

MESSAGE N° 183

2 mars 2010

**du Conseil d'Etat au Grand Conseil
accompagnant le projet de décret relatif à l'ouverture
d'un crédit d'engagement pour l'aménagement
de la route cantonale Romont–Vaulruz ainsi
que pour les études et les acquisitions de terrain
complémentaires au projet**

Nous sollicitons l'octroi d'un crédit d'engagement de 26 203 000 francs pour l'amélioration de la route cantonale entre Romont et Vaulruz, axe 1400 secteurs 9 à 17. Ce crédit comprend également les montants nécessaires aux études et acquisitions de terrain complémentaires au projet, en référence au décret du 7 novembre 1996 relatif au crédit d'études et d'acquisitions initial, ainsi qu'à l'adoption du rapport N° 9 du 19 mars 2007 du Conseil d'Etat au Grand Conseil au sujet du postulat N° 296.05 Georges Godel/Jacques Morand concernant l'extension du projet aux études du contournement de Vuisternens-devant-Romont et du contournement partiel de la ville de Romont par la route de la Glâne et l'évitement du hameau des Chavannes.

Le présent message s'articule comme suit:

1. Introduction
2. Historique
3. Etudes
4. Environnement
5. Mobilité douce
6. Projet
7. Coûts
8. Financement
9. Autres aspects
10. Conclusions

1. INTRODUCTION

Selon le plan sectoriel des routes cantonales, concrétisé par la loi sur les routes du 15 décembre 1967 (ci-après LR), la route reliant Romont à Vaulruz et à l'autoroute A12 est un axe prioritaire du réseau routier cantonal. Cette classification vise à favoriser l'attractivité économique et sociale du centre régional du district de la Glâne, conformément aux objectifs du plan directeur cantonal.

Cet axe constitue la principale liaison transversale du sud fribourgeois, entre les districts de la Glâne et de la Gruyère. Il s'intègre également dans la liaison la plus directe entre les districts de la Broye et de la Gruyère.

Le tracé routier actuel, plutôt hétérogène, ne correspond plus à la fonction et au niveau de service de cet axe dans le réseau routier cantonal. Concrètement, cela se traduit par des largeurs de chaussées insuffisantes, une géométrie à l'origine de fréquentes pertes de visibilité, de nombreux accès latéraux et carrefours sans équipements ainsi que l'absence d'aménagements cyclables.

Il n'y a pas de surcharge de trafic sur cet axe. Cependant, son accroissement est deux à trois fois plus élevé que la moyenne cantonale. Le taux d'accidents est préoccupant: il fait apparaître un certain nombre de tronçons dangereux et déficients par rapport aux exigences actuelles de sécurité.

Selon le système de gestion de l'entretien du Service des ponts et chaussées (ci-après SPC), la durée de vie résiduelle de la superstructure en place (assise de la chaussée) ne dépassera pas 10 à 12 ans. Au-delà, sa conservation exigera des travaux de renouvellement importants.

2. HISTORIQUE

Dès 1990, le Conseil d'Etat exprima sa volonté d'améliorer la liaison Romont–Vaulruz en conférant un mandat de planification générale qui a servi de référence au projet en cours. En 1997, le tronçon compris entre le giratoire de la Joretta, sur la commune de Sâles, et le carrefour de Vaulruz a déjà fait l'objet d'un réaménagement intégral, raison pour laquelle, hormis le carrefour de Vaulruz, il n'est pas considéré dans le présent message.

Par décret du 7 novembre 1996, le Grand Conseil a octroyé un crédit d'engagement de 6 100 000 francs permettant à la Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions (ci-après DAEC), représentée par le SPC, d'assurer le financement des études et des acquisitions de terrain nécessaires au projet d'amélioration du tracé existant hors localités de la liaison Romont–Vaulruz.

Le devis global de ces prestations, basé initialement sur une estimation des travaux de 27 000 000 francs, se répartissait comme suit:

| | Fr. |
|---|------------------|
| Frais d'études, y compris travaux géométriques, géologiques, sondages études d'impact, etc. | 4 000 000 |
| Frais d'acquisition et de remaniement parcellaire, y compris pour emprises temporaires et pertes de culture | 2 000 000 |
| Frais d'études archéologiques | 50 000 |
| Frais du concept de communication et d'information | 50 000 |
| Total (TTC) | 6 100 000 |

Ce montant correspondait à la part des études préliminaires ainsi qu'à l'étude du projet jusqu'à son approbation. Les phases suivantes, soit les appels d'offres et la réalisation sont comprises dans le présent crédit d'engagement.

3. ÉTUDES

Dans le but d'analyser et d'améliorer sa capacité, son niveau de service et ses charges compatibles avec l'environnement (bruit, pollution de l'air), la route cantonale Romont–Vaulruz a fait l'objet d'études réalisées sur mandat du SPC par un groupement d'ingénieurs.

Les études se sont déroulées par phases successives, soit: l'étude de planification, l'avant-projet et le projet de l'ouvrage.

Les objectifs du projet

Les objectifs du projet ont été définis par le comité de pilotage (ci-après COPIL) et acceptés par le Conseil d'Etat. Le comité de pilotage est présidé par le Directeur de la DAEC et était composé, jusqu'en 2008, par les Préfets des districts de la Glâne et de la Gruyère et des représen-

tants politiques des communes traversées. Ces objectifs se déclinent comme suit:

Objectif général:

Contribuer à un développement économique et social adéquat du district de la Glâne par des voies de communication performantes.

Objectifs concrets:

1. Assurer une liaison confortable et attractive entre Romont et l'A12.
2. Diminuer le temps de parcours réel en garantissant une vitesse constante et la fluidité du trafic.
3. Etablir des priorités d'intervention et une planification de réalisation conciliant les besoins de la région et les disponibilités financières de l'Etat.
4. Analyser en priorité l'amélioration du tracé existant entre les localités.
5. Examiner le rapport coûts/avantages des contournements de Vuisternens-devant-Romont et de Romont, intégrer ces contournements dans les phases de réalisation en fonction du résultat.
6. Dans tous les cas, garantir la faisabilité à long terme des contournements de Vuisternens-devant-Romont, Romont et Mézières.

Le contournement de Mézières a été exclu du projet d'amélioration de la liaison Romont–Vaulruz en raison d'un aménagement existant relativement récent et adapté aux normes. Cependant, conformément aux objectifs du projet, un contournement, développé au stade des études préliminaires, sera intégré au plan d'aménagement communal afin de garantir sa faisabilité à long terme. Parallèlement, les autorités communales ont entamé un projet de valorisation des espaces routiers en traversées de localités (VALTRALOC) qui permettra d'assurer une meilleure cohabitation des différents niveaux de service dans la localité, une continuité des voies cyclables et une mise en valeur du centre historique du village.

L'étude de planification

L'étude de planification a eu pour objectif d'examiner l'opportunité du projet, soit sa nécessité et sa faisabilité. Elle a consisté en un examen et un diagnostic mesurable de l'état actuel de la liaison Romont–Vaulruz.

Dans ses conclusions et recommandations, l'étude confirme les fonctions de transit interrégional et de liaison régionale et locale de l'axe Romont–Vaulruz, soit une route à orientation trafic. A ce titre, l'étude propose une homogénéisation du tracé, gage d'une meilleure fluidité du trafic et donc d'une réduction des accidents, de la consommation de carburant, de la pollution atmosphérique et du bruit.

Plus concrètement, l'étude ne relève aucun problème de capacité de circulation mais signale un accroissement du trafic deux à trois fois plus élevé que la moyenne cantonale. En ce qui concerne l'exploitation, les faibles possibilités de dépassements, conjuguées à la présence de poids lourds et de convois agricoles à fort différentiel de vitesse, péjorent la sécurité routière, tout comme la géométrie du tracé, à l'origine de fréquentes pertes de visibilité ainsi que de nombreux accès latéraux et carrefours sans équipements. Face à ce diagnostic, l'étude s'est attachée à développer des solutions durables en adéquation avec les besoins et les objectifs du projet.

L'offre et la demande en transports en commun ont également été examinées par l'étude. L'offre en place, soit une ligne ferroviaire (tpf) entre Bulle et Romont et un réseau d'autobus (tpf et cars postaux) rayonnant autour de Romont satisfait la demande actuelle. Cependant, la fréquentation des transports en commun demeure faible, puisque leur part modale ne dépasse pas 10%. Mais l'offre ferroviaire, notamment, se développe avec l'accroissement de la mobilité et devrait offrir à l'avenir une complémentarité intéressante à la route. A ce titre, il convient de rappeler que dans son communiqué de presse du 4 décembre 2009, le Conseil d'Etat a annoncé que la première étape du réseau express régional (RER) serait réalisée en décembre 2011 avec le lancement de la nouvelle liaison ferroviaire directe Bulle–Romont–Fribourg–Berne, sous réserve de l'achèvement des travaux d'infrastructure.

Enfin, il apparaît, selon le système de gestion de l'entretien du SPC, que la durée de vie résiduelle de la superstructure en place (assise de la chaussée) ne dépassera pas 10 à 12 ans. Au-delà, sa conservation exigera des travaux d'entretien et d'assainissement importants.

L'avant-projet

L'avant-projet a eu pour objectif d'évaluer et de choisir les options et les variantes générées sur la base des conclusions et recommandations de l'étude de planification. Il a également permis de vérifier la compatibilité du projet avec la législation et les normes en vigueur.

Conformément aux objectifs du projet, les contournements de Vuisternens-devant-Romont et Romont ainsi que les profils géométriques types de chaussée ont fait l'objet d'évaluations de variantes. Un très large panel d'indicateurs, reflétant l'ensemble des critères du développement durable (social, environnement, économie), a été considéré. Pour les contournements, deux méthodes d'aide à la décision ont été appliquées, soit l'analyse coûts/avantages, qui compare tous les effets des variantes proportionnellement à leurs coûts, et l'algorithme ELEC-TRE (ELimination Et Choix Traduisant la REALité), qui compare ces mêmes effets par relation de surclassement ou préférence. Les résultats obtenus ont révélé une excellente concordance entre les méthodes, confirmant de la sorte l'appréciation et la pondération des indicateurs. Ces résultats restent cependant indicatifs et ne peuvent se substituer aux décisions elles-mêmes, qui se sont avérées difficiles. Concrètement, ce n'est pas l'évolution du trafic mais bien le développement économique régional qui a motivé l'intégration au projet du contournement de Vuisternens-devant-Romont et de l'évitement du hameau des Chavannes à Romont.

Au final, les recommandations faites par le COPIL et acceptées par le Conseil d'Etat dans son rapport N° 9 du 19 mars 2007 pour améliorer la liaison Romont–Vaulruz sont les suivantes:

- l'adaptation du gabarit de la chaussée et de la géométrie du tracé conformément à la fonction de l'axe dans le réseau routier cantonal;
- l'aménagement de bandes cyclables et de chemins de débord au profit du trafic agricole et cycliste;
- le regroupement d'accès latéraux, par l'intermédiaire des chemins de débord notamment;
- l'aménagement de carrefours, dont la conception se distingue par une typologie simple, adaptée à la hiérarchie routière et à la charge de trafic des branches

qui s'y raccordent et soulignée par des aménagements paysagers propres à favoriser leur perception par les usagers;

- l'aménagement d'une berme centrale sur le dos d'âne des Carrys;
- la réalisation du contournement de Vuisternens-devant-Romont par l'ouest, à proximité de la voie de chemin de fer;
- la réalisation partielle du contournement de Romont par la route de la Glâne et l'évitement du hameau des Chavannes.

Le projet de l'ouvrage

Le projet de l'ouvrage, ou projet définitif, a eu pour objectif de concrétiser les options de l'avant-projet, afin de cerner les coûts et le programme de réalisation des travaux en vue de la mise à l'enquête et de l'approbation du projet.

L'évolution des coûts du projet, entre les phases d'avant-projet et du projet de l'ouvrage, a fortement progressé. Cette progression est consécutive à l'avancement des études, aux modifications apportées au projet et au renchérissement. Le contournement de Vuisternens-devant-Romont a suivi la plus forte augmentation. Elle s'explique par la complexité du tracé, qui comporte plusieurs ouvrages d'art, et par le décalage des études d'avant-projet des contournements qui a abouti à une sous-évaluation de leurs coûts.

En conséquence, l'opportunité de réaliser ces contournements n'étant plus démontrée (preuve du besoin par rapport aux avantages socio-économiques et environnementaux), le COPIL a décidé, conformément aux objectifs de l'étude, de renoncer à leurs réalisations dans le cadre du projet d'amélioration de la liaison Romont–Vaulruz. Cette décision répond également à la volonté de la DAEC de mener dorénavant une réflexion au niveau cantonal plutôt que régional ou local pour définir les besoins et les priorités en matière de routes de contournement sur le réseau routier cantonal. L'aboutissement de cette phase d'étude est décrit sous le point 6 *Projet*.

4. ENVIRONNEMENT

Conformément à la législation fédérale, soit la loi sur la protection de l'environnement (LPE) et l'ordonnance relative à l'étude de l'impact sur l'environnement (OEIE), le projet d'amélioration de la liaison Romont–Vaulruz a fait l'objet d'une étude d'impact sur l'environnement (ci-après EIE).

L'EIE a permis d'identifier et d'apprécier les atteintes à l'environnement induites par le projet de manière à les prévenir, les réduire ou les compenser.

Les thèmes traités par l'EIE sont la mésologie, soit l'air, l'eau, le bruit et les sols; l'occupation du sol, soit la forêt, l'agriculture, les infrastructures et les sites bâtis et enfin le patrimoine naturel et historique, soit les milieux naturels, la géomorphologie, l'archéologie, les sites historiques et le paysage. Des conclusions de l'étude, il ressort que l'impact environnemental du projet est globalement faible, en raison notamment du maintien d'une grande partie du tracé existant et de l'absence de conflit écologique important.

Les mesures les plus significatives à réaliser concerneront la protection contre le bruit, la protection des eaux, l'archéologie, le patrimoine bâti, la faune et la flore et la gestion de chantier. Au vu de l'ampleur et de la durée de la phase de réalisation, un suivi environnemental sera mis en place.

Protection contre le bruit

Au sens de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB), le projet modifie notablement l'installation existante et doit faire l'objet d'un assainissement. L'étude dénombre actuellement une vingtaine de dépassements des valeurs limites d'immission. Les valeurs d'alarme ne sont jamais atteintes. Des mesures intégrées au projet, telles que la pose de revêtement phonoabsorbant, la construction éventuelle de parois antibruit, l'isolation acoustique des fenêtres ou des façades sont prévues.

Protection des eaux

La région traversée n'a qu'une importance secondaire pour l'approvisionnement en eau, seules les zones à proximité des franchissements de la Glâne et de la Sionge sont en secteur A de protection des eaux. Aucun captage public n'est recensé à proximité du projet. Par contre, on dénombre une dizaine de captages privés qui feront l'objet de mesures de surveillance lors de la phase de réalisation.

Les tronçons réaménagés franchissent six cours d'eau dont les ouvrages seront rénovés ou reconstruits de manière à améliorer leurs gabarits routier et hydraulique ainsi que leur fonction de corridor faunistique. De plus, afin de limiter les impacts des rejets de la route vers les cours d'eau récepteurs, cinq bassins, aménagés de manière naturelle, ainsi qu'une conduite de rétention seront réalisés; ils permettront de réduire les pics de crue et retiendront d'éventuelles substances polluantes. Leur réalisation et leur exploitation seront coordonnées avec les plans généraux d'évacuation des eaux (PGEE) des communes concernées.

La liaison Romont–Vaulruz est soumise à l'ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs (OPAM). Les mesures prévues doivent permettre de réduire le risque et les conséquences résultant du transport de marchandises dangereuses pour la population et l'environnement.

Archéologie et patrimoine bâti

La route actuelle comprend des tronçons classés à l'inventaire des voies de communication historiques de la Suisse (IVS) et se trouve à proximité, ou traverse, plusieurs périmètres archéologiques; des sites construits à protéger et des bâtiments inscrits comme biens culturels sont également situés à proximité du tracé. Une reconnaissance archéologique aux abords immédiats du tracé (emprises provisoires et définitives) devra être réalisée. Au niveau du patrimoine bâti, le réaménagement de la route nécessitera la démolition du bâtiment sis à la route de Bulle 2, le restaurant du Cerf, à Vuisternens-devant-Romont.

Faune et flore

Le périmètre du projet se situe dans un paysage rural typique du plateau, dominé par l'agriculture et découpé par quelques cordons boisés et cours d'eau. Ces milieux naturels offrent des possibilités d'habitat pour le gibier, la

petite faune et l'avifaune et sont utilisés comme couloirs de migration. La valeur écologique des surfaces végétales aux abords de la route est plutôt pauvre. Il n'y a pas de station d'espèces rares ou menacées recensée.

Les corridors faunistiques seront donc renforcés par des aménagements adéquats au niveau des cours d'eau concernés par le projet (amélioration des cordons boisés, revitalisation), ainsi qu'à proximité du marais de l'Ouchire (passage pour batraciens, mise en réseau de milieux naturels).

Gestion de chantiers

Selon le principe de prévention, il convient de limiter au mieux les nuisances générées par les chantiers. A cet effet, les entreprises appliqueront la réglementation de chantier en vigueur concernant le bruit, les déchets et la protection de l'air, des eaux et des sols. Un suivi environnemental est prévu.

5. MOBILITÉ DOUCE

Dans le cadre du projet, la mobilité douce concerne plus particulièrement les aménagements cyclables. Au titre de promotion de cette forme de mobilité et en référence au message du Conseil d'Etat N° 149 du 18 août 2009 en réponse à la motion Edgar Schorderet/René Thomet du 8 mai 2008 sur les aménagements cyclables, le COPIL a signifié sa volonté d'assurer une continuité de ces aménagements le long de l'axe Romont–Vaulruz.

6. PROJET

En prévision de la phase de réalisation et du marché de construction, la liaison Romont–Vaulruz a été subdivisée en quatre lots distinguant des tronçons géographiquement, techniquement et économiquement homogènes. Ils sont représentés et décrits brièvement ci-dessous:



| <u>Lot</u> | <u>Tronçon</u> | <u>Longueur (m)</u> |
|------------|---|---------------------|
| 10 | Romont–Mézières | 1570 |
| 20 | Mézières–Vuisternens-devant-Romont | 1300 |
| 30 | Vuisternens-devant-Romont–Le Poyet | 1537 |
| 40 | Le Poyet–carrefour de Sâles et carrefour de Vaulruz | 2262 |
| | Romont–Vaulruz | 6669 |

Romont–Mézières

Ce tronçon débute en amont du lieu-dit La Parqueterie à Romont et s'achève à l'entrée du village de Mézières. Le profil géométrique de la route cantonale prévoit une chaussée de 7 mètres pourvue d'accotement de 1,50 m. Par rapport au tracé actuel, le projet se distingue par le déplacement du pont sur la Glâne, en aval de l'ouvrage existant, par la modification de la géométrie routière dans les secteurs de La Parqueterie et Montjoret, ainsi que par l'utilisation de la voie historique Romont–Vaulruz, en aval de la route actuelle, comme chemin de débord au profit du trafic agricole et cycliste.

Le pont sur la Glâne, très dégradé, ne satisfait plus au gabarit et charge des convois exceptionnels dont fait partie l'axe Romont–Vaulruz. Sa reconstruction permettra non seulement d'élargir son gabarit pour d'autres affectations (piétons, cyclistes, élargissement nécessaire au carrefour) mais également d'adapter sa portée aux caractéristiques hydrauliques du cours d'eau de la Glâne.

La nouvelle géométrie routière, entre La Parqueterie et Montjoret, est indispensable à l'amélioration de la sécurité d'un secteur très accidentogène. Le projet fait toutefois quelques concessions aux normes afin de conserver les accès existants à la scierie et au restaurant de La Parqueterie. Le carrefour du même nom bénéficiera, lui, de voies de présélections et pourra être transformé, à futur et au besoin, en giratoire.

Le chemin de débord présente plusieurs avantages, il permet de sortir de la route un trafic lent à fort différentiel de vitesse, il évite l'adjonction à la chaussée de voies lentes ou de bandes cyclables qui, en libérant de l'espace latéral, favorisent l'excès de vitesse et enfin il permet de regrouper des accès latéraux en dehors de la route principale. Ce chemin sera revêtu et élargi à 4 mètres. Des places d'évitement, distantes de 200 à 300 mètres, donc à vue d'œil, seront réalisées pour faciliter les croisements. A l'entrée de Mézières, son profil en long sera modifié de manière à limiter sa pente à 8% et une voie d'accélération sera aménagée à l'intersection de la route cantonale.

Mézières–Vuisternens-devant-Romont

Entre Mézières et Vuisternens-devant-Romont, la route actuelle présente des distances de visibilité localement insuffisantes. Rétablir cette visibilité, pour offrir des possibilités de dépassement notamment, nécessiterait d'importantes modifications du tracé routier, alors que ce tronçon n'est pas particulièrement dangereux. Pour ces raisons, le projet privilégie une solution qui préserve l'infrastructure en place en l'améliorant avec, là aussi, la réalisation d'un chemin de débord au profit du trafic agricole et cycliste. Le profil géométrique comprendra donc une chaussée de 7 mètres et des accotements de 1,50 m, séparés du chemin de débord de 4 mètres par un terre-plein et une haie de protection contre l'éblouissement et les congères. Le carrefour de Villariaz sera réaménagé pour faciliter l'accès au chemin de débord et à la nouvelle laiterie régionale. Le carrefour de l'Église à Vuisternens-devant-Romont sera également réaménagé de manière à améliorer sa viabilité (géométrie, gabarit et les distances de visibilité) actuellement déficiente. A cet effet, le projet prévoit la démolition du bâtiment situé à proximité, le restaurant du Cerf.

Vuisternens-devant-Romont–Le Poyet

Entre Vuisternens-devant-Romont et Sâles, l'étude de trafic a démontré que les possibilités de dépassement étaient suffisantes pour le niveau de service de la route. La nécessité d'un chemin de débord n'était donc plus pertinente, ce d'autant plus que la planification du réseau cyclable cantonal ne signalait aucun potentiel cyclable. Toutefois, le COPIL a souhaité intégrer des bandes cyclables au projet puisqu'il n'existe aucun itinéraire alternatif à proximité de la route cantonale. Le profil géométrique retenu prévoit donc une chaussée de 6 mètres pourvue de bandes cyclables de 1,50 m et d'accotements de 80 cm. Selon l'évolution du trafic, cette plate-forme routière préserve la possibilité d'introduire des voies lentes.

De Vuisternens-devant-Romont jusqu'à l'entrée du hameau du Poyet, le tracé actuel est maintenu. Au Poyet même, secteur très accidentogène, la géométrie routière a été adaptée aux normes en vigueur et les accès latéraux ont été regroupés, notamment sur le carrefour de la Joux qui sera équipé de présélections.

Le Poyet–Carrefours de Sâles et de Vaulruz

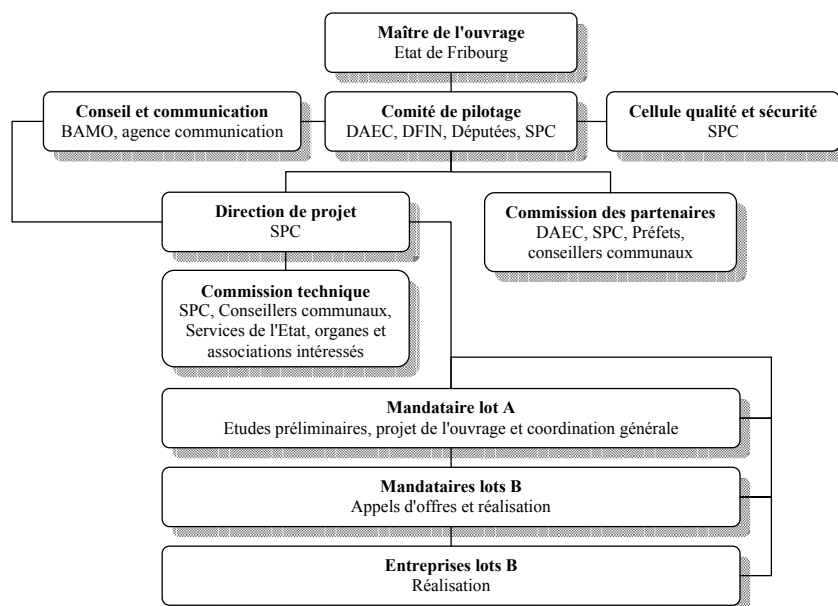
Le dos d'âne des Carrys et le carrefour de Vaulruz sont deux points noirs de ce tronçon.

Aux Carrys, la perte de visibilité consécutive au dos d'âne est à l'origine de graves accidents. Pour remédier à cette situation, plusieurs variantes, dont l'abaissement du profil en long, ont été étudiées. L'aménagement retenu maintient le tracé actuel en y ajoutant une berme centrale de manière à empêcher tout dépassement. Pour améliorer la visibilité et limiter les ralentissements, les accès latéraux seront regroupés sur le carrefour de Montborget.

La configuration actuelle du carrefour de Vaulruz a atteint sa limite de capacité. Le projet prévoit sa transformation en giratoire de 34 mètres de diamètre dans l'emprise actuelle du domaine routier.

Organisation du projet

L'organisation du projet est représentée de façon simplifiée dans l'organigramme suivant:



Programme des travaux

Les travaux seront réalisés par étapes, ou lots, pour respecter la planification financière de l'Etat et afin de ne pas bloquer l'axe Romont-Vaulruz par de multiples chantiers. A cet effet, le programme provisoire du projet prévoit six ans de travaux à partir de fin 2011.

7. COÛTS

En raison de l'organisation du projet, la précision des coûts annoncés diffère entre les aménagements routiers et les ouvrages d'art. Les travaux routiers sont présentés au stade d'un devis, sur la base du projet de l'ouvrage ou projet définitif, alors que les coûts des ouvrages d'art, qui ne représentent que le 7% du coût global du projet, sont encore au stade d'une estimation, sur la base d'avant-projets. Conformément aux normes de construction, la précision d'un devis est de ± 10% alors que celle d'une estimation de coût est de ± 20%. L'auteur du projet est responsable de l'évaluation des coûts des travaux.

Le coût des fouilles archéologiques a été estimé par le Service du même nom à la suite d'une campagne de reconnaissance. Ces coûts sont fournis à titre indicatif, les sondages d'évaluation n'ayant pas encore été réalisés sur la totalité des surfaces.

La somme nécessaire à la communication et l'information a été évaluée par expérience sur des projets similaires.

Le coût des études complémentaires est basé sur un avenant au contrat de l'auteur du projet alors que celui des études pour les phases d'appel d'offres et de réalisation se fonde sur une estimation des honoraires d'après le coût de l'ouvrage, établie selon le règlement de la société suisse des ingénieurs et architectes (SIA 103).

Les coûts nécessaires à l'amélioration de la liaison Romont-Vaulruz se répartissent donc comme suit:

| Lot | Tronçon | Acquisitions (Fr.) | Etudes (Fr.) | Travaux (Fr.) | Total (Fr.) |
|--|--|--------------------|------------------|-------------------|-------------------|
| 10 | Romont-Mézières | 245 700 | 825 000 | 5 245 100 | 6 315 800 |
| 20 | Mézières-Vuisternens-devant-Romont | 1 306 000 | 775 300 | 5 817 100 | 7 898 400 |
| 30 | Vuisternens-devant-Romont-Le Poyet | 391 000 | 808 400 | 6 273 500 | 7 472 900 |
| 40 | Le Poyet-carrefours de Sâles et de Vaulruz | 77 200 | 731 500 | 6 801 000 | 7 609 700 |
| Romont-Vaulruz: total de la réalisation (TTC) | | 2 019 900 | 3 140 200 | 24 136 700 | 29 296 800 |

Ces montants comprennent tous les coûts du projet décomposés dans les rubriques suivantes:

| | Coûts (Fr.) |
|--|-------------|
| - Acquisitions (non soumis à la TVA) | 1 719 000 |
| - Aménagements routiers | 12 722 300 |
| - Ouvrages d'art (ponts, murs de soutènement) | 1 232 800 |
| - Chemins de débords pour les convois agricoles et les cyclistes | 1 554 200 |
| - Bandes cyclables | 2 059 300 |
| - Mesures de protection des eaux (canalisations, bassins de rétention, revitalisation des cours d'eau) | 1 252 100 |
| - Mesures de compensation environnementale | 731 300 |
| - Fouilles archéologiques | 732 700 |

| | |
|---|-------------------|
| - Etudes pour les phases d'appel d'offres et de réalisation de l'ensemble du projet conformément au décret du 7.11.1996 | 2 859 000 |
| Romont-Vaulruz: total (HT) | 24 862 700 |
| Divers et imprévus 10% | 2 486 300 |
| TVA 7,6% | 1 947 900 |
| Romont-Vaulruz: total de la réalisation (TTC) | 29 296 800 |

Les frais d'études complémentaires suivants ne figuraient pas dans le crédit d'engagement de 1996:

| | Coûts (Fr.) |
|--|----------------|
| - Audit de sécurité routière | 9 500 |
| - Etudes complémentaires pour les phases d'études préliminaires et d'études des projets de contournement | 765 000 |
| Romont - Vaulruz: total des études complémentaires (TTC) | 774 500 |

L'amélioration de la liaison Romont-Vaulruz nécessite donc l'investissement suivant:

| | Coûts (Fr.) |
|---|-------------------|
| - Réalisation | + 29 296 800 |
| - Etudes complémentaires | + 774 500 |
| - Part des frais d'acquisition déjà compris dans le crédit d'engagement de 1996 | - 2 000 000 |
| Romont-Vaulruz: total de l'investissement (TTC) | 28 071 300 |

Pour bien cerner l'intérêt de cet investissement, il est nécessaire de le comparer aux coûts indirects du projet, soit ceux que la société aurait à supporter sans sa réalisation. Les chiffres les plus significatifs concernent les aspects sociaux et économiques.

Le gain le plus représentatif des aspects sociaux est sans aucun doute la sécurité routière. En effet, de récentes statistiques effectuées sur le réseau routier cantonal nous indiquent que l'accidentologie régresse de 35 à 55% sur les tronçons routiers réaménagés conformément aux normes.

Du point de vue économique, ce sont les coûts de maintenance de la route qui sont déterminants. L'impact sur le développement socio-économique régional, qui peut être conséquent, mais qui reste très aléatoire, n'est, pour cette raison, pas pris en compte dans cette comparaison.

Sécurité routière (renouvellement de la superstructure routière)

Fr./an 1 000 000

Fr. 11 800 000

8. FINANCEMENT

Conformément à la LR, les frais de construction et d'aménagement des routes cantonales sont à la charge de l'Etat, à l'exception des travaux, ouvrages et installations qui ont un caractère édilitaire, soit ceux qui, par rapport aux besoins du trafic général, sont provoqués de façon prépondérante par les besoins d'un équipement local. Les principaux travaux édilitaires prévus dans le cadre du projet d'amélioration de la liaison Romont-Vaulruz concernent les aménagements de carrefours et de bassins de rétention.

Une subvention fédérale et cantonale est attendue au titre des améliorations foncières (ci-après AF) pour la contribution à l'amélioration de la sécurité du trafic agricole grâce aux chemins de débord.

Le financement du projet se répartit donc comme suit:

| | <u>Coûts (Fr.)</u> |
|--|--------------------|
| Etat de Fribourg | 26 203 000 |
| Commune de Mézières | 513 300 |
| Commune de Vuisternens-devant-Romont | 645 000 |
| Subventions AF | 710 000 |
| Romont–Vaulruz: total de l'investissement (TTC) | 28 071 300 |

Le montant du crédit sollicité pour l'amélioration de la liaison Romont–Vaulruz s'élève donc à **26 203 000 francs TTC** pour l'Etat de Fribourg.

9. AUTRES ASPECTS

Le décret proposé n'influence pas la répartition des tâches entre l'Etat et les communes. Il n'a pas d'influence sur l'effectif du personnel de l'Etat et n'est pas concerné par les questions d'eurocompatibilité des textes législatifs.

Il s'agit d'une dépense nouvelle au sens de l'article 23 de la loi sur les finances du 25 novembre 1994. Le crédit d'engagement est donc soumis au référendum financier facultatif conformément à l'article 102 let. f) de la loi sur l'exercice des droits politiques du 6 avril 2001.

Compte tenu du montant de la dépense, le projet de décret devra, conformément à l'article 141 al. 2 de la loi du 6 septembre 2006 sur le Grand Conseil, être adopté à la majorité qualifiée des membres du Grand Conseil (56 voix) et non à la majorité des membres présents (art. 140 de la même loi).

10. CONCLUSIONS

Ce projet est le fruit d'un consensus judicieux entre les exigences du trafic, la protection de l'environnement, le développement socio-économique de la Glâne et la capacité d'investissement de l'Etat. Il satisfait aux objectifs d'amélioration de la liaison Romont–Vaulruz et tient compte des préceptes du développement durable liés:

- aux aspects environnementaux, soit le respect des charges compatibles (bruit, pollution de l'air) et la limitation des emprises de terrain du projet;
- aux aspects sociaux, soit l'amélioration de la sécurité routière, l'extension du réseau cyclable et la conformité avec les instruments de planification de l'aménagement du territoire;
- aux aspects économiques, soit la restauration du niveau de service et des conditions de circulation sur l'axe Romont–Vaulruz ainsi que l'optimisation du coût d'investissement du projet par rapport à la maintenance nécessaire de l'infrastructure actuelle.

Pour les raisons évoquées dans ce message, nous vous demandons de soutenir ce projet en approuvant le crédit sollicité.

BOTSCHAFT Nr. 183

2. März 2010

des Staatsrats an den Grossen Rat zum Dekretentwurf über einen Verpflichtungskredit für den Ausbau der Kantonsstrasse Romont–Vaulruz sowie für ergänzende Studien und Landerwerbe

Wir ersuchen hiermit um die Gewährung eines Verpflichtungskredits von 26 203 000 Franken für die Verbesserung der Kantonsstrasse zwischen Romont und Vaulruz, Achse 1400, Sektoren 9 bis 17. Dieser Kredit umfasst auch die notwendigen Beträge für die Studien und den Landerwerb in Ergänzung zum Projekt, unter Bezugnahme auf das Dekret vom 7. November 1996 über den Grundkredit für Studien und Landerwerb und die Annahme des Berichts Nr. 9 vom 19. März 2007 des Staatsrats an den Grossen Rat über das Postulat Nr. 296.05 Georges Godel/Jacques Morand betreffend der Ausdehnung des Projekts auf die Studien über die Umfahrung von Vuisternens-devant-Romont, die Teilumfahrung der Stadt Romont über die Route de la Glâne und die Umfahrung des Weilers Les Chavannes.

Die Botschaft ist wie folgt gegliedert:

1. Einleitung
2. Rückblick
3. Studien
4. Umwelt
5. Langsamverkehr
6. Projekt
7. Kosten
8. Finanzierung
9. Andere Folgen
10. Schlussfolgerungen

1. EINLEITUNG

Gemäss Sachplan der Kantonsstrassen, konkretisiert im Strassengesetz vom 15. Dezember 1967 (StrG) bilden die Verbindungsstrasse zwischen Romont und Vaulruz sowie die Autobahn A12 eine Hauptachse im kantonalen Strassennetz. Mit dieser Klassifikation soll das Regionalzentrum des Glânebezirks wie im kantonalen Richtplan vorgesehen wirtschaftlich und sozial attraktiver werden.

Diese Achse ist die wichtigste Querverbindung im Süden des Kantons Freiburg, zwischen Glâne- und Greyerzbezirk. Sie schliesst sich auch an die direkteste Verbindung zwischen dem Broye- und Greyerzbezirk an.

Das gegenwärtige eher heterogene Strassennetz entspricht nicht mehr der Funktion und der Betriebsbereitschaft dieser Achse im kantonalen Strassennetz. Konkret zeigt sich dies in unzureichenden Fahrbahnbreiten, einer Geometrie, die an vielen Stellen keine ausreichende Sichtweite erlaubt, zahlreichen Seitenzufahrten und Kreuzungen ohne Ausrüstungen sowie fehlenden Radwegen.

Auf dieser Achse besteht keine Verkehrsüberlastung, doch ist die Verkehrszunahme zwei bis drei Mal höher als der kantonale Durchschnitt. Die Unfallrate ist besorgniserregend und ist ein Zeichen für gefährliche Streckenabschnitte, die den heutigen Sicherheitsanforderungen nicht genügen.