STOP CONTOURNEMENT!



NON AU BRUIT QUI TUE!

AUJOURD'HUI: UNE IDYLLE

Les quartiers du Pré de la Grange et d'En Bouley ne connaissent aucune nuisance sonore: seules quatre rames TPF passent chaque heure devant les immeubles d'En Bouley. Nature et agriculture se partagent un paysage idyllique.



DEMAIN: UN ENFER

Le contournement ferait passer chaque jour, 24 h sur 24, 12'000 véhicules à moins de 20 mètres des jardins et logis du Pré de la Grange et d'En Bouley. Résultat: bruit, pollution, risque d'accidents – donc dégradation de la santé, de la qualité de vie et de la valeur des immeubles.



Les chiffres le prouvent: le bruit routier tue plus que la route elle-même (p. 2). Or, le contournement Sud-Est de Romont (Chavannes-Nespresso) nous promet une avalanche quotidienne de 12'000 voitures, motos et camions déboulant à 80 km/h devant nos fenêtres pour ruiner notre santé. Une bonne raison de le combattre! Mais il y en a d'autres: ce contournement est moins efficace en termes d'absorption du trafic que le projet initial Ouest (p. 7) et il a de lourdes

conséquences sur les finances communales (p. 9). Donc: Non au contournement!

Ralliez l'Association «Stop contournement!» et signez la pétition (v. les cartes-réponse) invitant l'État à oublier ce projet nocif et ruineux. Ensemble, nous vaincrons!

REJOIGNEZ-NOUS SUR LES RÉSEAUX SOCIAUX:

facebook: stopcontournement Instagram: stopcontournement



Association «Stop contournement!» Secrétariat, En Bouley 122, CH-1680 Romont contact@stop-contournement.ch

AHURISSANT

LE BRUIT ROUTIER TUE 2,5 FOIS PLUS QUE LE TRAFIC!

En Suisse, le trafic routier provoque environ 200 décès par an. Le bruit routier, lui, tue 500 fois par an – et provoque annuellement environ 2'500 nouveaux cas de diabète. Une étude scientifique l'a démontré.

Ces chiffres stupéfiants ont été communiqués par Mme Sophie Hoehn (1), docteure en biologie et cheffe de la section Bruit routier à l'Office fédéral de l'environnement. Ils sont tirés de l'étude SiRENE publiée par le Swiss Medical Forum (2). Cette étude dédiée au bruit aérien, routier et ferroviaire livre des résultats inquiétants:

Ce n'est pas le bruit aérien (considéré par la majorité des personnes interrogées comme le plus gênant) qui perturbe le plus gravement la

santé, mais le bruit routier.

- Le bruit routier déclenche des cascades d'hormones de stress dont les conséquences sont néfastes pour le système cardio-vasculaire: les artères se rigidifient, favorisant p.ex. l'apparition de l'infarctus du myocarde.
- En outre, la vie en milieu bruyant perturbe le métabolisme du sucre et ouvre la voie au diabète: environ 2'500 personnes contractent chaque année cette maladie suite à une exposition prolongée au bruit routier.
- Les voitures électriques silencieuses ne résolvent rien: à partir de 20-25 km/h, ce n'est plus le moteur

qu'on entend, mais le roulement des pneus (n.d.l.r.: ce bruit augmente fortement sur route mouillée, car il n'est plus absorbé par les trous du revêtement, mais réverbéré et amplifié par le film d'eau couvrant la chaussée).

 Selon l'étude SiRENE, les coûts de santé générés annuellement en Suisse par le bruit des trafics routier, ferroviaire et aérien s'élèvent à env. CHF 2,6 milliards.

«Le calme n'est pas un luxe, mais un besoin. Le corps humain a besoin de calme.»

Sophie Hoehn Dre en biologie

MÉPRISANT

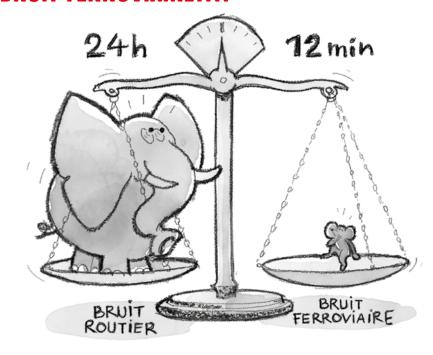
LA COMMUNE ESTIME QUE 24 HEURES DE BRUIT ROUTIER ÉQUIVA-LENT À 12 MINUTES DE BRUIT FERROVIAIRE...!

Marc Menoud, Conseiller communal responsable de l'aménagement et des constructions, interrogé le 15 février 2021 par «RadioFR» (3) sur le contournement:

«...il serait quasi en lieu et place de l'ancien tracé TPF. Alors cette nuisance, woah! ...on avait le train – ils auront la route!»

Marc Menoud insinue donc que les nuisances produites 24 heures sur 24 par 12'000 véhicules routiers ne gêneront pas plus les riverains que les 12 minutes de bruit causées par les 76 trains passant entre 05h30 et 00h30 h devant le Pré de la Grange et En Bouley!

À la lumière des révélations de l'Office fédéral de l'environnement sur les méfaits du bruit, cette comparaison n'est pas seulement cynique, mais révoltante. Est-elle le fruit de la méconnaissance ou du mépris?









PERFIDE

UN TRACÉ MODIFIÉ EN CATIMINI...

Le tracé du contournement inscrit au Plan directeur communal a été modifié en douce! Cette modification a été glissée dans le Plan d'aménagement local mis à l'enquête en début d'année - mais les autorités n'en ont soufflé mot, malgré l'impact très négatif qu'elle a sur la santé et la qualité de vie des riverains, ainsi que sur la valeur vénale et/ou locative des immeubles.

Voici ce changement:

Les tracés antérieurement prévus pour le contournement (blanc) et la ligne ferroviaire TPF (rouge foncé).

te de la Maillar Route d'Arruffer la Commune estime que 12'000 voitures/jour ne dérangent pas plus que 💿 les contributeurs d'OpenStreetMap • https://www.openstreetmap.org/copyright • Fond de carte et données d'OpenStreetMap et de la Fondation OpenStreetMap

La version définitive des nouveaux tracés du contournement (rouge vif) et de la ligne ferroviaire TPF (rouge foncé)

76 trains/jour...



SAUGRENU: le Canton veut prioriser le transfert modal... en construisant des contour nements?

> Le tracé initial longeait la Glâne au large du Pré de la Grange, d'En Bouley et d'Arruffens. Le nouveau tracé frôle les locatifs, les PPE et les maisons familiales de ces zones. La ligne TPF qu'il borde sera remplacée par un viaduc ferroviaire reliant Romont à Vuisternens-devant-Romont en traversant la Prâli.

Des riverains ont communiqué leurs craintes aux autorités. À «La Gruyère» qui l'interrogeait, le Conseiller communal Marc Menoud déclara le 16 février 2021: «À nous de les rassurer. [...] Si le canton a mis les bouchées doubles, nous n'en sommes qu'à la

phase d'étude (4)» .- Et la Commune se fait apaisante dans son Rapport de gestion 2020, publié début 2021: «Des avant-projets [...] sont esquissés et diverses variantes sont à l'étude (5). Des «avant-projets» qui sont «en phase d'étude» et juste «esquissés»...?

- Faux: un projet d'ouvrage est en voie de finalisation! Ses plans seront achevés au plus tard le 30 septembre 2021 et mis de suite à l'enquête, comme le précise l'appel d'offres officiel, publié le 19 mars 2020 (6).

Sauf, bien sûr, si les travaux prennent du retard.







PRIVILÉGIER LES PROPRIÉTAIRES AU DÉTRIMENT DES LOCATAIRES?

Voici les deux versions du tracé Sud publiées dans l'appel d'offres précité⁽⁷⁾. Il s'agit dans les deux cas d'une route cantonale principale, d'une largeur de 10 m (piste cyclable incluse), avec vitesse autorisée de 80 km/h:

Variante entièrement à ciel ouvert, avec butte ou mur antibruit. Ces mesures antibruit ne protègent que les rez-dechaussée. Elles ont un impact très négatif sur le paysage.



7

Dans la variante à ciel ouvert, camions, motos et autos défileraient à 80 km/h à moins de vingt mètres des fenêtres

Route d'Arruffens

Route de la Grange

Route de la Grange

Route de la Fondation OpenStreetMap et de la Fondation OpenStreetMap et de la Fondation OpenStreetMap

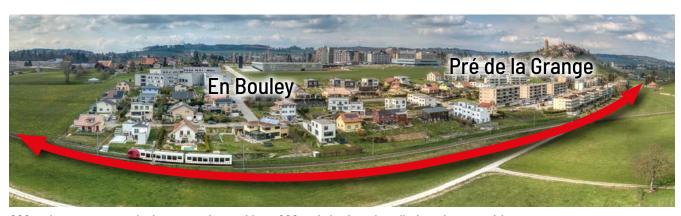
du Pré de la Grange et d'En Bouley. La butte et le mur antibruit prévus ne protégeraient que les rez-de-chaussée et les jardins des locatifs et des PPE du Pré de la Grange . De plus, ces mesures entraveraient la vue sur le paysage!

Variante partiellement enterrée, n'assurant une protection sonore efficace que pour les PPE et les villas du Pré de la Grange et d'En Bouley (maisons en bleu), donc pas pour les locataires (maisons en orange)! Impact négatif sur le paysage!



La variante partiellement enterrée ne va pas de la Parqueterie à Nespresso (ce serait nécessaire pour protéger tous les riverains): elle débute devant les PPE du Pré de la Grange et finit à l'extrémité d'En Bouley. Elle ne préserve donc que les PPE du Pré de la Grange et les villas d'En Bouley. De la Parqueterie aux PPE, les habitants – surtout des locataires – subiraient toutes les nuisances. Merci pour eux!

Mais le Canton est-il prêt à payer le prix d'une variante partiellement enterrée? Il est permis d'en douter...



900 m de route cantonale devant ces immeubles = 900 m de bruit et de pollution - jour et nuit!

DOUTEUX

LA VERSION PARTIELLEMENT ENTERRÉE — RÊVE OU RÉALITÉ?

À l'interviewer qui lui demandait si le tronçon Sud du contournement Sud-Est serait enterré ou à l'air libre, l'ingénieur cantonal André Magnin répondit le 22 décembre 2018 dans «La Gruyère» qu'»aucune option n'est écartée!» (8) Aujourd'hui, on n'en sait pas plus! Le Conseiller communal romontois Marc Menoud déclarait le 15 février 2021 sur «RadioFR»: «Ce qui n'est pas connu [...], c'est si le tracé sera enterré» (9). - Peu crédible, quand on sait que le projet d'ouvrage sera mis à l'enquête cet automne (10)!

Les coûts sont estimés à CHF 36 mio pour la variante à ciel ouvert et CHF

46 mio pour la variante partiellement enterrée. Or, on sait combien le Canton peine à budgétiser correctement ses investissements: le contournement de Bulle a coûté CHF 74 mio (ou 34%) de plus que prévu (11) et le pont de la Poya CHF 175 mio (ou 20%) de plus (12). En outre, l'expérience prouve que la construction en zone humide réserve souvent des surprises ruineuses...

L'État n'a pas vocation de financer des mesures antibruit dépassant les exigences légales minimales. La variante partiellement enterrée n'est donc quère crédible. Elle est une

pilule destinée à calmer les attentes jusqu'à l'annonce de la triste vérité: trop cher! Quant à imaginer une couverture qui irait de la Parqueterie à Nespresso... - on peut toujours rêver.

Ouelle est alors la meilleure solution? Elle est évidente:

Abandonner ce projet de contournement superflu, nocif et ruineux!



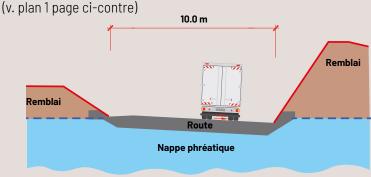




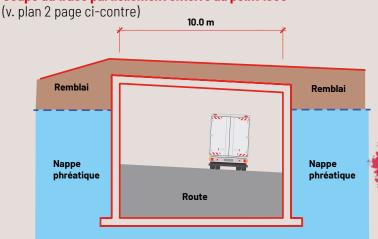




Coupe du tracé à ciel ouvert au point 1900



Coupe du tracé partiellement enterré au point 1900



UNE ROUTE NOYÉE DANS LA NAPPE PHRÉATIQUE?

Les coupes ont été dessinées à partir des plans de l'appel d'offres susmentionné (13).

Elles illustrent le défi que représente la construction de la tranchée enterrée. Les ingénieurs cantonaux imaginent un vrai sous-marin! Les coupes effectuées au même endroit pour les deux tracés - le point 1900 des cartes de la page 4 - montrent que jusqu'à quatre cinquièmes de la section enterrée se trouvent dans l'eau. Les coûts de construction prennent l'ascen... - non: la fusée!

ÉTONNANT:

pourquoi néglige-t-on des localités surchargées comme Belfaux et priorise-t-on Romont?



INSENSÉ

BISCORNU: saper la santé des gens par le bruit et la pollution en prétendant défendre leurs intérêts!

UNE ZONE MARÉCAGEUSE ET INONDABLE

Le Plan des contraintes environnementales (14) montre que la route couperait la zone d'inondation et de marais des champs de la Poterie et du Pré à l'Âne, entre la Parqueterie et En Bouley. Or, construire en zone inondable signifie construire dans la nappe phréatique, avec toutes les complications techniques et les frais que cela implique (p. 5).

Le projet validé en 2013 et revalidé en 2015 par des ingénieurs spécialisés (15) prévoyait un tracé totalement différent, passant à l'Ouest de la cité et ne touchant aucune zone marécageuse ou inondable (p. 7).

Pourquoi l'a-t-on abandonné?



Zones inondables: bleu; zones de marais: vertes











14

15

Que d'eau, que d'eau! Et l'on veut construire ici...?

ETRANGE

POURQUOI A-T-ON TUÉ LE MEILLEUR PROJET: LE CONTOURNEMENT OUEST?

CONTOURNEMENT OUEST SANTE ET QUALITÉ DE VIE PROTEGÉES

La procédure d'évaluation l'a prouvé deux fois: le tracé Ouest est la meilleure solution.

TRACÉ OUEST 2013: LA SOLUTION **OPTIMALE SOUS TOUS LES ANGLES**

En 2013, le bureau d'ingénieurs spécialisé Basler + Partner AG a évalué sur mandat du Canton différents tracés et validé le projet Ouest (16). Ce tracé offre de nombreux avantages:

- Il est le plus propice au développement de la mobilité douce
- Il est le moins sensible aux nuisances sonores
- Il provoque moins de coupures en localité
- Il valorise mieux l'espace routier
- Il ménage les paysages protégés (zones ISOS)
- Il décharge la cité et dessert les zones d'activité en croissance (Route de l'Industrie, Échervettes...)
- Il évite les zones marécageuses et/ou inondables
- Bref, il garantit le meilleur rapport prestations/coût



C'est prouvé: le tracé Sud-Est exigé par le Conseil communal n'est qu'un médiocre plan B.

TRACE SUD-EST 2021: UNE FAUSSE BONNE **IDÉE FAIT SON CHEMIN**

En 2015, pressé par Romont, le Canton a fait réévaluer les tracés. Le tracé Ouest est à nouveau sorti gagnant (17). De 2015 à 2021, les inconvénients du tracé Sud-Est n'ont pas changé:

- Il pollue l'air dans des zones d'habitat très dense
- Il provoque des nuisances sonores difficiles, voire impossibles à atténuer
- Il coupe l'accès aux zones de détente (Prâli, Glâne)
- Il valorise mal l'espace routier
- Il entrave le développement de la mobilité douce
- Il complique l'accès aux zones d'activités Ouest
- Il longe une zone marécageuse et inondable
- Et finalement, il est moins performant et plus cher que le tracé Ouest!



Le contournement Ouest aurait desservi de manière optimale le quartier des Échervettes en pleine expansion.



Détruire un environnement intact avec un contournement nocif et superflu? NON!

MYSTÉRIEUX

claquer des dizaines de millions pour une route superflue quand tant de gens peinent!

CE QUE LES AUTORITÉS NE VOUS DISENT PAS...

L'histoire du contournement Sud-Est débute en 2013. Huit ans plus tard rien n'est encore clair. Où en est-on?

À QUI PROFITE L'ABANDON DU TRACÉ OUEST?

Le 3 mai 2013, Micaël Tille du Service cantonal de la mobilité déclare dans «La Liberté» (18) que le contournement Ouest de Romont est le plus efficace de tous les projets analysés: il reprend plus de 80% du trafic passant devant la gare et améliore la qualité de vie d'une plus grande partie de la population que la variante

Sud-Est. On s'étonne donc de voir dans le même journal le syndic Roger Brodard privilégier malgré tout le tracé Sud-Est: le Conseil communal, dit-il, destine la zone du tracé Ouest à l'urbanisation Sous-Gare. À l'opposé des experts, la Commune croit donc que le tracé Sud-Est améliorera mieux la situation autour de la gare que le tracé Ouest.

Pourquoi cette obstination? Parce que la maison du syndic se trouvait près du tracé? Une autre explication est plus pertinente. Voici, tirée du Plan directeur communal, l'une des quatre dernières zones agricoles que la Commune pourra transformer dans dix à quinze ans en zone à bâtir: En Bresogne, derrière la Gare.

Au prix agricole de référence théorique («prix licite») d'environ CHF 3.70/m² cette zone de 95'000 m² vaut en chiffres ronds CHF 350'000.-. Mais au prix moyen régional du terrain à bâtir de CHF 550.-/m² elle saute à plus de CHF 52 mio, soit une plus-value d'environ 15'000%.

Merci pour les propriétaires. Et pour la Commune, qui engrangera un joli pactole fiscal dans une quinzaine d'années, lorsque le transfert de zone aura été acté!



Un joli pactole en vue pour les propriétaires et la commune!

QUI EST PERDANT AVEC L'ABANDON DU TRACÉ OUEST?

À En Bouley et au Pré de la Grange, il n'y a plus de terrain à bâtir. Construire une route dans ce secteur ne lèse donc aucun propriétaire de terrain potentiellement constructible.

Par contre, le bruit dévalorisera les immeubles de ces quartiers. Une étude (19) montre que le bruit, même

à niveau stable, déprécie avec une rapidité croissante les logements: la sensibilité des ménages à la qualité acoustique de leur cadre de vie croît sans cesse.

La décote oscille autour de 4 ou 5%. Une estimation faite sur base hédonique par un institut hypothécaire réputé confirme ce chiffre pour le secteur En Bouley – Pré de la Grange: la dévalorisation pour un immeuble située en première ligne atteint environ 5%, soit CHF 50'000.- pour une maison familiale valant CHF 1 mio (20).

Et si les locataires peuvent exiger une réduction de loyer, les propriétaires, eux, n'ont droit à des indemnités que si des conditions draconiennes sont remplies: le niveau sonore est supérieur à la valeur limite d'immissions; le dommage subi présente une certaine gravité; l'exposition au bruit n'était pas prévisible (21).





20 2

LE CONTOURNEMENT DÉSTABILISE-T-IL LES FINANCES COMMUNALES?

Le contournement étant un objet cantonal, l'État financera sa réalisation et son entretien. La route de la Glâne deviendra donc une route cantonale. Par contre, il déclassera les routes de l'Industrie et des Rayons en voies communales. Romont devra payer leur entretien.

Or, la Commune peine à financer son réseau: la réfection de la route de la Glâne (un kilomètre) a été différée.

Carrefour de l'Arsenal

Perrausa

Comment assumer alors les 2,5 km Industrie – Rayons et l'aménagement des secteurs Gare et Chavannes...? Questionné depuis mai 2018 (22) sur ce sujet par le Conseil général, le Conseil communal reste muet.

QUI TRINQUE, LORSQUE LES AUTORITÉS REPOUS-SENT LES ÉCHÉANCES?

Canton et Commune accumulent les échéances non respectées. Il en résulte un risque financier accru pour la Commune, car il faudra bien

Arrêts de bus Parqueterie

exécuter un jour ces travaux - et les payer.

Travaux en attente du Canton:

- Tracé Parqueterie Rond-point de l'Édilité.
- Zone Gare Édilité Arsenal.
- Arrêts de bus Maillarde et Nespresso.

Les tâches inexécutées lors du déclassement reviendront à Romont.

Travaux en suspens de Romont:

- Valorisation de la route d'Arruffens.
- Plan de mobilité Perrausa.
- Arrêt de bus Parqueterie.
- Aménagement du secteur Gare avec le Canton.

Comment financer ces tâches en retard ...sinon par des hausses d'impôts?



22

un contournement, quand il ne faut que quelques minutes pour aller des Chavannes à la Maillarde?!



23

C'est dans ces secteurs que se concentrent les plus gros risques financiers de la Commune

Place de la Gare

Rond-point de l'Édilité

Route d'Arruffens

(Valtraloc)

LA FISCALITÉ À ROMONT, UNE (TRISTE) COMPARAI-SON CANTONALE

Nespresso

À Romont, on taxe tout – même les robinets (CHF 4.– par an et unité de raccordement...! (23). En termes de fiscalité, la ville se classe parmi les cancres du canton (24).

Petit résumé:

 Personnes physiques, impôts sur le revenu et sur la fortune: Taux en % de l'impôt cantonal: 90% = 109° rang sur 128 communes Impôt sur les successions et donations:

Taux en % de l'impôt cantonal: 70% = le taux le plus élevé pratiqué dans le canton.

 Droits de mutation immobiliers: CHF 1.- par CHF dû à l'État = le taux le plus élevé pratiqué dans le canton.

Contribution immobilière:
 Taux en ‰ de la valeur fiscale:
 3,0 ‰ = le taux maximal autorisé par la loi.

 Personnes morales, impôts sur le bénéfice et le capital:

Taux en % de l'impôt cantonal: 75% = 28° rang sur 128 – le seul classement honorable!



© les contributeurs d'OpenStreetMap•https://www.openstreetmap.org/copyright•Fond de carte et données d'OpenStreetMap et de la Fondation OpenStreetMap

La Maillaude ndustrielle Maillarde

ET LES ZONES DE DÉTENTE, DANS TOUT ÇA...?!

La renaturation de la Glâne prévue par le Canton valorisera les chemins de la Parqueterie et de Ste-Anne et les rives de la Glâne. Familles, propriétaires de chiens, joggeurs et randonneurs s'en réjouissent. Mais le contournement les privera d'un accès sûr à ce secteur: ils devront traverser et longer une route cantonale où l'on roulera à 80 km/h.

Jamais un passage piéton ne sera aussi sûr que l'actuel chemin pédestre.

QU'EN PENSENT LES AGRI-CULTEURS CONCERNÉS?

Pour les agriculteurs de Romont et environs, le contournement Sud-Est et le viaduc TPF ne sont pas du pain bénit: plusieurs hectares de bonnes terres arables seront immolés sur l'autel d'une mobilité tout sauf douce.

Et lorsqu'on parle du viaduc, on n'évoque même pas les terrains qu'il faudra sacrifier pour la voie d'accès destinée aux véhicules routiers assurant la maintenance de cet ouvrage.

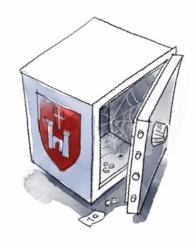
QUEL IMPACT SUR LES RECETTES FISCALES COMMUNALES?

Le contournement affaiblira les finances communales: voyant leur immeuble se déprécier, les riverains exigeront une réduction de sa valeur fiscale. Cela sapera le rendement de l'impôt immobilier – un impôt dont il est impossible de relever le taux, car celui-ci est légalement limité à 3‰...

...un maximum qui est déjà appliqué à Romont.







RÉVOLTANT

ON SE F... - SE MOQUE FROIDEMENT DE NOUS!

La bouche en cul de poule, les autorités tentent de noyer le poisson: Le contournement? Pas de problème, on n'en est qu'à l'étude d'avant-projets juste esquissés (v. p. 3). Ah voui...?! vraiment...?!

C'est quoi alors, cette foreuse qui, après avoir sévi dans le secteur compris entre le rond-point d'Arruffens et Mézières pour sonder la zone de construction du viaduc TPF, vient planter son nez pointu sur les accotements du chemin de Ste-Anne – juste devant les maisons familiales d'En Bouley (photo)? – Nan nan, voyons: ça n'a rien à voir avec un projet d'ouvrage en voie de finalisation, c'est juste un p'tit sondage pour voir si y a pas par hasard du pétrole par ici ou un trésor de pirates enterré... Allez, circulez, y'a rien à voir!

Jusqu'à quand nous prendra-t-on pour des demeurés...?

HALLUCINANT:
allier contournement routier et viaduc
TPF pour mieux nous empoisonner la
vie...



PROACTIFS

OUBLIONS LE PASSÉ: DIALOGUONS AVEC LE CONSEIL COMMUNAL!

La communication de Romont n'est pas sans tache.

Un exemple: en 2013, alors que le tracé Sud-Est était à l'étude, la Commune assurait aux acheteurs de terrain qu'aucune route n'était prévue à En Bouley!



Mais, durant la campagne électorale communale 2021, candidates et candidats ont rivalisé d'ardeur pour démontrer leur volonté d'écouter désormais la population. Nous attendons donc du Conseil communal qu'il:

- Dresse un état des lieux des projets en cours et à venir
- Élabore avec la population une vision du futur lors d'une Conférence de l'avenir (25),
- Définisse et priorise clairement les projets en cours et à venir
- Établisse pour tous ces projets, un calendrier et un budget prévisionnels valables pour toute la législature.

Nous interviendrons en ce sens auprès des partis politiques locaux.

STIMULANT

RÊVONS. PUIS RÉALISONS NOS RÊVES!

«Ils ne savaient pas que c'était impossible, alors ils l'ont fait.»

Mark Twain

Pourquoi pas un stand de produits du terroir Par exemple: un chemin devant une cabane agricole de la Prâli des planètes

Ou un chemin de Ste Marguerite Bays sur la rive de la Glâne

Ou encore une place de pique-nique avec bancs, balançoire et gril au bord de la Glâne

URGENT

ALERTONS LES AUTORITES CANTONALES!

Le Conseil d'État a avalisé le contournement de Romont sur les recommandations de ses ingénieurs. S'il avait analysé en détail ce projet, il en aurait découvert les failles. Il faut donc lui adresser une pétition le priant d'abandonner ce projet nocif, anachronique et ruineux.

Signez la pétition de la carte jointe et profitez-en pour vous inscrire à «Stop contournement!» avec l'autre carte.

Glissez les cartes - sans les affranchir - dans une boîte aux lettres; nous payons le port et remettrons votre appel aux autorités.

Le formulaire de pétition peut être téléchargé sur stop-contournement.ch.

nôpitaux, culture, sport, EMS:

tous ont besoin d'argent - pas d'un

contournement!



IMPRESSUM

QUI SOMMES-NOUS?

«Stop contournement!» réunit des locataires et des propriétaires lésés par le projet en cours. Leur objectif est de combattre ce contournement néfaste et superflu et de valoriser les sites de détente qu'il menace.

REJOIGNEZ-NOUS!

Merci de vous inscrire au moyen de la carte-réponse jointe ou sur stop-contournement.ch

Association «Stop contournement!», Secrétariat En Bouley 122, CH-1680 Romont, contact@stop-contournement.ch, stop-contournement.ch

> LOUFOQUE: aider le commerce local avec une route qui permet d'éviter ces commerces....

INQUIÉTANT:

fricoter et tricoter un contournement sans permettre au peuple de voter!

SIGNEZ LA **PÉTITION!** RALLIEZ L'ASSOCIATION!

Consultez les cartes annexées et le site stop-contournement.ch



DISCL AIMER

Notre analyse repose sur les informations librement disponibles début juin 2021. Une étude plus approfondie requerrait l'étude de documents couverts par le secret de fonction ou professionnel. En qualité de particuliers, nous n'avons pas accès à ces documents. Les contributions média ne pouvant être mise en ligne pour des

raisons de droits d'auteur sont référencées par un code OR qui renvoie au média auprès duquel elles peuvent être achetées. Les liens donnés plus haut étaient valides début juin 2021; il se peut que certains aient été retirés dans l'intervalle. Les informations sont données sans garantie, sous réserve d'erreurs et/ou d'omissions.