



Réponse du Conseil d'Etat à un instrument parlementaire

Question 2024-GC-241

Mise à l'enquête du plan d'infrastructure de mobilité pour l'aménagement d'un chemin de mobilité douce Bulle / la Léchère – Riaz / la Sionge Le trafic agricole oublié par les autorités ?

Auteur :	Kolly Gabriel
Nombre de cosignataires :	0
Dépôt :	11.10.2024
Développement :	---
Transmission au Conseil d'Etat :	11.10.2024
Réponse du Conseil d'Etat :	27.05.2025

I. Question

La Ville de Bulle et la Commune de Riaz ont mis à l'enquête publique, le 27 septembre 2024, le plan d'infrastructure de mobilité pour l'aménagement d'un chemin de mobilité douce Léchère – Sionge. Dans ce projet, la largeur de la route est, selon les endroits, de 3,90 m, voire de 3,70 m, à certains endroits à Riaz. De nombreux convois agricoles prennent cette route car la traversée de la Ville de Bulle est devenue quasiment impossible en raison des différentes mesures d'aménagement, notamment dans les zones à 30 km/h.

Les convois agricoles respectent les normes en vigueur au niveau de la préservation des sols ou suivent les modifications de législation comme celles sur les pendillards, qui sont donc de plus en plus larges. Dans le rapport technique du dossier de mise à l'enquête, les angles de girations pour les tracteurs sont calculés sur une largeur de convois de 2,50 m, ce qui est beaucoup trop étroit pour les véhicules actuels.

Vingt-huit points de croisement sont prévus dans le projet, mais la plupart d'entre eux ne sont pas dimensionnés pour permettre les croisements des convois agricoles.

Je remercie le Conseil d'Etat de répondre aux questions suivantes :

1. Lors des préavis de la Direction du développement territorial, des infrastructures, de la mobilité et de l'environnement et de ses différents services sur les procédures de modifications de route, comment sont prises en compte les exigences des convois agricoles ?
2. Lors des différentes études de projet, quelles sont les largeurs retenues pour les convois agricoles dans ce type d'aménagement ?
3. La conduite sur ce type de routes est rendue difficile par les nombreux aménagements. Cela crée des dangers pour le chauffeur mais aussi pour les autres utilisateurs de ces routes. Dès lors, quelles sont les mesures prises par le canton pour éviter les accidents ?
4. Les différents points de croisement sont-ils prévus pour le croisement de convois agricoles ?

5. Les différentes normes, notamment la largeur des chaussées, sont-elles imposées par le plan d'agglomération Mobul ?
6. Plus globalement, le trafic en zone urbaine ou en limite de celle-ci est de plus en plus compliqué pour les exploitants agricoles et les entreprises de travaux agricoles. Comment le Conseil d'Etat compte-t-il concilier les différents intérêts dans les secteurs où il n'y a pas d'autre solution, pour les différents utilisateurs des routes, que d'utiliser les mêmes tronçons. ?

II. Réponse du Conseil d'Etat

Le projet d'aménagement d'un chemin de mobilité douce Léchère – Sionge, mis à l'enquête publique dans la Feuille officielle en date du 27 septembre 2024 par les communes de Bulle et de Riaz n'a pas encore été soumis pour examen final auprès du Service des ponts et chaussées (SPC). Le Conseil d'Etat ne peut donc répondre que de façon générale aux questions du député Gabriel Kolly.

Cela étant précisé il répond comme suit aux différentes questions.

1. *Lors des préavis de la Direction du développement territorial, des infrastructures, de la mobilité et de l'environnement et de ses différents services sur les procédures de modifications de route, comment sont prises en compte les exigences des convois agricoles ?*
4. *Les différents points de croisement sont-ils prévus pour le croisement de convois agricoles ?*

D'une manière générale, les services de l'Etat établissent leurs préavis sur la base des recommandations formulées dans les normes suisses du domaine de la route et des transports édictées par l'Association suisse des professionnels de la route et des transports VSS (normes VSS). La largeur d'une route est définie selon plusieurs paramètres tels que le type de route, la vitesse, la quantité de trafic et les différents types de véhicules en présence. Le dimensionnement est réalisé pour les besoins d'utilisation les plus courants (principe de proportionnalité) et en fonction du cas de croisement déterminant, tout en tenant compte des besoins particuliers (trafic agricole¹, convois exceptionnels, etc.) pour lesquels des solutions spécifiques peuvent être retenues (zone de croisement par exemple). Dans certain cas, il est possible d'aménager des zones de croisement afin de permettre le croisement des véhicules uniquement à certains endroits. Le Conseil d'Etat constate néanmoins que le projet intègre des dimensions de convoi agricole de 9.2 mètres de long alors que la loi, qui est confirmé dans la pratique, permet de rouler avec des convois d'une longueur maximale de 18.75 mètres (tracteur avec deux remorques). Cet élément devra être intégré dans le projet pour tenir compte de la réalité agricole.

2. *Lors des différentes études de projet, quelles sont les largeurs retenues pour les convois agricoles dans ce type d'aménagement ?*

Les normes en vigueur considèrent trois types de véhicule agricole dont la largeur est de 2,50 mètres ou 3,50 mètres (chargement en vrac ou moissonneuse) ce qui nécessite un gabarit minimum de la route calculé en conséquence, notamment dans les courbes et en fonction de la nature des bords de routes.

¹ Selon art. 65 OCR qui prévoit une longueur maximale de 18.75 m.

3. *La conduite sur ce type de routes est rendue difficile par les nombreux aménagements. Cela crée des dangers pour le chauffeur mais aussi pour les autres utilisateurs de ces routes. Dès lors, quelles sont les mesures prises par le canton pour éviter les accidents ?*

Chaque projet présente des spécificités qui lui sont propres. Les propositions d'aménagement faites par les mandataires des communes sont analysées par les services de l'Etat sous l'angle de leur conformité au droit et aux normes en vigueur. Les mandataires ont à disposition de nombreux outils permettant d'éviter les accidents tel que l'adaptation des infrastructures, le marquage et la signalisation verticale. Leur utilisation dépend des spécificités du lieu, du trafic en présence, du type de route, etc.

5. *Les différentes normes, notamment la largeur des chaussées, sont-elles imposées par le plan d'agglomération Mobul ?*

Non, les projets d'agglomération n'ont pas vocation à définir des gabarits routiers et celui de Mobul n'impose donc aucune norme. Les normes VSS donnent un cadre homogène pour la construction des infrastructures en lien avec le domaine routier. Elles s'appliquent en principe sur l'ensemble du territoire national, aussi bien dans les régions de campagne que dans les agglomérations.

6. *Plus globalement, le trafic en zone urbaine ou en limite de celle-ci est de plus en plus compliqué pour les exploitants agricoles et les entreprises de travaux agricoles. Comment le Conseil d'Etat compte-t-il concilier les différents intérêts dans les secteurs où il n'y a pas d'autre solution, pour les différents utilisateurs des routes, que d'utiliser les mêmes tronçons. ?*

D'une manière générale, les routes doivent être praticables pour tous les véhicules autorisés à y circuler. Les normes VSS gèrent les différents intérêts et exigences. Pour rappel, lors de la planification de leurs réseaux, les communes doivent consulter les « acteurs intéressés » (art. 54 al. 2 de la loi sur la mobilité).