



## Réponse du Conseil d'Etat à un instrument parlementaire

Question Daniel Brunner  
**A12 – Avenir du viaduc de Flamatt**

QA 3417.11

### I. Question

C'est grâce à l'action déterminée du gouvernement fribourgeois dans les années 60 que l'autoroute N12, première liaison complète est-ouest du réseau autoroutier suisse, a été construite. Le tronçon Berne–Fribourg a été mis en service en 1972.

A l'origine prioritaire, l'autoroute N1 à travers la Broye a été réalisée 30 ans plus tard. Les répercussions des décisions d'alors sur le développement économique des deux régions sont indéniables. Le district de la Gruyère est aujourd'hui une région industrielle et un site de prestations de services prospères.

Le prix à payer pour ce développement a été le tracé décidé à l'époque sans trop d'égard pour l'environnement incluant le célèbre viaduc au-dessus du village de Flamatt ; l'un des plus grands désastres architecturaux de la construction du réseau des routes nationales ; une construction qui serait aujourd'hui impensable.

En 1996, un peu moins de 25 ans après sa mise en service, le viaduc de Flamatt a été assaini pour la première fois. A la même époque, la Direction des travaux publics du canton de Fribourg a réalisé, en accord avec l'Office fédéral des routes, des premières études d'un nouveau tracé de l'autoroute à Flamatt. Ces études ont par la suite été présentées aux autorités communales par les autorités cantonales concernées.

Le Conseil d'Etat, dans sa réponse à la lettre du Conseil communal de Wünnewil-Flamatt du 8 septembre 1994, mentionnait que le projet de contournement ou d'assainissement serait entrepris aussitôt que le réseau des routes nationales serait terminé. Ce dernier a été terminé entretemps.

Lors de la rénovation de 1996, seuls les travaux d'assainissement les plus urgents ont été exécutés selon les indications de l'époque du Service des autoroutes. Déjà à ce moment-là, il était évident qu'à moyen terme la construction du viaduc ne satisferait pas aux exigences de sécurité au vu des risques d'accidents et des lacunes en matière de sécurité sismique auxquels il ne pouvait être remédié sans un assainissement total ou un nouveau tracé.

Dans ce contexte, les autorités communales de Wünnewil-Flamatt ont été catégoriques sur le fait qu'elles combattraient par tous les moyens des travaux d'entretien lourd sur l'ouvrage existant et, par là même, un renforcement du statu quo pour les années à venir.

L'expérience montre qu'entre la planification, l'octroi des autorisations et la réalisation, il faut compter entre 10 et 15 ans pour des grands travaux sur routes nationales. Cela signifie qu'il faut sans plus tarder préparer le terrain pour un déplacement du tracé, sans quoi le canton de Fribourg

sera mis devant le fait accompli : l'ouvrage devra être assaini d'urgence et le statu quo sera maintenu.

Comme à ma connaissance la Direction concernée par cet objet n'est jamais intervenue « à Berne », je pose les questions suivantes :

- > Le Conseil d'Etat est-il conscient de l'importance de ce goulet (p. ex. conséquences de dégâts au viaduc) en tant qu'accès routier aux pôles économiques Fribourg et Bulle ?
- > Le Conseil d'Etat est-il conscient que l'ouvrage présente des risques de sécurité et que des travaux d'aménagement se heurteraient probablement à une forte opposition ?
- > Le Conseil d'Etat envisage-t-il d'intervenir prochainement auprès des autorités fédérales compétentes afin que celles-ci doivent rapidement prendre position sur les questions de sécurité de même que sur l'étude d'un nouveau tracé ?

28 octobre 2011

## **II. Réponse du Conseil d'Etat**

Dans le cadre de la préparation de la réponse à la question du député Brunner, l'Office fédéral des routes (OFROU), propriétaire du viaduc autoroutier de Flamatt, a été abordé pour connaître sa position. L'OFROU rappelle que le viaduc de Flamatt, construit dans les années 1969–1971, a subi une remise en état complète durant les années 1993 à 1997 pour un montant d'environ 19 millions de francs. Sur la base des dernières inspections réalisées et en fonction de son état actuel, aucune intervention importante n'est prévue avant 2025.

Sur la base de ces informations, le Conseil d'Etat peut répondre de la manière suivante aux questions posées par le député Brunner :

Le Conseil d'Etat est-il conscient de l'importance de ce goulet (p. ex. conséquences de dégâts au viaduc) en tant qu'accès routier aux pôles économiques Fribourg et Bulle ?

Le Conseil d'Etat est conscient qu'une interruption du ruban autoroutier entre les jonctions de Flamatt et de Düdingen aurait de graves conséquences sur l'économie d'une grande part du canton, dont la capitale. Il en va de même pour tous les tronçons autoroutiers donnant accès aux différentes régions de notre canton. Le Conseil d'Etat constate aussi que l'essor économique de Flamatt est fortement dû à la présence de l'autoroute et à la chance de disposer d'une jonction autoroutière sur son territoire communal.

Le Conseil d'Etat est-il conscient que l'ouvrage présente des risques de sécurité et que des travaux d'aménagement se heurteraient probablement à une forte opposition ?

Depuis l'entrée en vigueur de la réforme complète de la péréquation financière et de la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons (RPT) le 1<sup>er</sup> janvier 2008, les autoroutes sont propriétés de la Confédération, à l'exception des tronçons encore à réaliser pour achever le réseau des routes nationales tel que défini en 1960 (le réseau des routes nationales ne sera pas achevé avant 2023, des travaux sont encore à réaliser notamment dans les cantons de Berne, Jura et Valais, à raison de plusieurs centaines de millions de francs par année).

Dès lors, le viaduc de Flamatt est de la propriété de la Confédération par son Office fédéral des routes (OFROU) et le canton n'a pas la compétence pour déterminer l'état de la sécurité de l'ouvrage. L'OFROU constate que certaines améliorations peuvent être apportées pour accroître la sécurité et qu'elles seront prises lors du prochain assainissement.

Le Conseil d'Etat envisage-t-il d'intervenir prochainement auprès des autorités fédérales compétentes afin que celles-ci doivent rapidement prendre position sur les questions de sécurité de même que sur l'étude d'un nouveau tracé ?

Dans les années 2000, suite aux différentes plaintes de la population voisine du viaduc de Flamatt, l'OFROU a demandé au canton de Fribourg, alors encore propriétaire des routes nationales, d'étudier des tracés alternatifs et d'évaluer le rapport coûts/utilité des différentes variantes par rapport au statu quo. Une contrainte majeure à la définition d'un nouveau tracé est le maintien de la jonction autoroutière de Flamatt. Les contraintes d'ordre géologique et environnemental ainsi que la présence de la ligne de chemin de fer réduisent considérablement les possibilités. L'évaluation a été réalisée en 2003 avec l'instrument NISTRA (Nachhaltigkeitsindikatoren für Strasseninfrastrukturprojekte – indicateurs concernant la durabilité des projets d'infrastructure routière). L'évaluation d'un projet est effectuée sur la base de 39 indicateurs couvrant les domaines environnement, économie et société, qui sont soit monétisés (en francs), soit quantifiés (en points), soit qualitativement représentés (en mots). Les résultats mettent en évidence la disproportion des coûts générés par un nouveau tracé et cela malgré les avantages qu'il engendrerait pour son environnement.

L'OFROU précise enfin que le réseau des routes nationales étant de plus en plus sollicité par l'augmentation du trafic, la priorisation de l'engagement des ressources financières fédérales s'oriente d'abord vers l'entretien du réseau existant afin de garantir la sécurité des usagers.

Le Conseil d'Etat n'envisage par conséquent pas une proche intervention auprès des autorités fédérales compétentes, mais réserve toutefois de futures discussions avec l'OFROU au sujet d'un nouveau tracé.

28 février 2012