
Réponse du Conseil d'Etat

1. Cadre général

La traversée du village de Jaun se trouve sur la route cantonale No 110, partie intégrante de la route principale suisse H 189 – H 505.

La fonction de la route Bulle – Boltigen dépasse le cadre régional et cantonal. Elle constitue un maillon important des liaisons de la région lémanique à la Suisse centrale et orientale. Plusieurs corrections et améliorations ont déjà été réalisées entre Bulle et Jaun; différents tronçons de cette même artère sont à l'étude. La nécessité de réaménager la traversée de Jaun est reconnue depuis plusieurs années déjà; la traversée de la localité de Jaun est dans sa majeure partie très sinueuse et offre aux piétons, habitants et touristes une sécurité précaire.

Les dimensions du revêtement insuffisantes, la gélivité de la grave et les signes de fatigue que présente la chaussée nécessitent une réfection complète de cette dernière. La solution retenue maintient le tracé existant avec la correction des points sinueux. A souligner que dans le cadre des travaux relatifs à la reconstruction du col du Jaun, l'Etat s'était engagé à poursuivre les études et à entreprendre l'aménagement de la traversée de la localité.

Le projet comprend aussi une mesure de protection de la route contre les chutes de pierres, en amont des secteurs «Unter der Burg» et «Kappelboden», ainsi que des dispositifs contre les glissements de neige en amont du secteur de «Kappelboden». Ces travaux sont en cours depuis 2001 et se poursuivront jusqu'en 2003. L'aménagement de la route a été mis à l'enquête publique dans la Feuille officielle No 25 du 20 juin 1997 durant 30 jours. Durant cette période, 7 oppositions ont été déposées. Après les séances de conciliation, 6 oppositions ont été retirées et 1 opposition a été maintenue. La procédure d'approbation du projet par l'Autorité cantonale est terminée.

La commune de Jaun a voté sa part de crédit, sous réserve d'encaisser la subvention fédérale de 77 % pour tout le projet.

2. Rappel du projet

Inspiré du guide VALTRALOC, le concept de base a été élaboré conjointement par le Département des ponts et chaussées et la commune de Jaun. Il comprend trois séquences distinctes: l'entrée Ouest, le centre du village et la zone de transition. Dans le secteur de l'entrée Ouest, le caractère évident de route cantonale est maintenu avec une largeur de chaussée de 6 m; la sécurité des piétons est assurée par la construction d'un trottoir. Sur le solde du tracé, le concept prévoit des mesures incitatives de réduction de vitesse ainsi qu'une certaine convivialité entre le trafic motorisé individuel et les piétons. La largeur de la chaussée sera de 5,60 m avec surlargeur dans les courbes et une largeur libre minimale de 6.20 m.

Le projet, d'une longueur totale de 1640 m, emprunte le tracé actuel avec une légère correction près de l'hôtel de la «Cascade» et une autre, plus marquée, à Kappelboden. Il se

termine par un giratoire au carrefour de la route d'Abländschen. La géométrie, sinueuse, est caractérisée par un enchaînement de courbes. Le profil en long du projet est le même que celui de la route existante.

A part le secteur «Centre du village», la route est bordée d'un trottoir de 1,65 m de large, délimité par une bordure biaise en pierres naturelles de 18 cm d'épaisseur. Les accotements bordent la chaussée. Ils sont constitués d'une banquette en grave de 1 m de large, engazonnés dans la zone «entrée Ouest»; dans la zone «Centre du village», l'aménagement est plus urbain (cunette en pavés et un raccordement au niveau de la chaussée jusqu'aux façades des maisons).

Plusieurs ouvrages (murs de soutènement de la cascade, de Hollenweg et de Unter der Burg) sont nécessaires. Le pont existant de l'Allmendbach subira certains travaux d'assainissement et de restauration, mais sera maintenu; l'élargissement nécessaire sera réalisé par la construction d'une nouvelle dalle.

La traversée du hameau de Kappelboden est l'endroit le plus sinueux et le plus resserré de la route actuelle. La solution adoptée comporte la construction d'un pont de 56 m de long, prolongé aux extrémités par des murs d'ailes des culées.

Le ponceau de Kappelboden est en bon état. Il sera simplement élargi.

Les accès privés sont, dans l'ensemble, maintenus dans leur état existant. Le parking projeté utilisera, dans le village, des surfaces déjà affectées à cette fin. La compensation des places de parc perdues par l'élargissement est prévue par la construction d'un parking enterré de huit places «Im Dorf».

Le projet comprend aussi une mesure de protection de la route contre les chutes de pierres en amont des secteurs «Unter der Burg» et «Kappelboden» ainsi que des dispositifs contre les glissements de neige en amont du secteur de «Kappelboden».

En conclusion, le projet, bien que restant essentiellement sur le tracé existant, implique des travaux importants. Il s'agit en effet de moderniser une route ancienne, tout en améliorant la qualité de vie des habitants et visiteurs. Le trafic, relativement faible (1700 vhc/jour en moyenne), permet d'envisager de rester sur l'assiette actuelle et d'éviter les travaux encore plus importants d'un évitement de la localité.

3. Aspects financiers

Les travaux, à charge du canton, comprennent:

- la reconstruction de la route et la construction d'un accotement:
- la nouvelle canalisation d'évacuation des eaux de surface, avec raccordement aux ruisseaux*;
- les ouvrages d'art;
- les ouvrages de soutènement^{*};
- les ouvrages de protection contre les chutes de pierres et des avalanches*;
- la construction d'un giratoire*;
- la construction d'un parking*;
- le réaménagement des accès latéraux*.

_

^{*} Travaux répartis entre la commune et l'Etat

Les autres travaux, principalement les aménagements de valorisation de la traversée, sont à la charge de la commune. La répartition des frais, découlant du décret No 496 du 17 septembre 1996, est la suivante:

a) Montants des travaux

	Fr.
a. Coût total selon décret du 17 septembre 1996	14 729 190
b. à déduire: protection contre les chutes de pierres (à charge du canton, subvention par le biais des forêts)	1 004 495
c. Montant des travaux routiers	13 724 695
d. à déduire, 1 parking (non subventionnable)	365 295
à déduire, 1 accès (abandonné)	68 160
e. Montant objet de la contribution fédérale	13 291 240
f. Contribution fédérale attendue 63 %	8 373 481

b) Répartition des frais

La répartition des frais actuellement envisagée est la suivante (en attente de la détermination de la Confédération)

a. Coût des travaux routiers		13 724 695
b. Contribution fédérale atten	due	8 373 481
c. A charge du canton et de	la commune	5 351 214
d. Part cantonale (voir annexe 1) 73,1 %		3 909 734
e. Part communale	26,9 %	1 441 480

4. Principe de répartition des frais

Les art. 46 ss LR fixent les principes relatifs aux frais de construction et d'aménagement de routes cantonales. Ces frais sont à la charge de l'Etat, à l'exception des travaux, ouvrages et

installations qui ont un caractère édilitaire (art. 46 LR). Ces derniers sont notamment (art. 50a LR):

- les trottoirs, passages piétons et toutes installations servant à la protection du public;
- les aménagements de valorisation des espaces routiers en traversée de la localité.

Dans le cas de la traversée de Jaun, ces principes ont été appliqués pour la chaussée. En complément, et conformément à la pratique habituelle, la répartition des frais liés aux ouvrages est la suivante:

- Giratoire d'Abländschen: en fonction du nombre de branches (2/3 canton, 1/3 commune).
- Canalisation: en fonction des surfaces drainées.
- Ponts, ponceaux (art. 49 al. 3 LR) et mur de Hollenweg, situé dans un espace non bâti: 100 % à charge du canton.
- Murs nécessités tant par l'élargissement de la route que les trottoirs: en fonction des largeurs respectives.
- Parking: moitié moitié.

La répartition des frais est conforme tant à la loi du 15 décembre 1967 sur les routes qu'à la pratique appliquée uniformément dans le canton. La répartition de la contribution fédérale, retenue par simplification, est même légèrement favorable à la commune. Toute prise en charge supplémentaire par l'Etat, au titre du compte routier, de frais incombant à la commune, constituerait un précédent illégal.

Il convient de rappeler que les demandes similaires d'autres communes ont toujours été refusées. L'Etat fait face à ses obligations légales, mais ne peut aller au-delà.

5. Autres possibilités d'aide

Il n'existe pas, en soi, d'autres formes d'aide publique cantonale dont pourrait bénéficier la commune de Jaun. Il faut rappeler à cet égard que jusqu'à fin 1993, l'Etat pouvait accorder des subsides d'assistance aux communes financièrement faibles. Ces subsides servaient à payer tout ou partie des intérêts des emprunts contractés par des communes financièrement faibles pour des travaux d'équipement indispensables.

Cette mesure a été abrogée par le Grand Conseil en 1993 dans le cadre du programme 1993 de redressement des finances de l'Etat. Il faut également noter que la commune de Jaun se situe en classe 6 avec un indice de capacité financière de 67.50. C'est donc la péréquation financière intercommunale qui permet actuellement de compenser, en partie, les disparités financières existant entre communes. Un renforcement des effets de cette péréquation sera examiné dans le cadre de la révision totale de la péréquation financière intercommunale prévue au programme gouvernemental de la présente législature.

Une aide complémentaire par le biais des crédits LIM (Loi fédérale sur l'aide aux investissements dans les régions de montagne du 21 mars 1997) pourrait être sollicitée par la commune. En cas d'accord des organes compétents, en particulier de la région, cette aide serait cependant remboursable à terme selon le système LIM.

6. Conclusion

L'aménagement de la traversée de Jaun est une tâche conjointe du canton et de la commune. Il bénéficie d'une contribution fédérale au titre des routes principales suisses.

Sous l'angle de la loi sur les routes, il n'existe pas de possibilité d'augmenter la part cantonale.

Il n'existe d'autre part pas d'autres formes d'aide publique cantonale dont pourrait bénéficier la commune.

Pour ces raisons, le Conseil d'Etat invite le Grand Conseil à rejeter la motion.