francs pour les études d'avant-projet et les acquisitions de terrain en vue de la réalisation de la route de contournement de Düdingen a été voté par le Grand Conseil en 2009. Deux variantes de tracé ont été étudiées. Toutefois, la réalisation de ce projet sera reprise ultérieurement.
- > Entre Marly et Matran, la réalisation d'un pont et d'une route de contournement pour améliorer l'accès à l'autoroute A12, ouvrage qui bénéficiera aussi à aux habitants de la haute et moyenne Singine, lorsqu'ils se rendent en direction des cantons de Vaud, Genève et du Valais notamment.

- > Le Grand Conseil a accepté le 25 juin 2018 une demande de crédit d'un peu plus de 10 millions de francs pour les travaux de réfection et de réaménagement du tronçon de la route cantonale entre Riederberg et Bösingén, travaux qui ont commencé en automne 2018.
- > Le réaménagement de la route entre Tafers et Alterswil fait l'objet d'un projet développé en étroite collaboration avec les autorités communales d'Alterswil.
- > La commune de Wünnewil-Flamatt a aussi développé, en étroite collaboration avec les services de l'Etat, un concept Valtraloc qui devrait être mis à l'enquête publique à la fin 2019.

La mise en place de ce concept à Flamatt permettra de diminuer de façon importante le refoulement de trafic sur l'autoroute. En effet, des études ont montré que ce phénomène était lié aux nombreux accès débouchant sur la traversée de Flamatt et à des carrefours peu satisfaisants.

1.2. Développement des transports publics et de mobilité douce en Singine

Des investissements considérables ont été consentis par les pouvoirs publics pour le renforcement de la fréquence des trains et de leur capacité. La Singine bénéficie depuis 2009 de la cadence à 30 minutes des trains de la S1 Fribourg/Freiburg–Berne, cadence étendue en soirée, jusqu'à minuit, depuis le 9 décembre 2018. Depuis cette même date, les RegioExpress (RE) circulant chaque heure entre Bulle, Fribourg/Freiburg et Berne s'arrêtent également à Dürdingen. Par ailleurs, le canton planifie l'introduction de la cadence à 15 minutes dans le périmètre ferroviaire de l'agglomération (horizon 2025). Ainsi Schmitten sera relié à Fribourg quatre fois par heure par des trains RER et Dürdingen six fois par heure, une fois par le RE Bulle-Berne, une fois par le RE Lausanne-Berne et quatre fois par des trains RER. Côté transports publics routiers, la Singine a bénéficié d'un développement conséquent et d'une optimisation de l'offre bus en décembre 2016. Dans une approche globale de la mobilité et en tenant compte du développement de l'offre ferroviaire, il s'agira d'optimiser l'offre en transports publics routiers en lien avec l'augmentation de l'offre ferroviaire.

Le Conseil d'Etat s'emploie également à développer le réseau cyclable dans le canton de Fribourg, tant pour permettre aux personnes qui le souhaitent de se déplacer à vélo que pour décharger le réseau routier. En ce qui concerne les principales communes de la Singine, les voies cyclables suivantes ont été réalisées sur les routes cantonales :

- > Tafers : 3550 mètres dont 1050 de piste
- > Dürdingen : 2450 mètres dont 200 de piste
- > Tentlingen et Giffers : 1950 mètres
- > Plaffeien et Plasselb : 2500 mètres
- > Wünnewil-Flamatt : 1650 mètres dont 700 de piste
- > Bösingén : 750 mètres

Le Conseil d'Etat entend également réaliser ces prochaines années les aménagements cyclables prévus dans sa planification cyclable cantonale (plan sectoriel vélo adopté le 10 décembre 2018), ce sur l'ensemble du territoire cantonal et en premier lieu là où le potentiel de report modal est le plus grand.

2. Viaduc de Flamatt, autoroute A12 entre Düdingen et Thörishaus et tracés alternatifs

Une remise en état complète du viaduc de Flamatt a été effectuée entre 1993 et 1997 pour environ 19 millions de francs. Le tronçon Düdingen–Flamatt a été rénové et adapté entre 2003 et 2004 (110 millions de francs) et celui de Flamatt–Bümpliz entre 2007 et 2008 (environ 100 millions de francs). Depuis 2008 et l'entrée en vigueur de la réforme de la péréquation financière et de la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons (RPT), les routes nationales sont exclusivement de la compétence de la Confédération. En l'état, l'OFROU ne prévoit aucuns travaux d'entretien du viaduc, et de façon générale sur le tronçon Düdingen–Flamatt, avant 2030.

L'éventuelle modification du tracé de l'autoroute A12 permettant le remplacement de ce viaduc a fait l'objet d'une étude en 2003 déjà. Plusieurs tracés alternatifs ont été évalués avec l'instrument NISTRA (Nachhaltigkeitsindikatoren für Strasseninfrastrukturprojekte – indicateurs concernant la durabilité des projets d'infrastructure routière). Cette étude a montré d'une part que les contraintes d'ordre géologique et environnemental, la présence de la ligne de chemin de fer et la nécessité de maintenir la jonction autoroutière de Flamatt réduisent considérablement les possibilités, et d'autre part la disproportion des coûts générés par un nouveau tracé. En 2009, une étude de trafic¹ en Basse Singine effectuée sur mandat du Service des ponts et chaussées (SPC) et comparant plusieurs variantes a également mis en évidence l'impact environnemental négatif et le rapport coûts-utilité très mauvais d'un déplacement de l'A12.

3. Réponse au postulat

L'OFROU, propriétaire du viaduc, de l'autoroute A12 et des jonctions autoroutières y attenantes, indique que sa priorité est d'assurer l'entretien du réseau existant et que « les travaux d'entretien importants font l'objet d'analyses circonstanciées incluant aussi des constructions nouvelles si ces dernières présentent un bilan global plus favorable à long terme. » Il signale que compte tenu de ses « ressources limitées et des conclusions apportées par les études déjà menées », il ne pourra « accompagner une étude telle que demandée » par les députés Emanuel Waeber et Olivier Flechtner. En effet, aucun élément nouveau ne remet en cause les conclusions des deux études mentionnées au point 2 et concluant à une disproportion du rapport coûts-utilité et à des impacts environnementaux défavorables.

Malgré cela, la Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions (DAEC) a décidé d'effectuer, dans un premier temps, une étude multimodale de la mobilité en Singine (mobilité individuelle motorisée, mobilité douce et transports publics). Cette étude se basera sur celle réalisée en 2009 par le SPC et dont les résultats doivent être actualisés et complétés par l'analyse des impacts de l'ouverture du Pont de la Poya ainsi que des développements passés et futurs de l'offre des transports publics et des réseaux de mobilité douce. Par ailleurs, de concert avec le préfet de la Singine et dans le contexte de la récente introduction de l'aménagement régional obligatoire dans la LATeC ainsi que de l'entrée en vigueur du nouveau plan directeur cantonal, elle prendra particulièrement en considération les études que mène la région, avec le soutien du canton, dans le cadre de la révision du plan directeur régional de la Singine, notamment en ce qui concerne la planification régionale des zones d'activités. Ceci implique un léger décalage dans le temps pour pouvoir tenir compte des priorités que la région mettra dans ses zones d'activités. Une étude des

¹ Tiefbauamt Kanton Freiburg : Verkehrsstudie Unterer Sensebezirk. Schlussbericht, Februar 2009

corrections de tracés ainsi que des autres aménagements mentionnés par les députés susmentionnés pourra être réalisée ultérieurement, en fonction des conclusions de cette étude multimodale.

Compte tenu de ce qui précède, le Conseil d'Etat propose au Grand Conseil de fractionner le postulat et :

- > d'en accepter les points 1, 4 et 5 qui seront traités dans le cadre de l'étude de la mobilité en Singine ;
- > d'en rejeter les points 2 et 3 pour les raisons mentionnées au point 3.

25 mars 2019