

Question

Je souhaite que le Conseil d'Etat anticipe l'ouverture de la liaison du giratoire de Riaz vers la zone industrielle de Planchy dans les meilleurs délais.

Nombre de camions et de personnes travaillant dans cette zone éviteront ainsi la ville.

Par des mesures appropriées l'on veillera à canaliser les véhicules uniquement sur la zone industrielle.

Attendre 2009 n'est pas une solution !

Le 12 octobre 2005

Réponse du Conseil d'Etat

1. Généralités

Le projet de la route d'évitement a été mis à l'enquête avec un programme des travaux prévoyant une ouverture globale de l'ensemble du tracé en 2009. Le plan directeur partiel des transports (PDpT) de Bulle et La Tour-de-Trême, qui décrit les mesures d'accompagnement de la route d'évitement, ne prévoit pas d'ouverture partielle de la H189. Une ouverture anticipée de l'interface de Planchy entraînant un autre fonctionnement que celui de l'ensemble du tracé a des conséquences différentes de celles prévues dans ce plan directeur. En cas de modifications importantes, le PDpT devrait faire l'objet d'une nouvelle mise en consultation.

Consultée sur la question en référence, la ville de Bulle a demandé à un bureau spécialisé un rapport concernant la faisabilité d'une ouverture partielle de la H189 entre l'accrochage nord et l'interface de Planchy. Ce rapport a été transmis au Service des ponts et chaussées le 1^{er} février 2006. La présente réponse tient compte des données techniques de ce rapport.

2. Données techniques

2.1 *Durée de l'ouverture provisoire*

Selon le programme des travaux, une ouverture anticipée est théoriquement possible de fin mars 2007 à fin décembre 2009, soit trente-trois mois avant l'inauguration officielle. Cette durée doit toutefois être relativisée d'entrée de cause, car certains travaux de finition sont impossibles à réaliser sous circulation. Il s'agit notamment de la période servant à l'équipement électromécanique du tronçon et celle correspondant à la pose des couches de liaison et de roulement. Une ouverture anticipée effective du tronçon ne peut donc théoriquement se faire qu'entre fin mars 2007 et fin août 2009, avec une interruption de trois mois en 2008, soit vingt-six mois au total.

Cependant, lors du démarrage de l'excavation pour la tranchée couverte de Planchy, les camions en attente de chargement se situeront à proximité immédiate de l'interface de

Planchy. Les files d'attente se feront donc sur le nouveau tracé. Cela réduit encore la durée d'ouverture possible du tronçon à vingt mois au maximum.

2.2 Trafic

Dans sa configuration finale, l'interface de Planchy donne accès à la zone industrielle du même nom. Il permet également de pénétrer dans le quartier du chemin des Crêts, mais des mesures d'accompagnement doivent permettre de plafonner ce trafic à un niveau compatible avec le caractère résidentiel de la zone.

Le trafic actuellement généré par la zone industrielle est d'environ 4500 véhicules par jour (vhc/j), dont 1500 pourraient emprunter le tronçon ouvert totalement par anticipation de la H189, le solde venant par le chemin des Crêts.

2.3 Impacts sur le chantier

Une ouverture anticipée a des conséquences inévitables sur le programme des travaux et la manière de gérer le chantier, notamment à cause du mélange entre le trafic général et le trafic de chantier. Cela pose tout d'abord un problème de sécurité, avec les problèmes de responsabilité qui en découlent.

Selon le rapport d'impact sur l'environnement, mis en consultation en même temps que la mise à l'enquête du projet, il est prévu d'utiliser le tracé déjà construit pour transporter les matériaux d'excavation de la tranchée couverte de Planchy et du tunnel sous les voies tpf à la décharge de la Sionge, de façon à diminuer les nuisances sur le réseau existant. Cela rend possible l'utilisation d'engins de transport de type tombereau (dumper) de grande capacité qui permettent de réduire les coûts de transport. Ce trafic emprunte la H189 jusqu'à proximité du passage supérieur (PS) de La Léchère, où une piste de chantier provisoire permet de rejoindre la route de La Léchère et la décharge de la Sionge. La piste provisoire est utilisée dans les deux sens dans le projet actuel.

2.4 Impacts sur les coûts

Actuellement, seule une couche de base est posée sur le tronçon de la H189 compris entre la Sionge et Planchy. Elle est suffisante pour le trafic de chantier, mais pas pour le trafic général en cas d'ouverture anticipée. Il conviendrait donc de poser les couches de liaison et de roulement avant ouverture. Dans la mesure où ces travaux doivent de toute façon être réalisés, cela n'engendre pas de coût supplémentaire. Cependant, l'usure due aux trafics général et de chantier lors d'une ouverture anticipée imposerait de changer la couche de roulement en fin de la période provisoire. Le coût de cette opération est estimé à 275 000 francs.

D'autre part, une ouverture anticipée impose un entretien d'exploitation du tronçon pour 16 000 francs par an (soit 27 000 francs pour vingt mois) et un service hivernal pour 8000 francs par an, ou 16 000 francs pour la durée de l'ouverture provisoire (deux hivers).

Enfin, il y a lieu de compléter la signalisation prévue, en fonction des variantes, pour environ 30 000 francs.

3. Les variantes étudiées

La variante de référence correspond au statu quo quant à l'ouverture de la H189 au trafic général en décembre 2009. Elle permet la comparaison avec les variantes ci-dessous.

3.1 Variante 1 : ouverture complète

Le tracé de la H189 depuis l'accrochage nord jusqu'à Planchy serait ouvert complètement au trafic dans les deux sens, sans restriction. Tous les mouvements à l'interface de Planchy sont possibles.

Un trafic de 7200 vhc/j est attendu sur la H189, dont 1500 vhc/j en direction de Planchy et 5700 vhc/j sur le chemin des Crêts, soit un trafic supplémentaire de 4200 vhc/j. Il convient en effet de tenir compte du fait qu'une partie du trafic généré par la zone industrielle continuerait à venir par la ville. Ce trafic supplémentaire est incompatible avec la nature résidentielle de ce chemin. Les mesures de modération prévues dans le plan directeur partiel des transports (PDpT – mesures d'accompagnement de la H189) devraient être mises en place parallèlement à l'ouverture du tronçon à la circulation, le chantier sur le chemin des Crêts participant largement à l'effet dissuasif.

D'autre part, le trafic de chantier est mélangé au trafic général, ce qui diminue fortement la sécurité. Le trafic de chantier revenant de la décharge ne pourrait plus emprunter la piste provisoire de La Léchère et devrait emprunter le chemin agricole existant entre la route de La Léchère et le chemin des Crêts.

Les coûts supplémentaires approximatifs liés à cette variante sont les suivants (en francs) :

Renouvellement du revêtement de la H189	275 000
Signalisation provisoire	30 000
Exploitation et service hivernal	33 000
Total	338 000

3.2 Variante 2 : modification de l'interface de Planchy

Cette variante consiste en une ouverture complète de la H189 entre la Sionge et Planchy, l'interface de Planchy étant provisoirement modifiée de façon à ne donner accès qu'à la zone industrielle – à l'exclusion du trafic vers la ville – réduisant de ce fait les risques d'augmentation du trafic sur le chemin des Crêts. Pour ce faire, le giratoire sur la route de l'Industrie est provisoirement modifié de façon à empêcher les mouvements vers le chemin des Crêts et ne permettant que ceux vers la zone de Planchy. Cela s'effectuerait par une surcharge d'enrobé bitumineux afin de mettre à niveau les îlots et la pose de balises.

Le tronçon de la H189 absorbe 1500 vhc/j en direction de Planchy, soulageant d'autant la route de Riaz. Cette variante est, de ce point de vue, intéressante. Toutefois, le risque que des gens empruntent la sortie vers la zone industrielle de Planchy et rebroussement chemin dans cette dernière pour revenir sur le chemin des Crêts n'est pas négligeable et n'est pas maîtrisable.

Les contraintes de la variante 1 se retrouvent ici avec les mêmes coûts associés (en francs) :

Renouvellement du revêtement de la H189	275 000
Modification du giratoire sur la route de l'Industrie	25 000
Signalisation provisoire	30 000
Exploitation et service hivernal	33 000
Total	363 000

3.3 Variante 3 : limitation du trafic par autorisation spéciale

Cette variante consiste à ne permettre la circulation sur la H189 qu'à des véhicules munis d'une autorisation spéciale. Il s'agirait notamment de convois de grand gabarit ou de véhicules perturbant de manière excessive la circulation en ville. Ce système nécessiterait

dans l'idéal la pose de barrières et la mise en place d'un système de surveillance pour ne laisser passer que les véhicules autorisés ; ce système, trop compliqué, ne peut qu'être abandonné.

Cette variante pourrait se concevoir avec la mise en place d'une signalisation OSR 2.01 *Interdiction générale de circuler dans les deux sens* avec plaque complémentaire *Ayants-droit exceptés*. Cela ne concernerait qu'environ 50 vhc/j, réduisant d'autant les risques d'accident avec le trafic de chantier ; ceci pour autant que la signalisation soit respectée, car le risque est certes élevé qu'une partie du trafic général ne respecte pas cette signalisation.

Le coût de cette variante se monterait à environ 20 000 francs pour la signalisation.

3.4 Variante 4 : ouverture dans un seul sens

Cette variante ne fait pas partie du rapport remis par la ville de Bulle, mais émane du Service des ponts et chaussées.

Elle consiste à ouvrir le tronçon de la H189, uniquement en direction de la zone industrielle de Planchy, à tout trafic sur la voie côté Jura. Cette voie sera séparée du reste par des balises et utilisée à cet effet, la couche de base étant complétée par la couche de liaison. La couche de roulement sera posée ultérieurement en une seule fois sur toute la largeur. Un joint supplémentaire existera donc entre les deux parties de la couche de liaison, affaiblissant légèrement le revêtement. Ce risque est toutefois acceptable. Le trafic de chantier dispose de la voie côté Alpes et la quitte à hauteur du passage supérieur de La Léchère pour atteindre la décharge de la Sionge. Au retour, le trafic de chantier emprunte le chemin agricole parallèle à la H189 pour rejoindre le chantier. Le giratoire sur la route de l'Industrie est modifié comme dans la variante 2, pour dissuader le trafic d'emprunter la H189 pour se rendre en ville.

Cette variante permettrait à la H189 d'absorber environ 750 vhc/j en direction de Planchy et conduirait à une diminution du trafic d'autant sur le chemin des Crêts dans le sens ville – zone industrielle. Elle est sans effet positif sur le trafic dans l'autre sens, renforçant même le risque de voir une partie du trafic à destination de la ville emprunter cet itinéraire. Les mesures de modération prévues dans le PDpT devraient être mises en place sous une forme provisoire, puis modifiées ultérieurement. La mise en place du revêtement définitif implique un surcoût dû à la mise en place en deux phases.

Les coûts supplémentaires associés à cette variante sont approximativement les suivants, sans compter les frais supplémentaires pour les mesures d'accompagnement réalisées en deux étapes (en francs) :

Surcoût de la couche de liaison en deux phases	10 000
Modification du giratoire sur la route de l'Industrie	25 000
Signalisation provisoire	30 000
Exploitation et service hivernal	16 000
Total	81 000

3.5 Conclusions techniques

3.5.1 Variante 1

En raison des problèmes de sécurité dus au mélange de trafic et à l'augmentation du trafic non maîtrisable sur le chemin des Crêts, cette variante doit être abandonnée.

3.5.2 Variante 2

Cette variante absorberait 1500 vhc/j et coûterait environ 363 000 francs. Elle ne donne pas toutes garanties de non augmentation de trafic sur le chemin des Crêts, en raison des rebroussements inévitables dans la zone industrielle de Planchy, nonobstant le fait que la ville de Bulle est d'accord de réaliser de façon anticipée les mesures d'accompagnement sur ce chemin.

3.5.3 Variante 3

Cette variante est nettement moins coûteuse dans la mesure où elle ne nécessite pas la pose des couches de liaison et de roulement sur la H189, ni la modification du giratoire sur la route de l'Industrie. Elle ne concerne toutefois qu'un faible trafic (50 vhc/j), pour autant que la signalisation soit respectée. Le coté positif de cette variante est que le trafic de chantier peut rester sur la H189. Son effet étant très limité, cette variante doit être abandonnée.

3.5.4 Variante 4

Cette variante permet d'absorber une partie du trafic en direction de la zone industrielle de Planchy. Elle nécessite une adaptation provisoire du giratoire sur la route de l'Industrie et des mesures d'accompagnement. C'est la variante qui présente, avec un coût d'environ 80 000 francs, le meilleur rapport coût-avantages.

4. Position de la ville de Bulle

Par lettre du 15 février 2006, le Conseil communal de la ville de Bulle a pris position sur le rapport transmis au Service des ponts et chaussées et cité ci-dessus.

Le Conseil communal est favorable à une ouverture anticipée d'un tronçon de la H189 pour autant que des mesures judicieuses soient prises au niveau des aménagements et de la signalisation, ceci pour empêcher au maximum le mouvement de véhicules venant et allant sur le chemin des Crêts.

Le Conseil communal se dit prêt à anticiper les travaux d'aménagement (modérations de trafic prévues au plan directeur partiel des transports) sur le chemin des Crêts si cela s'avérait nécessaire.

Cependant, le Conseil communal ne peut entrer en matière sur un quelconque financement de mesures à prendre sur la route de contournement.

5. Position du Conseil d'Etat

Le Conseil d'Etat reconnaît les avantages d'une ouverture anticipée du tronçon nord de la H189. Il souligne toutefois les points suivants :

- Cette ouverture ne pourrait se faire que pour une durée de vingt mois au maximum, mais avec des interruptions.
- Les coûts supplémentaires liés à cette ouverture donnant accès à une zone industrielle seraient à la charge de la commune (art. 50a LR). Or, cette dernière refuse cette prise en charge.
- Le Conseil d'Etat ne peut envisager de se substituer à la commune, tant pour des raisons d'équité de traitement avec d'autres communes que sa volonté de maîtriser au mieux les coûts de ce chantier et de rester dans le cadre du crédit d'engagement voté par le peuple le 10 juin 2001.

- La coexistence du trafic général et du trafic de chantier sur le tronçon nord impliquerait des risques importants pour la sécurité des usagers ; en cas d'accident, la responsabilité de l'Etat pourrait être engagée.

Le Conseil d'Etat admet qu'une ouverture partielle soit réalisée selon la variante 4, c'est-à-dire pour le sens de circulation vers Planchy aux conditions suivantes :

- Les coûts supplémentaires hors H189, soit environ 25 000 francs, devraient être pris en charge par la ville de Bulle.
- Les autres coûts seront mis à charge du chantier, pour autant que des disponibilités puissent être dégagées.
- La ville de Bulle met à l'enquête publique et entreprend la réalisation des mesures d'accompagnement sur le chemin des Crêts avant l'ouverture partielle.

Le Conseil d'Etat entend encore négocier avec les entreprises de façon que cette ouverture ne renchérisse pas les coûts du chantier. Il va entreprendre les démarches dans ce sens.

Fribourg, le 11 avril 2006