

RAPPORT N° 172 *1^{er} décembre 2009*
du Conseil d'Etat au Grand Conseil

- **sur le postulat N° 316.06 Ueli Johner-Etter/ Ernst Maeder concernant le trafic et la planification routière dans le district du Lac, en particulier le contournement de Kerzers**
- **sur le postulat N° 321.06 Solange Berset/ Elian Collaud concernant la route cantonale Broye-Fribourg, traversée de Belfaux**
- **sur le postulat P2014.07 Joe Genoud/ Denis Grandjean concernant la réalisation d'une route de contournement de la ville de Châtel-Saint-Denis**

Nous avons l'honneur de vous soumettre un rapport commun aux trois postulats cités en titre suite à leur acceptation par le Grand Conseil. L'unité de matière (demandes de route de contournement de localité) a incité le Conseil d'Etat à donner une réponse commune.

1. INTRODUCTION

Le Conseil d'Etat est sensible aux différentes demandes de routes de contournement qui permettraient de soulager certaines localités traversées par le trafic routier en croissance permanente. En préambule, il constate que les routes de contournement sont souvent souhaitées suite à l'accroissement de zones construites et génératrices de trafic dispersées sur le territoire cantonal et il ne peut que recommander aux communes, seules compétentes en la matière, d'agir de concert et de façon cohérente dans l'aménagement de leur territoire, par le biais de plans directeurs régionaux.

Le Conseil d'Etat est également conscient que l'introduction de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) encourage les chauffeurs de poids lourds à utiliser des itinéraires plus courts mais souvent moins adaptés. Il souhaiterait que la redevance puisse être pondérée en fonction des itinéraires empruntés, ce qui permettrait de mieux maîtriser les flux de poids lourds sur le réseau routier.

Le Conseil d'Etat rappelle que les routes de contournement ne sont pas une exclusivité des routes cantonales en citant l'exemple de la commune de Hauterive qui a récemment inauguré une route communale de contournement du village d'Ecuvillens.

2. DÉMARCHE PROPOSÉE PAR LE CONSEIL D'ÉTAT

Par souci de cohérence, le Conseil d'Etat entend réaliser une étude globale mettant en évidence les besoins sur l'ensemble du réseau des routes cantonales avant de fixer les priorités des constructions d'éventuelles nouvelles routes de contournement.

Il semble en effet plus efficient d'agir en fonction des besoins déterminés de façon identique par une approche systématique sur l'ensemble du canton en tenant compte des impacts sur le développement de l'aménagement du territoire plutôt que d'agir par réaction aux interventions parlementaires ou dans les secteurs où l'Etat a déjà acquis des terrains par le passé.

C'est dans ce sens que la Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions a renoncé pour l'instant à réaliser les routes de contournement de Vuisternens-devant-Romont et de Romont qui étaient intégrées dans le projet d'amélioration de la liaison routière Romont-Vaulruz, routes de contournement dont la pertinence sera aussi analysée dans le cadre de l'étude globale.

D'autres demandes de routes de contournement sont pendantes même si elles n'ont pas formellement été formulées par voie parlementaire, on peut notamment citer: Salvenach, Gurmels, Prez-vers-Noréaz, Farvagny-Grenilles, Neyruz, Romont.

L'étude globale se développera en plusieurs phases:

1. Modélisation de l'ensemble des réseaux de mobilités dans le canton, y compris ceux des chemins de fer et des lignes de transports publics;
2. Détermination de la charge de trafic future sur le réseau routier cantonal, en particulier dans les traversées de localités ayant une grande charge de trafic;
3. Détermination de la charge admissible des traversées de localité en fonction de la géométrie de la route et du tissu bâti (actuel et futur);
4. Analyse de la possibilité d'agir sur la mobilité au moyen des transports publics, de la mobilité douce, de la modération de trafic ou de l'indication d'un itinéraire alternatif rendu plus attractif, choisi comme axe principal et aménagé comme tel;
5. Réalisation d'études d'opportunité des projets apparaissant a priori utiles, en tenant compte des différents aspects liés à la construction d'une nouvelle route (économie, environnement, coûts, qualité de vie, aménagement du territoire, développement durable).

Sur la base de ces résultats, le Conseil d'Etat pourra définir une stratégie pour les traversées de localité et déterminer des axes prioritaires pour la liaison des régions entre elles, en se calquant notamment sur les axes définis dans le réseau des routes principales suisses.

Cette étude doit se réaliser en collaboration étroite avec d'autres services de l'Etat, notamment le Service des transports et de l'énergie (STE), le Service de l'aménagement et des constructions (SeCA) et le Service de l'environnement (SEn). Un cahier des charges est en préparation afin d'attribuer prochainement un mandat.

Les résultats seront présentés au Grand Conseil.

En parallèle de l'étude globale, les études d'avant-projet de la route de contournement de Düdingen seront menées comme demandé par le Grand Conseil dans la session de juin 2009 (message N°129). De même, l'étude d'avant-projet de l'amélioration du tracé de la route Marly-Posieux avec le franchissement de la Sarine avec un nouveau pont sera également poursuivie comme indiqué dans les conclusions de la réponse du 1^{er} septembre 2009 du Conseil d'Etat à la motion 1073.09 des députés Edgar Schorderet et Gilles Schorderet «liaison Marly-Matran et aménagement de l'axe actuel Marly-Fribourg en faveur des transports publics».

3. CAS PARTICULIER DE KERZERS

Le contournement de Kerzers est un cas particulier puisqu'il dépend partiellement de la décision de la Confé-

dération sur la redéfinition du réseau des routes nationales qui prévoit que la liaison entre Berne et Neuchâtel se fasse par la route Löwenberg–Ins (Moosstrasse) en lieu et place de Kerzers–Müntschemier–Ins (H10) comme planifié à l'époque de la construction de l'autoroute.

Dans sa prise de position du 30 septembre 2008 sur la proposition de la Confédération, le Conseil d'Etat a répondu de la manière suivante:

Le canton de Fribourg n'est pas d'accord avec cette proposition, car il ne juge pas opportun de changer le tracé de la route H10 tel que planifié de longue date et concrétisé notamment par le viaduc de Kerzers. Cependant, il pourrait reconsidérer sa position à la lumière de la prise en considération des demandes légitimes suivantes:

- *Le viaduc de Kerzers doit être entièrement propriété de la Confédération.*
- *Sur la route «Morat–Ins» qui serait inscrite dans le réseau des routes nationales (N10), les carrefours et accès latéraux existants sont maintenus. D'autres carrefours et accès latéraux doivent pouvoir être réalisés en fonction de l'aménagement futur des zones sises de part et d'autre de la route.*
- *Afin de ne pas pénaliser plus longtemps les bordiers, l'assainissement au sens de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) qui est prêt à être réalisé au lieu-dit Le Péage sur la Moosstrasse sera réalisé par le canton de Fribourg. La Confédération s'engage à rembourser ces coûts d'assainissement, sur la base de pièces justificatives, une fois qu'elle sera devenue propriétaire de la route.*
- *L'accrochage de la route H10 sur l'autoroute N1 au Löwenberg devra faire l'objet d'une amélioration.*
- *Sur la base des critères C3 (relier entre elles les grandes et moyennes agglomérations urbaines, soit Fribourg avec Neuchâtel et Yverdon) et C6 (garantir la disponibilité du réseau sur les axes principaux, soit lier les autoroutes N1 et N12) du «plan sectoriel des transports, partie programme», le canton de Fribourg demande que les routes «Payerne–Fribourg» et «Morat–Diidingen» soient inscrites dans le réseau des routes nationales et non dans le réseau des routes principales.*

Ces demandes sont les conditions qui permettent au canton de Fribourg d'accepter que le tronçon «Morat–Ins» passe dans le réseau des routes nationales en lieu et place du tronçon «Kerzers–Müntschemier» partiellement situé en territoire bernois.

La décision de la Confédération, du ressort du Conseil fédéral et des Chambres fédérales, pourrait être attendue pour 2010 au plus tôt.

Le Conseil d'Etat a abordé son homologue bernois pour avoir son appui sur cette prise de position.

D'autre part, il convient de rappeler que tous les terrains nécessaires à la construction de la route de contournement de Kerzers appartiennent déjà à l'Etat de Fribourg. L'éventuelle implantation d'une entreprise d'extraction de graviers à l'est du village pourrait relancer l'idée de la réalisation prochaine de la route de contournement de Kerzers, la réalisation de cette dernière, en partie à la charge de l'entreprise, étant une condition pour l'autori-

sation d'exploitation qui va générer beaucoup de trafic de camions.

4. CONCLUSION

Dans le but de suivre une démarche cohérente pour la définition du réseau des routes cantonales, le Conseil d'Etat vous demande de prendre acte du présent rapport.

BERICHT Nr. 172 1. Dezember 2009 des Staatsrats an den Grossen Rat

- **zum Postulat Nr. 316.06 Ueli Johner-Etter/
Ernst Maeder – Verkehrs- und Strassenplanung
im Seebezirk insbesondere der Umfahrung
Kerzers**
- **zum Postulat Nr. 321.06 Solange Berset/
Elian Collaud – Kantonsstrasse Broye–Freiburg,
Ortsdurchfahrt von Belfaux**
- **zum Postulat P2014.07 Joe Genoud/
Denis Grandjean – Verwirklichung einer
Umfahrung von Châtel-St-Denis**

Hiermit unterbreiten wir Ihnen nach der Annahme durch den Grossen Rat der drei im Titel erwähnten Postulate unseren Bericht. Da diese drei Postulate dieselbe Materie betreffen (Bau von Ortsumfahrungen) beschloss der Staatsrat, sie im selben Bericht zu behandeln.

1. EINFÜHRUNG

Der Staatsrat hat Verständnis für das Ansinnen, gewisse Ortschaften mittels einer Umfahrungsstrasse vom stetig wachsenden Durchgangsverkehr zu entlasten. Weiter stellt er fest, dass das Bedürfnis nach Umfahrungsstrassen meist im Zusammenhang steht mit der Vergrösserung von Bauzonen und der damit einhergehenden unkoordinierten Verkehrszunahme. Der Staatsrat kann den in diesem Bereich allein zuständigen Gemeinden nur nahelegen, ihre Raumplanung über regionale Richtpläne zu koordinieren und auf Kohärenz zu achten.

Des Weiteren ist sich der Staatsrat bewusst, dass die Einführung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) die Lastwagenfahrerinnen und -fahrer dazu verleitet, den kürzesten Weg, der meist nicht über die geeignetsten Strassen führt, zu wählen. So würde er es begrüßen, wenn die LSVA aufgrund der gewählten Strecke gewichtet werden könnte, um so den Fluss der Lastwagen auf unseren Strassen besser lenken zu können.

Er möchte an dieser Stelle zudem daran erinnern, dass nicht alle Umfahrungsstrassen Kantonsstrassen sind. So hat etwa die Gemeinde Hauterive vor Kurzem eine Gemeindestrasse eingeweiht, mit der Ecuwillens umfahren wird.

2. DAS VOM STAATSRAT VORGESCHLAGENE VORGEHEN

Um kohärent vorgehen zu können, will der Staatsrat eine Studie durchführen und so die Bedürfnisse auf dem ge-

samten Kantonsstrassennetz abklären. Erst wenn diese Gesamtschau vorliegt, will er die Prioritäten für den allfälligen Bau von Umfahrungsstrassen festlegen.

Es scheint in der Tat vorteilhafter zu sein, sich auf die Bedürfnisse, die systematisch im ganzen Kanton und überall gleich erhoben wurden, zu stützen und dabei die Auswirkungen auf die Raumentwicklung zu berücksichtigen, statt fallweise auf parlamentarische Vorstösse zu reagieren oder einfach dort zu bauen, wo der Staat bereits Grundeigentümer ist.

Dies erklärt auch, weshalb die Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektion im Rahmen des Projekts zur Verbesserung der Strassenverbindung Romont–Vaulruz vorerst auf den Bau der Umfahrungsstrassen von Vuisternens-devant-Romont und Romont verzichtete und zuerst deren Zweckmässigkeit anlässlich dieser Gesamtstudie abklären will.

Unter den Gesuchen für eine Umfahrungsstrasse, die hängig sind, auch wenn sie nicht formell auf dem parlamentarischen Weg formuliert wurden, können erwähnt werden: Salvenach, Gurmels, Prez-vers-Noréaz, Farvagny–Grenilles, Neyruz, Romont.

Die Gesamtstudie wird in mehreren Etappen durchgeführt werden:

1. Modellierung sämtlicher Verkehrsnetze inklusive Eisenbahn- und Buslinien des öffentlichen Verkehrs.
2. Bestimmung der künftigen Verkehrsbelastung auf dem Kantonsstrassennetz, insbesondere auf den Ortsdurchfahrten mit hohem Verkehrsaufkommen.
3. Bestimmung der annehmbaren Verkehrsbelastung auf den Ortsdurchfahrten unter Berücksichtigung der Strassengeometrie sowie der (heutigen und zukünftigen) Siedlungsstruktur.
4. Analyse der Möglichkeit, über den öffentlichen Verkehr, den Langsamverkehr, Verkehrsberuhigungsmassnahmen oder über die Einrichtung attraktiverer Alternativstrecken, die als Hauptachse bezeichnet und ausgebaut werden, Einfluss auf die Mobilität zu nehmen.
5. Durchführung von Machbarkeitsstudien für Projekte, die a priori sinnvoll erscheinen; dabei sind sämtliche Aspekte im Zusammenhang mit dem Bau einer neuen Strasse (Wirtschaft, Umwelt, Kosten, Lebensqualität, Raumplanung, nachhaltige Entwicklung) zu berücksichtigen.

Auf der Grundlage dieser Ergebnisse wird der Staatsrat seine Strategie für die Ortsdurchfahrten festlegen und – unter anderem gestützt auf die Achsen des schweizerischen Hauptstrassennetzes – die Hauptachsen für die Verbindungen zwischen den Regionen bestimmen können.

Die Studie muss in enger Zusammenarbeit mit den anderen betroffenen staatlichen Dienststellen verwirklicht werden. Dazu gehören namentlich das Amt für Verkehr und Energie (VEA), das Bau- und Raumplanungsamt (BRPA) sowie das Amt für Umwelt (AfU). Gegenwärtig ist ein Pflichtenheft in Ausarbeitung, um demnächst den entsprechenden Auftrag vergeben zu können.

Die Ergebnisse dieser Studie werden dem Grossen Rat vorgestellt werden.

Parallel zu dieser Gesamtstudie werden wie vom Grossen Rat verlangt (Juni-Session 2009, Botschaft Nr. 129)

die Studien für das Vorprojekt der Umfahrung von Düdingen durchgeführt werden. Auch wird die Studie für das Vorprojekt zur Verbesserung der Strassenverbindung Marly–Posieux mit einer neuen Brücke über die Saane weitergeführt, entsprechend der Antwort vom 1. September 2009 des Staatsrats auf die von den Grossräten Edgar Schorderet und Gilles Schorderet eingereichten Motion 1073.09 «Verbindung Marly–Matran und Ausbau der bestehenden Achse Marly–Freiburg zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs».

3. SPEZIALFALL KERZERS

Die Umfahrungsstrasse von Kerzers unterscheidet sich insofern von den anderen Fällen, als dieses Projekt teilweise vom Entschluss des Bundes, das Nationalstrassennetz neu zu definieren und die Verbindung zwischen Bern und Neuenburg über Löwenberg–Ins (Moosstrasse) statt wie anlässlich des Baus der Autobahn geplant über Kerzers–Müntschemier–Ins (H10) sicherzustellen, abhängt.

Der Staatsrat nahm am 30. September 2008 wie folgt Stellung zum Vorschlag des Bundes:

Der Kanton Freiburg ist mit diesem Vorschlag nicht einverstanden, weil er die Änderung des schon lange geplanten und mit dem Viadukt von Kerzers umgesetzten Trassees der H10 für nicht zweckmässig hält. Er könnte seinen Standpunkt aber überdenken, wenn folgenden berechtigten Anliegen Rechnung getragen würde:

- *Der Viadukt von Kerzers muss vollständig in den Besitz des Bundes übergehen.*
- *Die Knoten und seitlichen Zugänge entlang der Strasse «Murten–Ins», die in das Nationalstrassennetz aufgenommen werden soll (N10), müssen beibehalten werden. Entsprechend der Siedlungsentwicklung auf beiden Seiten dieser Strassen müssen weitere Knoten und seitliche Zugänge errichtet werden können.*
- *Damit die Anrainer die heutige Situation nicht noch länger ertragen müssen, wird der Kanton Freiburg bei Le Péage entlang der Moosstrasse die sofort umsetzbare Sanierung nach Lärmschutz-Verordnung des Bundes (LSV) durchführen. Der Bund verpflichtet sich, diese Sanierungskosten auf Vorlage der entsprechenden Nachweise zu erstatten, sobald er Eigentümer dieser Strasse ist.*
- *Der Anschluss der N10 an die N1 in Löwenberg muss verbessert werden.*
- *Auf der Grundlage der Kriterien K3 (Verbinden der gross- und mittelstädtischen Agglomerationen untereinander, d.h. hier Verbindung von Freiburg mit Neuenburg und Yverdon) und K6 (Sicherstellen der Netzsicherheit auf Hauptachsen, d.h. hier Verbindung zwischen der N1 und N12) des «Sachplans Verkehr, Teil Programm» ersucht der Kanton Freiburg darum, dass die Strassen «Payerne–Freiburg» und «Murten–Düdingen» nicht in das Hauptstrassennetz, sondern in das Nationalstrassennetz aufgenommen werden.*

Die Erfüllung dieser Anliegen ist eine Voraussetzung, damit der Kanton Freiburg auf den Vorschlag, den Abschnitt «Murten–Ins» anstelle des Abschnitts «Kerzers–Müntschemier» (teilweise auf Berner Bo-

den) ins Nationalstrassennetz aufzunehmen, eingehen kann.

Der Entscheid des Bundes, den der Bundesrat und das eidgenössische Parlament zu treffen haben, wird frühestens für 2010 erwartet.

Der Staatsrat nahm mit der Berner Regierung Kontakt auf, um sich ihrer Unterstützung zu vergewissern.

Dem ist anzumerken, dass die Grundstücke, die für den Bau der Umfahrungsstrasse Kerzers benötigt werden, bereits im Besitz des Staats Freiburg sind. Die etwaige Ansiedlung eines Kiesabbauunternehmens im Osten des Dorfes könnte der Idee der baldigen Verwirklichung ei-

ner Umfahrungsstrasse neuen Schwung verleihen, da diese Umfahrungsstrasse, die teilweise zu Lasten des Unternehmens ginge, angesichts des zu erwarteten Schwerverkehrsaufkommens eine Voraussetzung für die Abbaubewilligung ist.

4. SCHLUSSFOLGERUNG

Mit Blick auf eine kohärente Definition des Kantonsstrassennetzes bittet Sie der Staatsrat, den vorliegenden Bericht zur Kenntnis zu nehmen.
