



Réponse du Conseil d'Etat à un instrument parlementaire

Mandat Kolly Nicolas / Mesot Roland / Kolly Gabriel / Brönnimann Charles MA 4003.13
Page Pierre-André / Schorderet Gilles / Waeber Emanuel / Zadory Michel
Gander Daniel / Schläfli Ruedi

Rénovation du pont enjambant la Glâne à Autigny

I. Résumé du mandat

Par mandat déposé et développé le 14 mai 2013, les députés cosignataires rappellent en préambule que : « *Le pont enjambant la Glâne à Autigny doit être rénové depuis de nombreuses années. Il est en très mauvais état et sa rénovation ne doit plus attendre. Cela aura pour conséquence la fermeture du principal accès entre le Gibloux et la région d'Autigny. Cette fermeture sera difficile à supporter pour bon nombre de riverains, notamment pour les agriculteurs qui devront effectuer des dizaines de kilomètres pour exploiter leur champ ainsi que pour l'économie locale, privée de sa clientèle. Durant les travaux, la mise en place d'un pont provisoire était dans un premier temps prévue, mais a depuis été supprimée du projet. La solution d'une construction gratuite effectuée par l'armée n'a également pas abouti. L'économie ainsi réalisée par la modification du projet apparaît clairement disproportionnée en comparaison de l'impact sur les riverains. Aujourd'hui, cette affaire semble être dans une impasse. A ce jour, les différentes discussions n'ont, semble-t-il, donné aucun résultat.* » Les députés cosignataires demandent dès lors au Conseil d'Etat de réaliser un pont provisoire durant la rénovation, comme cela était prévu dans le projet initial.

La procédure accélérée demandée conformément à l'article 174 de la loi sur le Grand Conseil afin que le Grand Conseil puisse se prononcer sur ce mandat lors de la session de juin 2013 a été acceptée lors du débat du Grand Conseil le 16 mai 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.

Dès lors qu'un pont provisoire est désormais prévu dans le cadre des travaux de remplacement du pont sur la Glâne à Autigny, le Conseil d'Etat relève que le mandat devient sans objet.

4 juin 2013