Postulat Ueli Johner-Etter / Ernst Maeder **N° 316.06**
Trafic et planification routière dans le district du Lac, en particulier le contournement de Kerzers

Résumé du postulat

Par postulat déposé et développé le 27 juin 2006 (*BGC* p. 1543), les députés Ueli Johner-Etter et Ernst Maeder demandent au Conseil d'Etat d'établir un rapport concernant la planification et les intentions à propos des problèmes de trafic dans le district du Lac, en particulier concernant l'état de la planification du contournement de Kerzers, de la liaison définitive de l'H10, c'est-à-dire la liaison entre l'A1 et Thielle, ainsi que l'avenir du viaduc autoroutier de Kerzers.

Réponse du Conseil d'Etat

1. Généralités

Le trafic routier a subi de profondes modifications dans la partie nord du district du Lac suite à la construction, par le canton de Berne, du contournement de Gampelen et d'Ins. Il convient de rappeler que ce contournement est une première étape de la liaison entre l'autoroute A5 et l'autoroute A1 à Kerzers. Cependant, le canton de Berne a toujours affirmé que le contournement de Müntschemier, soit la liaison depuis le sud d'Ins jusqu'à Kerzers, serait une réalisation pour une prochaine génération.

Les axes structurants autour et à l'intérieur de l'espace compris entre les trois lacs sont constitués de l'autoroute A1 et en particulier son tronçon Murten–Bern, de l'autoroute A5 et son tronçon Neuchâtel–Bienne, et de l'H10, liaison entre les deux depuis Thielle jusqu'à Kerzers.

Plus largement, l'H10 relie Les Verrières (canton de Neuchâtel) à l'A5 à Neuchâtel, puis l'A5 de Thielle à Kerzers. Elle s'interrompt sur le tracé de l'A1, puis de l'A6 pour le contournement de Berne, pour reprendre à Muri et conduire, par l'Entlebuch, jusqu'à Emmenbrücke.

Le tracé officiel de l'H10, entre les autoroutes A5 et A1, emprunte le nouveau tracé mis en service en 2001 entre Thielle et le sud d'Ins, traverse Ins puis Müntschemier et rejoint la bretelle de liaison à l'A1 à Kerzers (carte OFROU du réseau routier, édition 2006–2007).

Il est vrai qu'actuellement le trafic qui se trouve à la fin du contournement de Gampelen et d'Ins, au giratoire dit de « Rüeblikreisel », a plutôt tendance à emprunter la Moosstrasse vers le Löwenberg, pour rejoindre l'A1. La traversée d'Ins, puis celle de Müntschemier, sont en effet passablement dissuasives pour les automobilistes.

Cette situation est connue du Conseil d'Etat dans son principe et dans son ampleur. En effet, l'étude d'impact du contournement de Gampelen et d'Ins faisait état d'une augmentation de trafic de l'ordre de 30 % au hameau du Péage à Sugiez. En fait, les comptages montrent que l'augmentation de trafic est proche de 85 %. Le Conseil d'Etat s'est inquiété de cette situation et a décidé d'entreprendre les travaux de protection contre le bruit pour ce hameau, cette année encore ou au début de l'année prochaine.

Le canton de Berne a reconnu sa responsabilité dans cette augmentation de trafic, puisqu'il est prêt à participer à cette protection contre le bruit à hauteur du trafic supplémentaire

engendré, soit 95 000 francs sur les 650 000 francs que coûteront la protection contre le bruit du Péage.

La gestion du trafic doit être envisagée dans un esprit de réseau, indépendamment des frontières cantonales. C'est la raison d'être du réseau des routes nationales et celui des routes principales suisses. Par contre, le canton de Fribourg, comme le canton de Berne, doit faire face à ses responsabilités face aux augmentations du trafic, notamment dans le domaine du bruit.

Rappelons que les routes principales suisses sont des routes cantonales qui peuvent obtenir pour leur aménagement des subventions fédérales au titre de complément du réseau des routes nationales.

Mais cette situation est en train de changer. Dans son plan sectoriel des transports, partie programme, adopté par le Conseil fédéral en mars de cette année, il est prévu que la liaison entre l'A5 et l'A1 passe au réseau de base des routes nationales. C'est dire que l'aménagement et l'entretien de cette route seront entièrement à la charge de la Confédération. Le tracé définitif de la liaison A5–A1 reste toutefois ouvert entre deux variantes : l'une reliant le carrefour « Rüeblikreisel » à Kerzers, l'autre empruntant la Moosstrasse vers le Löwenberg.

Dans le premier cas, il s'agit d'un nouveau tracé qui longera vraisemblablement la voie de chemin de fer au sud d'Ins pour rejoindre la bretelle de liaison à l'A1. Dans l'autre cas, il s'agit d'aménager la Moosstrasse, d'une part en créant des chemins de débord pour séparer le trafic agricole, concentrer les croisements de celui-ci en deux points, construire un contournement du Péage et finalement supprimer le passage à niveau de Champ-Raclé avec une liaison directe de la Moosstrasse sur la demi-jonction de l'A1 au Löwenberg.

Le Conseil d'Etat salue bien entendu la proposition du Conseil fédéral de classer cette liaison au réseau de base d'importance nationale. Cette dernière sert essentiellement aux besoins de la liaison Neuchâtel–Berne tout en évitant les localités d'Ins et de Müntschemier. Par contre, le Conseil d'Etat est conscient que la planification de la réalisation de la fin de la liaison sera, à futur, dans les mains de la Confédération et échappera donc aux cantons de Fribourg et de Berne.

Une étude a été réalisée en 2003 par les Services des ponts et chaussées des cantons de Fribourg et de Berne, avec l'appui de l'OFROU. Cette étude comparait les deux variantes citées ci-dessus et arrivait à la conclusion que, d'un point de vue technique, la liaison depuis le carrefour « Rüeblikreisel » vers Kerzers était préférable, selon les critères du développement durable. Depuis lors, des discussions se sont poursuivies avec les cantons de Berne et de Neuchâtel pour définir une position commune vis-à-vis de la Confédération et recommander un tracé définitif pour la liaison A5–A1.

Finalement, le viaduc de Kerzers, sur la bretelle d'accès à l'autoroute A1, qui fait l'objet comme tous les ouvrages d'art de surveillance constante, a montré des signes de faiblesse. Des travaux urgents doivent être envisagés à court terme pour garantir sa pérennité jusqu'à une reprise éventuelle par la Confédération (si la liaison Thielle–Kerzers est retenue).

D'autre part, les cantons de Berne et de Fribourg, en coordination avec les communes d'Aarberg, Kappelen, Bargen, Kallnach, Fräschels et Kerzers, ont développé une étude pour le corridor de trafic entre Aarberg et Kerzers. Il s'agit-là de comparer des variantes allant de l'aménagement des espaces routiers dans les traversées de localités à des contournements partiels ou complets des localités. La conclusion principale de ce rapport, basée sur les considérations du développement durable, conduit à penser que la meilleure solution est pour l'instant, et pour une génération au moins, d'aménager les traversées de localités et de renoncer à un nouveau tracé contournant celles-ci. Là également la situation pourrait changer, dans la mesure où cette route sera classée dans le plan sectoriel des transports de la Confédération dans le réseau des routes d'importance nationale, mais cette fois dans le

réseau complémentaire. Il s'agit-là d'un réseau qui remplacera à futur le réseau des routes principales suisses.

2. Prise de position sur le postulat

Les quelques considérations ci-dessus montrent que le Conseil d'Etat suit attentivement les développements de la planification routière dans le district du Lac.

Ainsi, le Conseil d'Etat se prononce comme suit sur les deux principales demandes du postulat :

- il est prêt à présenter un rapport détaillé sur le choix du tracé de l'H10 entre les autoroutes A1 et A5 ;
- le rapport décrira également l'état et les études effectuées pour le viaduc de Kerzers ;
- le rapport fera le point sur l'état de la planification pour le contournement de Kerzers et la liaison Kerzers–Aarberg.

Le Conseil d'Etat vous propose d'accepter le postulat.

Fribourg, le 4 septembre 2006