

RAPPORT N° 9 *19 mars 2007*
du Conseil d'Etat au Grand Conseil
sur le postulat N° 296.05 Georges Godel/
Jacques Morand concernant l'axe de
liaison Romont–Vaulruz

Nous avons l'honneur de vous soumettre le rapport suite à l'acceptation par le Grand Conseil du postulat Georges Godel/Jacques Morand concernant l'axe de liaison Romont–Vaulruz.

Le présent rapport comprend les points suivants:

1. Rappel du postulat et de la réponse du Conseil d'Etat
2. Rappel des objectifs de l'étude
3. Etudes entreprises
4. Analyse des variantes
5. Résultats
6. Recommandations du comité de pilotage
7. Position du Conseil d'Etat

1. RAPPEL DU POSTULAT ET DE LA RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

Par postulat déposé et développé le 13 octobre 2005, les députés Georges Godel et Jacques Morand demandaient au Conseil d'Etat, dans le cadre du projet prioritaire de la route de liaison à l'A12 Romont–Vaulruz, de présenter:

1. Un concept global sur le contournement de Romont, Mézières et Vuisternens-devant-Romont. Ce concept devra en outre définir le contournement le plus indispensable pour atteindre les objectifs fixés.
2. Un rapport sur la possibilité d'intégrer dans les meilleurs délais tout ou partie du concept dans le projet actuellement en cours.

Dans sa réponse, le Conseil d'Etat constatait que le comité de pilotage, présidé par le Directeur de l'aménagement, de l'environnement et des constructions et composé des Préfets de la Glâne et de la Gruyère et des représentants des communes (Mézières, Romont, Sâles, Vaulruz, Vuisternens-devant-Romont), avait validé et étendu les objectifs de l'étude (cf. pt 2 ci-dessous).

Le Conseil d'Etat était donc prêt à présenter au Grand Conseil un rapport sur le concept global des contournements de Romont et Vuisternens-devant-Romont. Il proposait alors au Grand Conseil d'accepter le postulat, ce qui a été fait le 11 mai 2006 par 100 voix contre 0 et 2 abstentions.

2. RAPPEL DES OBJECTIFS DE L'ÉTUDE

L'objectif général et les six objectifs détaillés de l'étude d'amélioration de la liaison Romont–Vaulruz ont été définis dans la séance du comité de pilotage du 7 novembre 2005, de la façon suivante:

Objectif général:

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

Objectifs détaillés:

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 utilité/coûts 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.

3. ÉTUDES ENTREPRISES

Dans le cadre du décret N°596 du 7 novembre 1996 relatif à l'ouverture d'un crédit d'engagement pour les études et acquisitions de terrain en vue de l'aménagement de la route cantonale N°140 Romont–Vaulruz, les études suivantes ont été entreprises:

3.1 Tracé hors localité

Les études d'un avant-projet en dehors des localités sont achevées. L'avant-projet permettra de définir un cahier des charges pour l'étude du projet définitif en vue de sa mise à l'enquête publique.

Le comité de pilotage doit encore analyser cet avant-projet et établir des recommandations à l'intention du Conseil d'Etat pour les options fondamentales à retenir pour cette partie du projet.

3.2 Amélioration du tracé au hameau du Poyet

Une étude préliminaire a été établie concernant l'amélioration du tracé au hameau du Poyet, sans qu'on puisse parler réellement d'une route de contournement. L'analyse a porté sur quatre variantes dont celle du tracé existant avec des corrections locales pour améliorer la sécurité (annexe 1).

3.3 Les contournements

Des études préliminaires ont également été établies pour les contournements de Vuisternens-devant-Romont selon sept variantes dont le maintien du tracé existant avec valorisation de la traversée selon les principes Valtraloc (annexe 2).

De même, le contournement sud de Romont a été analysé selon cinq variantes, l'une étant constituée par le tracé existant (annexe 3).

3.4 Cas de Mézières

La route de contournement de Mézières a été exclue de la suite des études d'amélioration de la liaison Romont–Vaulruz. En effet, le tracé actuel à travers le village est aménagé entièrement avec des trottoirs de chaque côté

de la chaussée. Ces aménagements relativement récents justifient de ne pas entreprendre des études pour une traversée du village, dans la mesure où le tracé existant correspond aux objectifs de l'étude, notamment la liaison confortable et attractive, un temps de parcours satisfaisant. Cependant, conformément aux objectifs du projet, un contournement développé au stade d'étude préliminaire sera intégré au PAL communal afin d'en garantir sa faisabilité à long terme.

4. ANALYSE DES VARIANTES

L'analyse des variantes a été effectuée selon deux méthodes différentes:

- La première méthode, dite des coûts/avantages, est basée sur l'utilisation du système d'indicateurs NISTRA (Nachhaltigkeits-Indikatoren für Strasseninfrastrukturprojekte/Indicateurs du développement durable pour les routes) développé par l'Office fédéral des routes. Cette méthode compare les avantages obtenus par une variante relativement aux coûts. Tous les critères utilisés sont monétarisés, c'est-à-dire traduits en coûts en francs par année. Il s'agit par exemple des coûts de construction et d'entretien, ainsi que des coûts aux usagers. Il n'existe pas de pondération entre les critères, dont le nombre est restreint aux indicateurs qui peuvent être monétarisés.

☞ La méthode Electre III a également été utilisée. Cette méthode compare les variantes deux par deux, avec un panel d'indicateurs très large reflétant l'entier des critères du développement durable. Une pondération des critères a été effectuée par les douze membres du comité de pilotage. Cette pondération reflète des sensibilités très diverses et la variabilité des pondérations données par les membres du comité de pilotage garantit une représentativité de l'application de la méthode. Dans cette méthode, qui est une méthode d'agrégation partielle, vingt-sept critères sont considérés. Les résultats se présentent sous forme de graphes de surclassements et des positions dans les classements.

Les deux méthodes sont compatibles et complémentaires, mais peuvent cependant donner des résultats différents, le nombre et le type de critères utilisés étant également différents.

Dans les deux cas, il s'agit de méthodes d'aide à la décision. Les résultats ne doivent pas se substituer à la décision elle-même. C'est pourquoi le comité de pilotage a établi et émis des recommandations à l'intention du Conseil d'Etat.

Les variantes ont été évaluées de la manière suivante:

- ☞ une analyse par projets à savoir les quatre variantes de l'amélioration du tracé au Poyet, les sept variantes du contournement de Vuisternens-devant-Romont et les cinq variantes du contournement sud de Romont, dont les résultats ont permis une appréciation des effets locaux de chacun des tracés;
- les variantes retenues ont ensuite été analysées par rapport à leur contribution à l'amélioration de la liaison Romont–Vaulruz.

5. RÉSULTATS

Les résultats obtenus ont révélé une excellente concordance entre les méthodes d'évaluation, ce qui a conforté le comité de pilotage dans ses choix.

La proposition recommandée sur la base de l'étude technique est donc la suivante:

- ☞ amélioration de la route Romont–Vaulruz hors localité, par une amélioration du gabarit et une séparation du trafic agricole par des chemins de débord et une concentration des croisements;
- pour l'aménagement au Poyet, il y a lieu de rester sur le tracé actuel;
- pour le contournement de Vuisternens-devant-Romont, il faut donner la préférence à la variante courte V21 (annexe 2), soit un contournement ouest par le secteur central, le tracé le plus direct;
- pour le contournement de Romont, l'analyse technique ne montre pas de nécessité évidente à l'échelle de l'analyse de l'axe Romont–Vaulruz.

Toutefois, le jugement en ce qui concerne le contournement de Romont doit être tempéré dans le cadre de cette étude, en fonction de l'échelle d'évaluation. En effet, l'analyse a été effectuée pour la liaison Romont–Vaulruz et non pas pour l'agglomération de Romont elle-même, prenant en compte la liaison est-ouest à proximité de cette localité. L'étude du contournement de Romont devrait être entreprise dans le cadre d'une autre étude.

6. RECOMMANDATIONS DU COMITÉ DE PILOTAGE

Le comité de pilotage, dans sa séance du 7 décembre 2006, a pris connaissance en détail des résultats de l'évaluation et propose au Conseil d'Etat:

1. De retenir la variante V42 (annexe 4), soit une amélioration du tracé existant sur l'ensemble de la liaison Romont–Vaulruz, avec un contournement le plus direct possible de Vuisternens-devant-Romont (variante V21). Cela représente un montant d'environ 30 millions de francs – sous réserve des décisions concernant l'amélioration du tracé existant – et, nonobstant le résultat de l'étude technique, la réalisation du contournement du hameau des Chavannes (ce qui porte le coût total à 35 millions).
2. De réserver les terrains pour une réalisation future de la variante de contournement sud de Romont, variante V31 (annexe 3), pour réalisation ultérieure.
3. D'entreprendre des études pour un contournement de Romont, dans le cadre d'une étude régionale prenant également en compte les liaisons est-ouest de cette localité.

7. POSITION DU CONSEIL D'ÉTAT

Le Conseil d'Etat prend acte de l'analyse des variantes pour les différents contournements ou améliorations de tracé qui ont été étudiés sous l'égide du comité de pilotage. Il prend acte également des propositions du comité de pilotage.

Le Conseil d'Etat constate que la route traversant actuellement le hameau des Chavannes est une route communale. Il convient donc d'analyser la prise en charge des frais de ce contournement avec la commune. Au cas où ces frais devaient incomber à l'Etat, la route allant de la Parqueterie au carrefour de la route cantonale aux Chavannes devrait être intégrée au réseau routier cantonal.

Sur ces bases, le Conseil d'Etat:

1. Décide de retenir la variante V42 comprenant une amélioration de l'ensemble du tracé Romont–Vaulruz, sur le tracé actuel y compris au Poyet, avec un contournement de Vuisternens-devant-Romont le plus direct, soit la variante V21. Il décide d'intégrer le contournement du hameau des Chavannes dans la suite des études. Il charge la DAEC d'analyser avec la commune la répartition des frais de ce contournement et éventuellement le classement de cette route au réseau routier cantonal. Le déclassement ultérieur d'une partie du tracé situé au nord de la localité est réservé.
2. Décide de réserver les terrains pour le contournement sud de Romont selon la variante V31. Cette réservation de terrains se fera sous la forme d'une zone réservée d'une validité de cinq ans.
3. Charge la DAEC d'analyser un contournement de Romont prenant en compte l'axe est-ouest aussi bien que la liaison Romont–Vaulruz.

Suite aux études, le Conseil d'Etat proposera au Grand Conseil un message accompagnant un projet de décret relatif aux travaux d'aménagement de la liaison Romont–Vaulruz comprenant les éléments cités ci-dessus. Ce message et projet de décret seront transmis au Grand Conseil en 2008.

Le Conseil d'Etat invite le Grand Conseil à prendre acte de ce rapport.

- Annexes:
1. Variantes V1 Le Poyet
 2. Variantes V2 contournement de Vuisternens-devant-Romont
 3. Variantes V3 contournement de Romont
 4. Romont–Vaulruz: variante V42

BERICHT Nr. 9 *19. März 2007*
des Staatsrats an den Grossen Rat
zum Postulat Nr. 296.05 Georges Godel/
Jacques Morand über die Verbindungsstrasse
Romont–Vaulruz

Nachdem der Grosse Rat das Postulat Georges Godel/Jacques Morand über die Verbindungsstrasse Romont–Vaulruz angenommen hat, unterbreiten wir Ihnen den vorliegenden Bericht.

Der Bericht ist wie folgt gegliedert:

1. Zusammenfassung des Postulats und der Antwort des Staatsrats
2. Rückblick auf die Ziele der Studie
3. Bisherige Studien
4. Variantenvergleich
5. Ergebnisse

6. Empfehlungen des Steuerungsausschusses
7. Standpunkt des Staatsrats

1. ZUSAMMENFASSUNG DES POSTULATS UND DER ANTWORT DES STAATSRATS

In ihrem am 13. Oktober 2005 eingereichten und gleichentags begründeten Postulat ersuchten die Grossräte Georges Godel und Jacques Morand den Staatsrat, im Rahmen des prioritären Projekts für den A12-Zubringer Romont–Vaulruz Folgendes zu unterbreiten:

1. Ein Gesamtkonzept für die Umfahrungen von Romont, Mézières und Vuisternens-devant-Romont. Im Konzept sollte auch festgelegt werden, auf welche der Umfahrungen für die Erreichung der Ziele am wenigsten verzichtet werden kann.
2. Einen Bericht über die Möglichkeit, das gesamte Konzept oder einen Teil davon innert nützlicher Frist in das derzeit laufende Projekt zu integrieren.

In seiner Antwort stellte der Staatsrat fest, dass der Steuerungsausschuss – bestehend aus den Oberamtmännern des Glane- und Greyerzbezirks, mehreren Gemeindevertretern (Mézières, Romont, Sâles, Vaulruz, Vuisternens-devant-Romont) sowie dem Direktor für Raumplanung, Umwelt und Bau als Vorsitzender – die Ziele der Studie genehmigt und ausgedehnt hat (siehe Punkt 2).

Entsprechend war der Staatsrat bereit, dem Grossen Rat einen Bericht über das Gesamtkonzept der Umfahrungen von Romont und Vuisternens-devant-Romont vorzulegen. Er empfahl das Postulat zur Annahme und das Parlament folgte dem Staatsrat, indem es das Postulat am 11. Mai 2006 ohne Gegenstimme (mit 100 Ja-Stimmen und 2 Enthaltungen) erheblich erklärte.

2. RÜCKBLICK AUF DIE ZIELE DER STUDIE

In der Sitzung vom 7. November 2005 hat der Steuerungsausschuss folgende Ziele für die Studie zur Verbindung Romont–Vaulruz festgelegt:

Allgemeines Ziel:

Beitrag an eine angemessene wirtschaftliche und soziale Entwicklung des Glanebezirks dank leistungsfähiger Verkehrswege.

Die Ziele im Detail:

1. Sicherstellen einer komfortablen Verbindung zwischen Romont und der A12;
2. Verkürzung der tatsächlichen Fahrzeit dank konstanten Fahrgeschwindigkeiten und flüssigem Verkehr;
3. Festlegung der Prioritäten und des Zeitplans für die Verwirklichung, unter Berücksichtigung sowohl der Bedürfnisse der Region als auch der verfügbaren finanziellen Mittel des Staats;
4. Prioritär: Auslotung der Möglichkeiten für eine Verbesserung der bestehenden Verbindung zwischen den Ortschaften;
5. Analyse des Kosten-Nutzen-Verhältnisses der Umfahrungen von Vuisternens-devant-Romont und Romont; Einbezug der Umfahrungen in die Ausführungsphasen je nach Resultat;