



Réponse du Conseil d'Etat à un instrument parlementaire

Question Nicolas Kolly

QA 3128.13

Rénovation du pont enjambant la Glâne, à Autigny

I. Question

Le pont enjambant la Glâne, situé entre Autigny et Estavayer-le-Gibloux, datant de 1912, doit être rénové depuis plusieurs années. Cette rénovation a fait l'objet d'une mise à l'enquête en juin 2010. Le premier appel d'offres prévoyait un pont provisoire pour la durée des travaux. Pour des raisons budgétaires semble-t-il, la construction de ce pont provisoire a été abandonnée. L'armée proposait pourtant une solution, en effet elle était prête à construire gratuitement ce pont provisoire. Mais cette dernière possibilité aurait été écartée suite au veto de la Fédération Fribourgeoise des Entrepreneurs. Aujourd'hui, il semble qu'une déviation sera mise en place durant la période des travaux, via Villaz-Saint-Pierre. Cette déviation sera longue d'environ 13 km alors qu'actuellement le trajet simple entre Autigny et Estavayer-le-Gibloux est de 2,5 km. Dès lors, il est très probable que la plupart des riverains utiliseront la route communale, via le pont du terrain de foot. Cependant cette possibilité n'est pas satisfaisante pour de nombreuses raisons : cette route et ce pont sont actuellement déjà en mauvais état, il n'est par conséquent pas envisageable d'y faire transiter environ 1500 véhicules par jour durant plusieurs mois. Si tel devrait être le cas, le canton devra payer les dégâts qu'aura subi cet itinéraire, ce qui pourrait s'avérer très coûteux. D'autre part, cet itinéraire est interdit aux poids lourds, et au vu de l'état du pont, les gros convois agricoles ne pourraient pas y transiter. De plus, de nombreux piétons empruntent cette route communale durant l'été, la sécurité de ces derniers ne serait pas assurée si cette route devait absorber un tel trafic. Enfin, il convient de rappeler qu'Autigny organisera la fête des musiques en 2014. La fermeture du pont, qui plus est sans pont provisoire, sera très problématique pour les organisateurs et surtout pour les participants. Il serait dommage, voire inacceptable, que ces derniers subissent les retards de ce dossier.

Au vu de ce qui précède et afin que la population et les autorités de cette région soient informées de la situation de ce dossier, je remercie le Conseil d'Etat de répondre aux questions ci-dessous :

1. Quand aura lieu la prochaine mise à l'enquête pour la rénovation de ce pont ? Quel est le calendrier pour cette rénovation ? Plus concrètement quand les travaux débiteront-ils et quand la fin de ces derniers est-elle prévue ?
2. Y aura-t-il un nouvel appel d'offres ? Respectivement l'appel d'offres comprendra-t-il la pose d'un pont provisoire ?
3. Du moment que l'appel d'offres ne prévoit plus de pont provisoire, donc que le canton ne prévoit concrètement plus de le construire, est-ce qu'il existe encore un droit de recours à l'encontre de la construction gratuite par l'armée de ce dernier ?

4. Le Conseil d'Etat trouve-t-il normal que ce soit les administrés riverains qui subissent les désagréments de la non-construction d'un pont provisoire, du fait qu'aucun compromis ne soit trouvé par le SPC ?
5. Quel aurait été environ le coût de ce pont provisoire ? Quel pourrait être les surcoûts pour le canton dans le cas d'une utilisation massive de la route communale comme déviation et qui aurait comme conséquence une détérioration de cette dernière ? Je demande également à savoir quels sont les coûts des différentes études effectuées pour la rénovation de ce pont ?
6. La situation retenue par le SPC, à savoir l'instauration d'une déviation via Villaz-Saint-Pierre, est-elle de l'avis du Conseil d'Etat satisfaisante pour les riverains, notamment les agriculteurs qui ont des terrains des deux côtés de la Glâne ?
7. Qu'advient-il de la ligne de bus qui transite par ce pont effectuant la desserte entre Rueyres-St-Laurent et Cottens via Autigny ? Respectivement des arrêts de bus seront-ils supprimés ?
8. Le pont à proximité du Glèbe vient d'être rénové. Pourquoi les travaux de rénovation de ces deux ponts n'ont-ils pas été coordonnés afin de limiter les désagréments pour les riverains ?

Le 8 mars 2013

II. Réponse du Conseil d'Etat

En 2008, le Grand Conseil a voté un décret de 7 567 000 francs pour la rénovation de 17 ouvrages d'art du réseau routier cantonal, dont 790 000 francs pour la rénovation du pont sur la Glâne à Autigny.

En 1996, le Grand Conseil avait décidé d'intégrer cette route alors communale au réseau routier cantonal. La surveillance systématique des ouvrages d'art réalisée par le Service des ponts et chaussées (SPC) a alors mis en lumière l'état « alarmant » du pont sur la Glâne à Autigny. Une analyse statique a également montré qu'une restriction de circulation devait être mise en place afin de réduire la largeur de l'ouvrage à une voie médiane. L'entretien certainement lacunaire de l'ouvrage jusqu'à sa reprise par l'Etat en 1997 a pour conséquence qu'un assainissement n'est plus possible et qu'une reconstruction totale de l'ouvrage est requise. De plus, en raison de sa capacité portante limitée, la réalisation de l'ouvrage par étape en maintenant un trafic alterné sur l'ouvrage durant les travaux n'est pas possible.

La dégradation de l'ouvrage a par la suite conduit le SPC à demander l'avis d'un ingénieur expert qui a conclu à la nécessité de renforcer en urgence localement les poutres porteuses extérieures. La dégradation de l'ouvrage est également suivie mensuellement.

Selon la nouvelle pratique de la Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions (DAEC), il est prévu qu'un projet, avant d'être soumis à une décision politique, soit développé jusqu'à la rentrée des offres des entreprises afin de pouvoir proposer une demande de crédit (complémentaire dans le cas qui nous occupe) au Conseil d'Etat (ou au Grand Conseil en

fonction du seuil de compétence financière). Le projet a donc été développé, mis à l'enquête et a fait l'objet d'un appel d'offres en procédure ouverte auprès des entreprises de construction.

Les montants des offres déposées en décembre 2010, de l'ordre de 1 500 000 francs, dépassaient le budget alloué pour cet objet et ont alors contraint la DAEC et le SPC à chercher des mesures d'économie. Etant donné la nécessité de maintenir un pont sur la Glâne à cet endroit et que le projet de reconstruction de l'ouvrage ne fait que répondre aux exigences légales et normatives en vigueur, les seules économies possibles sont à chercher dans les mesures de chantier, dont principalement le pont provisoire. Il apparaît dans tous les cas plus judicieux de porter les économies requises sur des mesures provisoires plutôt que sur les équipements durables.

Pont provisoire

En raison de l'état alarmant du pont et après l'étude de nombreuses variantes, il n'est pas possible de prévoir une construction par étape du nouveau pont permettant de maintenir un trafic alterné sur l'ouvrage. La mise en place d'un pont provisoire en bordure du chantier apparaît comme la seule solution. Selon la variante « sans pont provisoire » déposée par une entreprise en décembre 2010, la suppression du pont provisoire génère une économie de l'ordre de 150 000 francs.

Le SPC a pensé à l'Armée pour qu'elle mette à disposition, dans le cadre d'un exercice de troupe, un pont provisoire en bordure du chantier. La condition préalable de l'Armée pour une telle intervention est que la Société suisse des entrepreneurs – ou sa section locale, en l'occurrence la Fédération fribourgeoise des entrepreneurs (FFE) – donne son accord à une telle collaboration. La FFE a préavisé négativement la demande du SPC pour des raisons de concurrence et de défense des intérêts de la branche. Dès lors, le projet prévoyant le recours à l'Armée n'a pas été approfondi.

Plusieurs raisons techniques et légales pouvaient justifier l'abandon d'un pont provisoire à cet endroit :

- > la charge de trafic est faible, 1500 véhicules par jour, ce qui représente environ trois traversées du pont par minute aux heures de pointe ;
- > la durée de l'interruption est limitée à 6 mois, grâce notamment à l'utilisation de poutres préfabriquées pour la construction du nouveau pont ;
- > la construction d'une passerelle provisoire en bois permet, durant toute la durée du chantier, le passage de la mobilité douce et du bétail, notamment pour les riverains directs à l'ouvrage ;
- > bien que l'itinéraire de déviation officiel par les routes cantonales totalise dans le pire des cas environ 20 km (riverain qui veut joindre l'autre rive du pont momentanément supprimé), l'itinéraire réellement utilisé passe par la route communale des Gondrans. Il ne génère qu'un allongement de l'itinéraire d'au maximum 5 km, soit un surplus de temps de trajet de 10 minutes pour un véhicule circulant en moyenne à 30 km/h ;
- > conformément à l'article 28 de la loi sur les routes, l'Etat s'engage à remettre en état la route communale en cas de détérioration de cette dernière. Les dégradations ne devraient toutefois pas être trop importantes étant donné que le trafic est faible et que le trafic lourd, à l'exception des convois agricoles et du transport scolaire, y est interdit. De plus, d'une manière générale, les investissements portés sur des constructions définitives (réfection locale d'une route communale) sont à préférer à celles provisoires (pont utilisé durant quelques mois) ;

- > des dispositions similaires ont été prises lors du remplacement du pont sur le Glèbe à Estavayer-le-Gibloux en 2012 sans soulever autant de résistance et d'émotion malgré, notamment, la proximité d'une entreprise privée ;
- > cette situation peut conduire à la création d'un précédent qui verrait la mise en place exigée d'un pont provisoire même si cela n'est pas justifiable au regard des charges de trafic ;
- > enfin, l'article 85 de la loi sur les routes indique que *l'usage commun des routes publiques peut être restreint ou supprimé de façon durable ou temporaire* et que *nul ne peut invoquer un droit quelconque pour s'opposer à la restriction ou à la suppression de l'usage commun, ni pour faire valoir une prétention à indemnité de ce chef.*

Procédure

Suite à la décision de ne pas réaliser de pont provisoire, le projet a été adapté et les plans ont été approuvés le 28 février 2013. La commune d'Autigny a fait recours contre la décision d'approbation des plans auprès du Tribunal cantonal.

Interventions politiques

Plusieurs interventions politiques ont jalonné l'histoire récente de ce projet :

- > la présente question QA 3128.13 du 8 mars 2013 du député Nicolas Kolly ;
- > la pétition demandant la construction d'un pont provisoire à Autigny du 29 avril 2013 munie de 1322 signatures ;
- > plusieurs interventions de la commune par le biais des médias, malgré plusieurs séances d'information entre les services de l'Etat et une délégation du Conseil communal ;
- > le mandat MA 4003.13 déposé le 14 mai 2013 par les députés Nicolas Kolly et 9 cosignataires.

Le débat en plénum du Grand Conseil du 16 mai 2013 traitant de l'urgence du mandat a fait apparaître qu'une majorité du Grand Conseil était favorable à l'installation d'un pont provisoire durant les travaux.

Dès lors, afin de ne pas perdre de temps et marquer sa volonté, le Conseil d'Etat, en date du 28 mai 2013, a adjugé les travaux avec pont provisoire à l'entreprise ayant présenté l'offre économiquement la plus avantageuse sur la base des offres déposées en décembre 2010. La couverture financière devra être assurée par le solde disponible du crédit pour la rénovation des ponts de 2008 et peut s'inscrire dans le budget annuel d'investissement.

La commune devrait retirer son recours auprès du Tribunal cantonal de sorte que les travaux puissent débuter dans le courant du printemps 2014.

Sur la base de ces considérations, le Conseil d'Etat peut donner les réponses suivantes aux questions du député Kolly :

1. *Quand aura lieu la prochaine mise à l'enquête pour la rénovation de ce pont ? Quel est le calendrier pour cette rénovation ? Plus concrètement quand les travaux débiteront-ils et quand la fin de ces derniers est-elle prévue ?*

La décision d'approbation des plans du 28 février 2013 indiquant qu'aucun pont provisoire ne sera réalisé doit être adaptée. La réalisation des travaux avec un pont provisoire ne nécessite pas de remise à l'enquête.

Les travaux ont été adjugés par le Conseil d'Etat le 28 mai 2013, ils pourront débiter dans le courant du printemps 2014.

2. *Y aura-t-il un nouvel appel d'offres ? Respectivement l'appel d'offres comprendra-t-il la pose d'un pont provisoire ?*

Les travaux ayant été adjugés, aucun nouvel appel d'offres n'est nécessaire.

3. *Du moment que l'appel d'offres ne prévoit plus de pont provisoire, donc que le canton ne prévoit concrètement plus de le construire, est-ce qu'il existe encore un droit de recours à l'encontre de la construction gratuite par l'armée de ce dernier ?*

Un pont provisoire étant prévu, la question devient sans objet.

4. *Le Conseil d'Etat trouve-t-il normal que ce soit les administrés riverains qui subissent les désagréments de la non-construction d'un pont provisoire, du fait qu'aucun compromis ne soit trouvé par le SPC ?*

Un pont provisoire étant prévu, la question devient sans objet.

5. *Quel aurait été environ le coût de ce pont provisoire ? Quel pourrait être les surcoûts pour le canton dans le cas d'une utilisation massive de la route communale comme déviation et qui aurait comme conséquence une détérioration de cette dernière ? Je demande également à savoir quels sont les coûts des différentes études effectuées pour la rénovation de ce pont ?*

Dans le cadre du premier appel d'offres réalisé à la fin 2010, le coût du pont provisoire était d'environ 150 000 francs.

A ce jour, un montant d'environ 135 000 francs a permis d'honorer les prestations d'ingénieurs pour la réalisation des phases d'étude jusqu'au projet d'exécution. A ce titre, le pont provisoire n'a provoqué que de faibles dépenses d'honoraires étant donné que le premier appel d'offres réalisé prévoyait sa conception par l'entreprise de construction.

6. *La situation retenue par le SPC, à savoir l'instauration d'une déviation via Villaz-Saint-Pierre, est-elle de l'avis du Conseil d'Etat satisfaisante pour les riverains, notamment les agriculteurs qui ont des terrains des deux côtés de la Glâne ?*

Lors de la fermeture d'un axe routier cantonal, le SPC planifie, sur le principe, une déviation par d'autres axes cantonaux. Dans le cas de la reconstruction du pont sur la Glâne à Autigny, la déviation par l'axe Farvagny-Villaz-Saint-Pierre aurait certes conduit à une augmentation du

temps de parcours, mais les propriétaires riverains auraient pu transiter par des routes communales situées à proximité du chantier.

7. *Qu'advient-il de la ligne de bus qui transite par ce pont effectuant la desserte entre Rueyres-St-Laurent et Cottens via Autigny ? Respectivement des arrêts de bus seront-ils supprimés ?*

Un pont provisoire étant prévu, la question devient sans objet.

8. *Le pont à proximité du Glèbe vient d'être rénové. Pourquoi les travaux de rénovation de ces deux ponts n'ont-ils pas été coordonnés afin de limiter les désagréments pour les riverains ?*

Le pont sur le Glèbe à Estavayer-le-Gibloux a été démoli et reconstruit en 2012. Pour ces travaux, une fermeture de la route était techniquement indispensable et une déviation par la route cantonale axe Farvagny–Villaz-Saint-Pierre a été mise en place (sans pont provisoire). Elle n'a soulevé que quelques réactions sans aucune mesure avec celles du pont de la Glâne. Cet ouvrage, dont la construction datait de 1897 et le dernier assainissement de 1939, était connu comme étant en mauvais état et un projet de remplacement a été lancé en 2010. En mars 2011, le dégel printanier a provoqué une instabilité du parement aval demandant la mise en place rapide d'un dispositif réduisant la largeur de l'ouvrage à une voie de circulation. Les travaux de reconstruction de cet ouvrage étaient urgents et ne pouvaient pas attendre l'assainissement du pont sur la Glâne à Autigny.

Fribourg, le 4 juin 2013