

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!

Communiqué de presse

Romont, le 27 septembre 2022.

Contournement de Romont: les questions qui gênent

Le 3 octobre, dès 19:30 h, la Direction du développement territorial, des infrastructures, de la mobilité et de l'environnement (DIME) informera la population au Bicubic sur le projet de contournement romontois. L'Association "Stop contournement!" (ASC) saisit cette occasion pour poser à la DIME, par le biais du Service des ponts et chaussées (SPC), les questions que toutes les instances ont éludées depuis la présentation du premier tracé en 2013. L'ASC, fondée en 2021, défend les intérêts des Romontois·e·s dont la route de contournement altérerait la santé, le bien-être, la vie sociale et le patrimoine.

Le 24 septembre, l'ASC a adressé un mémoire de huit pages au Canton. Ce mémoire répertorie en sept points les problèmes juridiques et techniques qui compromettent à son avis le projet. Elle prie le SPC d'étudier ces points et d'y répondre lors de la séance du 3 octobre. En outre, elle requiert le droit, pour le public présent au Bicubic, de poser des questions au terme de la présentation des autorités.

Voici les principaux points sur lesquels l'ASC souhaite que le SPC prenne position:

Une population non consultée, en violation de la Convention d'Aarhus

Lorsque les autorités entreprennent des travaux d'infrastructure à fort impact environnemental, elles sont tenues d'intégrer la population dans le processus décisionnel. C'est ce que prescrit la Convention d'Aarhus, entrée en vigueur en Suisse le 1^{er} juin 2014 (<https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/2014/235/fr>). L'article premier de la Convention le dit clairement: "Afin de contribuer à protéger le droit de chacun, [...] chaque Partie garantit les droits [...] de participation du public au processus décisionnel".

À ce jour, cette exigence fondamentale de la Convention n'a pas été respectée: le Conseil général de Romont et la population n'ont jamais été consultés sur la pertinence d'une nouvelle route, ni sur le tracé envisagé par les autorités cantonales.

L'ASC juge que le libellé de l'invitation à la séance du 3 octobre atteste le refus de dialogue du Canton: les autorités "invitent [...] la population à une séance d'information". Pour l'ASC, il ne s'agit donc pas d'une consultation au sens de la Convention d'Aarhus, mais de la communication d'une décision.

En outre, l'ASC est d'avis que si le SPC persiste dans son déni du débat démocratique, par exemple en refusant de dialoguer avec le public le 3 octobre, il violera de manière flagrante la Convention d'Aarhus et exposera la DIME à des actions judiciaires.

La traversée d'une zone ISOS classée en niveau de sauvegarde "a"

La Confédération a répertorié dans l'inventaire ISOS tous les sites construits d'importance nationale à sauvegarder. Si l'ISOS s'oppose à un projet de construction, il est quasi impossible de contourner cette interdiction. Seuls des projets d'importance stratégique nationale peuvent escompter une dérogation.

Vu ses spécificités topographiques, architecturales et culturelles, Romont est classé à l'ISOS cantonal et fédéral: ses monuments et lieux de mémoire tels que le château, le système de défense avec ses tours et murs d'enceinte, la collégiale, l'abbaye de la Fille-Dieu et le faubourg des Chavannes sont des vecteurs de l'histoire de la région. De plus, la campagne environnante est marquée par la structure de l'habitat dispersé à caractère rural, par la forte homogénéité de cet habitat et par les échappées sur le paysage. L'ensemble du site romontois forme un microcosme qui exige d'être protégé.

Selon l'ASC, l'intégrité et les qualités de ce paysage sont mises en péril par l'urbanisation, l'extension des zones industrielles, l'édification de grands bâtiments en zone agricole, la disparition d'éléments paysagers tels qu'arbres isolés, rangées d'arbres, haies, etc., ainsi que par la route de contournement.

Le tracé Est de cette route inquiète l'ASC, car il empiète sur la zone I des plans ISOS fédéraux et cantonaux. Cette zone est classée en niveau de sauvegarde "a". Ce niveau exige "la sauvegarde de l'état existant en tant qu'espace agricole ou libre: conservation de la végétation et des constructions anciennes essentielles pour l'image du site, suppression des altérations."

La construction d'un contournement dans la zone I contreviendrait donc à l'objectif de sauvegarde "a", lequel exige en outre la suppression des altérations. Selon l'ASC, cela signifie que la route de la Glâne devrait retrouver sa forme initiale et devenir par exemple une "voie verte" réservée à la mobilité douce. – Enfin, il est impossible de déplacer la route de contournement sur l'autre rive de la Glâne, car elle traverserait la zone VIII également classé en objectif de sauvegarde "a". Pour respecter l'ISOS, l'État se trouve donc, du point de vue de l'ASC, devant l'alternative de réaliser intégralement le contournement en tranchée couverte ou de le construire à l'Ouest de la cité, selon le plan de 2013.

L'ASC précise qu'elle combattra jusqu'au plus hautes instances, avec l'appui de ses partenaires, tout projet de construction d'un contournement dans une zone ISOS classée "a".

Protection acoustique efficace pour le tronçon Sud – pas de protection pour le tronçon Est

Le 13 juillet 2022, le Conseil d'État fribourgeois annonçait qu'il avait décidé de construire le tronçon Sud de la route de contournement en tranchée intégralement couverte, parce que cette solution assurait une "protection conséquente des riverains contre le bruit, mais aussi en matière de sécurité et de confort ainsi que de mobilité douce et de protection du paysage" (citation tirée du communiqué de l'État). L'ASC estime cette décision judicieuse, sous réserve que quelques points litigieux soient réglés.

En revanche, le Canton n'accordera pas cette protection au tronçon Est: ici, le projet n'envisage qu'une tranchée ouverte. Or, les 12'000 véhicules quotidiens pronostiqués par les experts induiraient des nuisances sonores létales: l'étude SiRENE confirme que le bruit routier provoque annuellement 500 décès et 2'500 cas de diabète. L'ASC juge que le projet actuel repose sur le principe de "deux poids – deux mesures": il lèse les riverain·e·s du tronçon Est et privilégie celles et ceux du tronçon Sud.

Considérant que les riverain·e·s du tronçon Est seraient victimes d'une injustice patente, l'ASC prie donc le SPC de construire également le tronçon Est (si le contournement se réalise) en tranchée intégralement couverte.

Construction en zone inondable et dans la nappe phréatique: des coûts excessifs.

Les plans publiés en 2020 sur SIMAP montrent d'une part que le tracé Sud du contournement traverse une zone marécageuse et de crue entre la Parqueterie et En Bouley et d'autre part que la construction du tronçon Sud en tranchée couverte impliquerait une pénétration profonde dans la nappe phréatique.

L'ASC rappelle que la construction en zone inondable et dans la nappe phréatique est deux à trois fois plus coûteuse que la construction en surface. De plus, le maître d'ouvrage n'est jamais sûr, même en procédant à des forages préliminaires, d'éviter des surprises onéreuses.

Le tracé de 2013 passait à l'ouest de la cité et ne posait pas, de l'avis de l'ASC, ces problèmes. Mais il a été impossible à l'ASC, malgré de longues recherches, d'élucider pourquoi ce projet – dont deux évaluations avaient confirmé la supériorité par rapport au contournement Sud-Est – a été abandonné.

En conséquence, l'ASC prie le SPC de réévaluer l'utilité à long terme du contournement Sud-Est et de réétudier les avantages et les inconvénients du tracé Ouest.

Un projet pas en phase avec l'évolution urbanistique prévisible

L'ASC considère que le tracé Sud-Est n'est pas en adéquation avec le développement prévisible de la cité. De son avis, celui-ci se fera à l'ouest du bourg, sur la ligne Gare-Échervettes-Maillarde, et non au sud-est, où il n'y a plus de réserves de terrain. Cela implique l'urbanisation du secteur Gare/Sous-Gare. Cette urbanisation sera influencée par la construction de la future gare des marchandises de Romont, décrite dans le plan-cadre des CFF de 2018: "Les installations marchandises des gares de Romont, de Chénens et de Fribourg sont rassemblées sur un seul site à l'Est de Romont" et "Les surfaces libérées à Romont [...] pourront être affectées à de futurs développements immobiliers".

Les déboires rencontrés par les CFF avec les trains à compensation de roulis, ainsi que les récentes déclarations de M. Vincent Ducrot, Directeur général des CFF, laissent escompter – selon l'ASC – que les CFF accéléreront la mise en œuvre d'une infrastructure robuste et performante sur l'axe Berne-Fribourg-Lausanne-Genève, avec, à la clé, une réalisation anticipée, à Romont, du redressement de voie et du déplacement de la gare. Il en résultera, pense l'ASC, une urbanisation rapide de la zone Gare/Sous-Gare, qui rendra d'autant plus opportune la construction d'un contournement Ouest.

Une coordination non réglée

La réalisation de projets d'infrastructure est entre autres subordonnée à l'obtention de la qualification "coordination réglée". Or, selon Écoforum Fribourg, relayé par l'ASC, ce stade n'est pas atteint par le projet romontois – en particulier parce que l'analyse d'impact n'a pas été effectuée. L'ASC s'interroge sur les arguments qui autorisent le SPC à affirmer que, même en l'absence d'analyse d'impact, la coordination du projet de contournement de Romont est dite "réglée" – sachant que si ce n'est le cas, les autorités ne peuvent délivrer l'autorisation de construire.

Ecoforum Fribourg demande donc au Gouvernement de changer ses priorités, c'est-à-dire de stopper tous les développements prévus d'infrastructures routières. L'ASC s'associe à cette requête.

Des perspectives financières préoccupantes

Le contournement étant un objet cantonal, sa construction et son entretien seront financés par l'État. La route de la Glâne (si elle n'est démantelée et transformée en "voie verte") deviendra route cantonale. En contrepartie, le Canton déclassera certaines routes cantonales en voies communales. Les routes susceptibles d'être déclassées sont celles de l'Industrie, des Rayons, de la Parqueterie et de Billens.

L'ASC n'a pas reçu de réponses à ses questions relatives aux déclassements des routes. Elle s'en inquiète, car la Commune devra assumer l'entretien des voies déclassées, ce qui grèvera son budget. L'ASC rappelle que Romont peine déjà à financer son réseau actuel: la réfection de la route de la Glâne, qui ne mesure qu'un kilomètre, a été différée par manque de moyens. Si la route de l'Industrie et celles des Rayons sont déclassées, la Commune devra prendre à sa charge environ 2,5 km de routes supplémentaires, outre l'aménagement des secteurs Gare et Chavannes. Le canton serait-il prêt, demande l'ASC, à accorder une aide spéciale et substantielle à la Commune?

De plus, l'ASC est préoccupée par l'accumulation de travaux en suspens au Canton et à la Commune. Ce cumul expose Romont à un risque financier, car il faudra bien un jour exécuter et payer ces travaux.

Les travaux imputables au Canton concernent la route reliant la Parqueterie au rond-point de l'Édilité, la zone Gare-Édilité-Arsenal, la route de Billens entre les ronds-points Édilité et Belle-Croix et les arrêts de bus Maillarde et Nespresso. L'ASC craint que si l'État n'exécute pas ces travaux avant de déclasser les routes concernées, la charge n'en retombe sur la Commune. – Les frais à assumer par Romont portent sur le réaménagement de la route d'Arruffens (en liaison avec la future école d'En-Bouley), sur l'arrêt de bus de la Parqueterie et sur l'aménagement du secteur Gare (en liaison avec le Canton).

Vu que le financement des tâches précitées s'ajouterait aux frais occasionnés par l'entretien des routes déclassées, l'ASC estime qu'un relèvement des impôts communaux est inéluctable, ce qui, à son avis, n'est raisonnable ni dans la conjoncture actuelle ni dans celle qui nous attend à court et moyen terme.

La problématique agricole

La construction de la route occasionnerait une destruction de surfaces agricoles qui, s'ajoutant à celle induite par la construction du viaduc TPF et de ses voies d'accès, lèserait gravement les agriculteurs. Or, s'il est envisageable transformer l'actuel tracé TPF en terres agricoles, il n'est pas certain, selon l'ASC, que lesdites terres soient propices à une affectation agricole ni que leur étendue couvre les pertes occasionnées par le contournement – surtout si celui-ci n'est pas réalisé en tranchée couverte.

Une construction en tranchée couverte permettrait de considérer le "couvercle" de ladite comme terrain agricole, au titre des surfaces de compensation écologiques. Cela diminuerait d'autant l'étendue de la surface agricole productive à consacrer aux mesures de compensation et ouvrirait la porte à l'octroi de paiements directs aux agriculteurs ayant affermé ces terres.

L'ASC prie le SPC de communiquer le nombre d'hectares de terres agricoles qui seraient détruits par la construction du contournement, du viaduc et de ses voies d'accès, ainsi que le nombre d'hectares qui seraient récupérés par la suppression du tracé TPF actuel. De plus, elle demande une réponse détaillée sur la compensation de la perte de biodiversité inhérente à la réalisation de toutes ces constructions.

Pour tout complément d'information:

Président de l'ASC: Luc Bardet, En Bouley 39, 1680 Romont, 079 449 91 21, luc.bardet@logiwin.ch
Site de l'ASC: www.stop-contournement.ch