

Association "Stop contournement!"
Secrétariat
En Bouley 122
1680 Romont FR

contact@stop-contournement.ch
www.stop-contournement.ch

 stopcontournement

 stopcontournement

STOP CONTOURNEMENT!



ENSEMBLE NOUS VAINCRONS!

DAEC
Service des constructions et de l'aménagement
Rue des Chanoines 17
1701 Fribourg
Courriel: seca@fr.ch

Romont, 16 février 2022

Modification du plan directeur cantonal – Consultation publique

Madame, Monsieur,

L'Association "Stop contournement!" (ASC) a été créée le 5 juillet 2021 pour combattre le projet de contournement routier de Romont et défendre les légitimes intérêts des propriétaires dont les nuisances générées par le contournement impacteraient fortement la qualité de vie et la valeur des biens immobiliers qu'ils possèdent à proximité du tracé (locatifs, PPE, villas, entreprises artisanales ou rurales, terrains agricoles, etc.), ainsi que des locataires de ces immeubles.

Mais le contournement n'aurait pas seulement des conséquences négatives pour les personnes résidant dans le périmètre du tracé ou à ses abords: une grande partie Romontois-e-s serait lésée par ce projet, particulièrement en ce qui concerne la qualité de vie (suite à la perte de la zone de détente très appréciée des rives de la Glâne, dont la fréquentation ne cesse de croître) et la fiscalité (thème non développé supra).

Ayant pris connaissance des modifications apportées dans le plan directeur cantonal au projet de route de contournement de Romont, le Comité de l'Association vous adresse ci-après sa

prise de position relative au projet P 0412 "Romont" du PDCant

Cette prise de position est déclinée dans l'ordre des chapitres et des points traités par la fiche P 0412. L'ASC n'aborde que les questions relevant de ses compétences statutaires (statuts sous www.stop-contournement.ch). Les points critiqués sont cités en italique bleu, nos commentaires sont en caractères normaux noirs et rouges.

Chapitre 1: Description du projet"

Citation: *"En 2013, en prévision de l'augmentation importante de la population du canton de Fribourg et du trafic correspondant, le projet est classé en priorisation 1 de l'étude globale d'évaluation et de priorisation des routes de contournement réalisé par le SMO."*

Le point de vue de l'ASC: Le projet de contournement validé en 2013 par le bureau d'ingénieurs Ernst Basler & Partner (EB+P) passait au Nord et à l'Ouest de Romont et offrait le meilleur rapport prestations/coût de toutes les variantes romontoises analysées. Il assurait:

- une desserte optimale de la zone des Échervettes, actuellement en plein développement (grands distributeurs, entreprises artisanales, immeubles locatifs et en PPE, centres de services, etc.),
- un raccordement optimal aux infrastructures routières actuelles (ronds-points de Billens et d'Arruffens),
- une desserte optimale de la zone Sous-Gare – l'une des dernières zones constructibles à long terme de Romont. Située derrière la gare de Romont, cette zone présente une importance stratégique majeure: Romont se muera progressivement en hub régional et la zone Gare/Sous-Gare deviendra un axe de développement crucial – surtout après la construction de la gare des marchandises prévue par les CFF à l'Est de la localité.
- **Le raccordement de la zone Gare/Sous-Gare/future Gare des marchandises au contournement Nord et Ouest préconisé en 2013 par EB+P représente donc la solution la plus rationnelle et la plus économique au désengorgement routier de Romont à court, moyen et long terme (pas de zones inondables ou marécageuses à traverser, contrairement au contournement Est et Sud).**

Citation: *"En 2013 toujours, la Commune de Romont demande une variante de contournement par le sud, et en 2015, la comparaison des variantes démontre que le contournement par le sud de la ville représente une alternative valable."*

Le point de vue de l'ASC: La variante demandée par la Commune – pour des raisons qui n'ont jamais été explicitées – a certes été considérée par EB+P comme une "alternative valable".

- Nonobstant, c'est le projet de contournement Nord et Ouest qui est sorti une nouvelle fois vainqueur de la confrontation réalisée en 2015 par EB+P entre les projets de variantes Nord/Ouest et Est/Sud.
- À ce jour, la Commune persiste à demander, sans en expliquer les raisons, que le contournement passe par le pied du flanc Sud-Est de la colline de Romont.
- **Or, les projections socio-économiques démontrent clairement que la version Nord et Ouest répond bien mieux aux exigences actuelles et futures de la cité que la variante Est et Sud.**

Citation: *"En raison des projets tiers et connexes développés à des stades différents, le contournement de Romont est ensuite distingué en 2 tronçons : le tronçon est et le tronçon sud. Chaque tronçon est développé selon son propre calendrier, mais aucun des 2 tronçons ne peut évoluer sans l'autre : 2 tronçons, 2 projets, 1 seul contournement."*

Le point de vue de l'ASC: Cette affirmation est fallacieuse:

- S'il est vrai que le contournement est lié à des "projets tiers" (viaduc TPF), il est faux de dire "qu'aucun des 2 tronçons ne peut évoluer sans l'autre".
- Le tronçon Chavannes-Parqueterie peut fort bien être construit seul et assurer la jonction avec la route cantonale de la Parqueterie, qui, traversant Romont et rejoignant la route de Billens, garantit le raccordement au réseau routier vaudois.
- **Tout indique d'ailleurs que la division en deux tronçons n'a été choisie que pour répartir les coûts entre deux budgets ne dépassant pas l'un et l'autre CHF 40'705'699.- (limite à partir de laquelle le projet ne pourrait plus être entériné par le Grand Conseil, mais serait soumis au référendum financier obligatoire).**

Chapitre 2: Justification de la localisation

Citation: *"Le tronçon sud se situe entre le giratoire de La Parqueterie et la Route de Lausanne. L'implantation du tracé est dictée principalement par la topographie du terrain, et notamment la colline de Romont, par la*

géologie et l'hydrogéologie du site, mais également par le futur tracé de la ligne ferroviaire Romont-Vuisternens des TPF."

Le point de vue de l'ASC: L'hydrogéologie jouera un rôle décisif dans la détermination de la faisabilité du projet, car les plans placés par la DAEC sur le site SIMAP démontrent que le tronçon Sud du contournement sera construit dans une zone inondable et dans la nappe phréatique. Or:

- ce type de construction est extrêmement onéreux,
- dans les estimations très vagues qu'elle a publiées à ce jour, la DAEC évoque des montants de l'ordre d'une trentaine de millions de francs pour la version en tranchée ouverte et d'une quarantaine de millions de francs pour la variante partiellement couverte,
- une comparaison avec des projets similaires dans d'autres cantons montre que la construction en tranchée partiellement couverte dépassera de plusieurs dizaines de millions l'estimation de la DAEC.
- **Les compétences financières du Grand Conseil étant limitées à CHF 40'705'699.-, le Gouvernement sera dans l'obligation de soumettre le projet de contournement Sud de Romont aux aléas du référendum financier obligatoire.**

Citation: *"Sur le tronçon sud, l'étude de variantes a pour objectif de définir si, pour des raisons d'intégrations visuelles et de nuisances sonores, il y a lieu de réaliser le segment de la route situé en contrebas de la colline de Romont en tranchée couverte ou s'il est suffisant de ne réaliser qu'une auge semi-enterrée ou un tracé à niveau."*

Le point de vue de l'ASC: Ce texte sous-entend que la discussion sur la tranchée Sud ne porte plus seulement sur deux variantes, comme à l'origine, mais sur quatre.

L'historique des variantes:

- Jusqu'ici, deux versions étaient à l'étude: une tranchée dite ouverte et une tranchée dite partiellement couverte. À notre connaissance, le mot "partiellement" a toujours été utilisé dans ce contexte.
- Or, dans l'extrait supra, la DAEC s'interroge sur l'opportunité de construire le contournement en tranchée couverte et non en tranchée partiellement couverte.
- Cela induit qu'une troisième version est à l'étude: une tranchée intégralement couverte.
- Enfin, une quatrième version est annoncée en fin de citation. La DAEC se demande en effet "s'il est suffisant de ne réaliser qu'une auge semi-enterrée ou un tracé à niveau."
- L'auge semi-enterrée fait partie du projet tel que mis à l'enquête sur SIMAP. Un tracé à niveau n'a jamais été envisagé. Il s'agirait d'une route empruntant l'ancien tracé TPF (après mise en service du viaduc TPF et démontage des rails) et frôlant les PPE du Pré de la Grange et les maisons familiales d'En Bouley.

L'analyse de l'ASC:

- La tranchée ouverte est la seule des quatre versions évoquées à être légalement, techniquement, financièrement et politiquement crédible. C'est la version minimale imaginée par les ingénieurs pour répondre à toutes les exigences. Mais même en respectant les normes antibruit, elle provoquera des nuisances sonores considérables dans un quartier qui ne connaît aujourd'hui que le passage de quatre rames TPF par heure.
- La tranchée partiellement couverte, se heurte, comme dit supra, à l'obstacle d'un budget qui dépassera la limite de compétence du Grand Conseil (CHF 40'705'699.-) et devra donc passer devant le peuple. En outre, elle souffre d'un grave handicap social: elle offre une excellente protection sonore aux villas familiales et aux PPE (donc aux propriétaires) mais pas aux locatifs (donc aux locataires). Les partis défendant les consommateurs/teurs pourront y voir une flagrante discrimination et faire campagne contre cette solution.
- La tranchée intégralement couverte, elle, relève pratiquement de l'utopie: le coût d'une telle tranchée construite en zone inondable et dans la nappe phréatique atteindra, d'après les expériences faites avec

des projets similaires, au minimum 120 mio de CHF. C'est dire que les chances de la voir passer avec succès l'épreuve du référendum financier obligatoire sont minimales.

- Quant au tracé à niveau, passant devant les rez-de-chaussée des immeubles du Pré de la Grange et d'En Bouley, avec les impacts sonores et visuels qu'on imagine, il représente sans doute la version la moins coûteuse, mais il est politiquement irréalisable dans le contexte romantois actuel: la Commune n'a aucun intérêt à privilégier ce tracé qui indisposera durablement des propriétaires qui sont aussi de précieux/ses électrices/teurs et des contribuables. Sans compter que la DAEC elle-même souligne combien les problématiques "bruit" et "impact visuel" sont des sujets hautement sensibles (cf. "Document pour consultation publique", page 2 du P0412, chapitre 3 "Contraintes à prendre en compte": "> proximité de zones résidentielles: le projet a pour objectif principal de minimiser les impacts visuels et sonores de la route de contournement. Des études acoustiques seront nécessaires")
- Les quatre versions de tracé analysées supra souffrent donc de tares financières, techniques et/ou politiques rédhibitoires.
- **Pour l'ASC, le projet P4012 est inacceptable; elle le combattra jusqu'aux plus hautes instances.**

Chapitre 3: Contraintes à prendre en compte

Citation: "> *intégration de la mobilité douce : le projet a pour objectif le développement de l'attractivité de la mobilité douce aux abords de l'ensemble de la route de contournement;*"
"> *proximité de la Glâne, qui est en priorité de revitalisation à 20 ans sur ce tronçon : le tracé est relativement proche par endroit du cours d'eau, tant en plan qu'en altitude*"

Le point de vue de l'ASC:

Les citations supra se rattachent directement à la problématique de la protection des paysages. Or, la protection du paysage n'est pas seulement une tâche cantonale: elle concerne aussi les communes. Selon l'article 34, alinéa 1 de la LPNat, les paysages jugés particulièrement beaux, typiques ou rares, ainsi que les paysages revêtant une forte valeur identitaire peuvent être désignés d'importance locale.

Les communes inventorient donc les paysages à l'échelle locale et transposent leurs conclusions dans le PAL, afin d'assurer une protection, une gestion et un aménagement appropriés des objets concernés.

Il en résulte des tâches régulières:

- prendre à l'égard des objets menacés ou spécialement vulnérables les mesures de protection imposées par les circonstances,
- favoriser la mise en valeur des objets paysagers,
- mettre en place une collaboration et une coordination intercommunale

Dans le cas qui nous concerne particulièrement – soit la zone de détente englobant le chemin de Ste-Anne, le chemin de la Parqueterie et se prolongeant sur le territoire de Mézières après la Prâly en remontant la Glâne – les points suivants (tirés de l'Aide à l'exécution de la LPNat et de son règlement d'exécution publiés par la DIAF) doivent en particulier être pris en considération:

- "L'État considère l'ensemble des paysages comme des ressources précieuses [...]. Protéger les paysages, c'est donc protéger les milieux de vie [...]. Le paysage fournit des prestations importantes pour le bien-être et la prospérité de la population. [Les paysages] génèrent [...] des prestations non matérielles en suscitant un sentiment d'appartenance contribuant à l'identité territoriale, en offrant un plaisir esthétique, ainsi qu'en favorisant la détente, l'activité physique et la santé."
- "[...] Des atteintes au caractère du paysage ne sont pas exclues d'emblée, mais doivent faire l'objet d'une pesée d'intérêts et être évités dans la mesure du possible (n.d.l.r.: la mise en évidence est faite par la DIAF elle-même).
- Actions possibles:
 - protection (maintenir et préserver l'identité du paysage),

- gestion (entretenir, prévenir les altérations, ménager les sites peu anthropisés),
- aménagement (valorisation, restauration, voire création de paysages)
- Au vu de ce qui précède, il appert que les travaux d'évaluation du paysage dans le périmètre précité n'ont pas été effectués – sinon le périmètre Chemin de Ste-Anne/chemin de la Parqueterie/La Prâly/rives de la Glâne (en collaboration et coordination avec la commune de Mézières) aurait été intégrée dans le PAL de Romont au titre de paysage à protéger, gérer et aménager.
- De même, le l'État de Fribourg planifie son action – en l'occurrence la construction de la route de contournement Est et Sud de Romont avec les obligations de protection, de gestion et d'aménagement du paysage qui en découlent – sans tenir compte des interactions intercommunales et sans publier d'informations en la matière, ce qui est contraire aux stipulations de la Convention de l'ONU sur l'accès à l'information de 1998.

Requête de l'ASC relative au projet P 0412

Fort de toutes les raisons mentionnées supra, l'Association "Stop contournement!" prie le Conseil d'État du canton de Fribourg

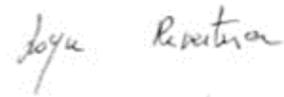
- d'abandonner purement et simplement le projet P 0412 et
- de mettre en œuvre de mesures de protection, de gestion et d'aménagement des zones de détente impactée par le projet de contournement Est et Sud de Romont, en collaboration et coordination avec les communes concernées (Romont et Mézières)

Avec nos meilleurs messages

Association "Stop contournement!"



Luc Bardet
Président



Loyse Revertera
Secrétaire