



La chère route a mis du temps pour trouver son chemin

SURCOÛTS. De la naissance de la route de contournement de Bulle, l'histoire retiendra l'énorme dépassement budgétaire. Une mésaventure aux très lourdes conséquences.

NICOLAS BEER

Le 10 juin 2001, quand 67,5% des Fribourgeois disent oui au référendum sur la H189, l'ouvrage est devisé à 215 millions de francs, dont 63 à charge du canton. Au final, le contribuable devra sortir beaucoup plus pour le ruban d'asphalte et ses deux tunnels: 304 millions de francs, indexation comprise, soit près de 60 millions le kilomètre. Ce naufrage financier coûtera aussi leur poste à deux commis de l'Etat, l'ingénieur cantonal Claude Morzier et son chef de projet, Jean-Bernard Tissot.

Les ennuis commencent très tôt pour Georges Godel, conseiller d'Etat fraîchement élu. Lors de sa prise de fonction, au début de l'année 2007, il est informé d'un dépassement de 3 à 5 millions. Mais, au mois de mai, quand la nouvelle devient publique, le mi-

nistre glânois se refuse à le chiffrer. Après des investigations internes, le surcoût est estimé à 44,3 millions. On impute alors la différence aux exigences supplémentaires de la Confédération et à l'étalement du tracé sud.

Mois d'octobre tendu

Puis les événements se précipitent. Le 2 octobre, l'ingénieur Claude Morzier est poussé à la démission. André Pillier est désigné pour assurer l'intérim. Le 12, le canton confie à l'Inspection des finances le mandat d'effectuer un audit. Le 27 enfin, c'est le chef de projet, Jean-Bernard Tissot, qui est affecté à d'autres tâches.

La nouvelle équipe est, à son tour, chargée de réexaminer le surcoût. Elle est renforcée, au début de l'année 2008, par le nouvel ingénieur cantonal, André Magnin. Finalement, l'audit de l'Inspection des finances est présenté le 14 avril, en présence du Conseil d'Etat in corpore.

Première mauvaise nouvelle: la facture a encore enflé. Le dépassement atteint finalement 78,5 millions de francs, sans qu'il y ait eu de malversations. Le rapport avance plusieurs explications: sous-esti-

mations, manque de rigueur, omissions, etc. Il émet aussi 33 recommandations.

Le devis initial a aussi été sous-évalué. Responsable des Travaux publics de 1996 à 2004, le conseiller d'Etat Claude Lässer se défend d'avoir volontairement sous-estimé le projet afin de faire passer la pilule.

Organisation inadaptée

L'audit pointe encore du doigt l'organisation défaillante du projet. Aucun manuel ou tableau de bord n'avait été, par exemple, prévu pour ce qui est le plus grand projet routier dirigé par le canton. Quant au comité de pilotage, il a cessé ses activités après la pose de la première pierre. Enfin, le rapport évoque la relation difficile avec le mandataire, l'Association Sud Ingénieurs (ASI), et le manque de contrôle. «La responsabilité incombe au chef de service et au chef de projet, explique le responsable suivant du dossier, Beat Vonlanthen. Lors de contrôles ponctuels, aucun problème n'avait été signalé.»

Les conséquences? Elles sont multiples. Financièrement, le canton s'en sort plutôt bien. La Confédération accepte la quasi-totalité des

surcoûts. Elle propose donc de maintenir la même clé de répartition: le canton paiera 26 millions de francs supplémentaires, Berne 50 millions. Sur conseil du professeur Pichonnaz, le Conseil d'Etat renonce à une procédure civile contre l'ASI. Enfin, pour éviter pareille déconvenue, alors que le pont de la Poya doit bientôt démarrer, Georges Godel décide de réorganiser le Service des ponts et chaussées.

Les politiques épargnés

Reste le volet politique. Car le Grand Conseil est, semble-t-il, décidé à faire la lumière sur cette débâcle financière. Mais, alors que les socialistes demandaient la constitution d'une commission d'enquête ad hoc, le mandat est confié à la commission de finances et de gestion. Malgré de nombreuses heures de travail et de multiples séances, la montagne accouche d'une souris. Le rapport épargne les quatre conseillers d'Etat qui se sont succédés. Tout au plus leur reproche-t-on un manque de curiosité. Il est par contre sévère à l'encontre de l'ancien ingénieur et de son chef de projet. Ce sont donc eux qui, pour la postérité, porteront le chapeau. ■

Les opposants intégrés

Fruit d'une très longue maturation, la route qui sera ouverte le 13 décembre au soir a connu un nombre incalculable de versions. Les différents comités qui ont planché dessus ont souvent associé, d'une manière ou d'une autre, les opposants à leurs réflexions.

ASSOCIATION CITOYENNE. Au milieu des années 1990, quand la version définitive de la H189 prend forme, une quarantaine de citoyens tourains se constituent en association pour éviter que la route de contournement ne longe le bois de Sautaux. Avec à sa tête Charly Mauron, enseignant au Collège du Sud, l'association propose de passer sous la forêt. Elle fait partie du comité de pilotage jusqu'à la validation définitive du projet, en mai 1998. «Nous voulions éviter que la route passe là où elle a été construite. Si le secteur entre la route allant de La Tour au Pâquier et le bois devait être bâti, on évitait des nuisances. Dans le cas contraire, on maintenait un accès dégagé au bois de Sautaux.» Même si l'option proposée par l'association n'a pas été retenue, Charly Mauron juge positivement l'ouvrage construit. Un seul regret: que le tracé n'ait pas pu être couvert sur une plus longue distance.

PRO FRIBOURG. L'association de défense du patrimoine s'est, elle, battue contre le projet en 2001, lors du référendum financier obligatoire. Jugeant le projet beaucoup trop luxueux – 215 millions de francs – pour la part du transit avérée, elle prédit, à l'époque déjà, un dépassement budgétaire, qu'elle évalue à 35 millions de francs. Christa Mutter: «Les solutions de délestage retenues ne nous convainquent pas. Cette route va être un aspirateur à voitures.» La députée écologiste se souvient avoir dû négocier très dur pour obtenir des mesures de modération du trafic. Le groupe ment lève son opposition après avoir signé une convention avec la ville de Bulle pour la mise en place du dispositif. L'Association transport et environnement a, elle aussi, abandonné son opposition après avoir obtenu des garanties pour la mise en place de transports publics. NB

A travers Bouleyres, le projet avorté de 1983

HISTOIRE. La route de contournement de Bulle est attendue depuis bientôt 50 ans. Le premier projet, qui peut aujourd'hui paraître aberrant, voulait couper le bois de Bouleyres.

NICOLAS BEER

Ce n'est pas galvauder l'expression que de comparer la H189 à un serpent de mer. Car la bête a mis du temps

pour explorer toutes les possibilités avant de trouver son chemin. Une étape importante de ce travail reste le projet avorté de 1983.

En 1959, quand la Confédération arrête le principe d'une autoroute passant par Bulle, les autorités pressentent très vite le besoin d'une réflexion sur l'avenir de la région. En février 1983, le canton met en consultation durant un mois le premier projet d'évitement de Bulle. Evitement et non contournement, car il ne prévoit pas de délestage du

trafic au centre-ville. Partant de l'ancienne bretelle menant à Riaz, le tracé passe par l'est de l'agglomération et débouche vers l'ancienne route de Broc.

La résistance s'organise

Il comprend deux variantes. La première, celle du Département des ponts et chaussées, longe la forêt de Bouleyres. Longue de 3980 mètres, elle est devisée à 37 mio de francs et entraînerait le déboisement de 1,7 ha de forêt en Bouleyres. La commune de

Bulle privilégie l'autre version, estimée à 50 mio. Elle prévoit un tunnel sous Le Ferrage et une tranchée, qui traverse le bois. Près de 4,6 ha de forêt seraient sacrifiés.

Mais tout le monde n'est pas convaincu par cette idée. Et c'est peu de le dire. Beaucoup, en particulier dans les milieux sportifs, veulent éviter qu'on touche à ce poumon vert qu'est la forêt de Bouleyres.

Des discussions ont lieu au sein du Sporting athlétisme Bulle, puis à l'issue d'une soirée d'information organi-

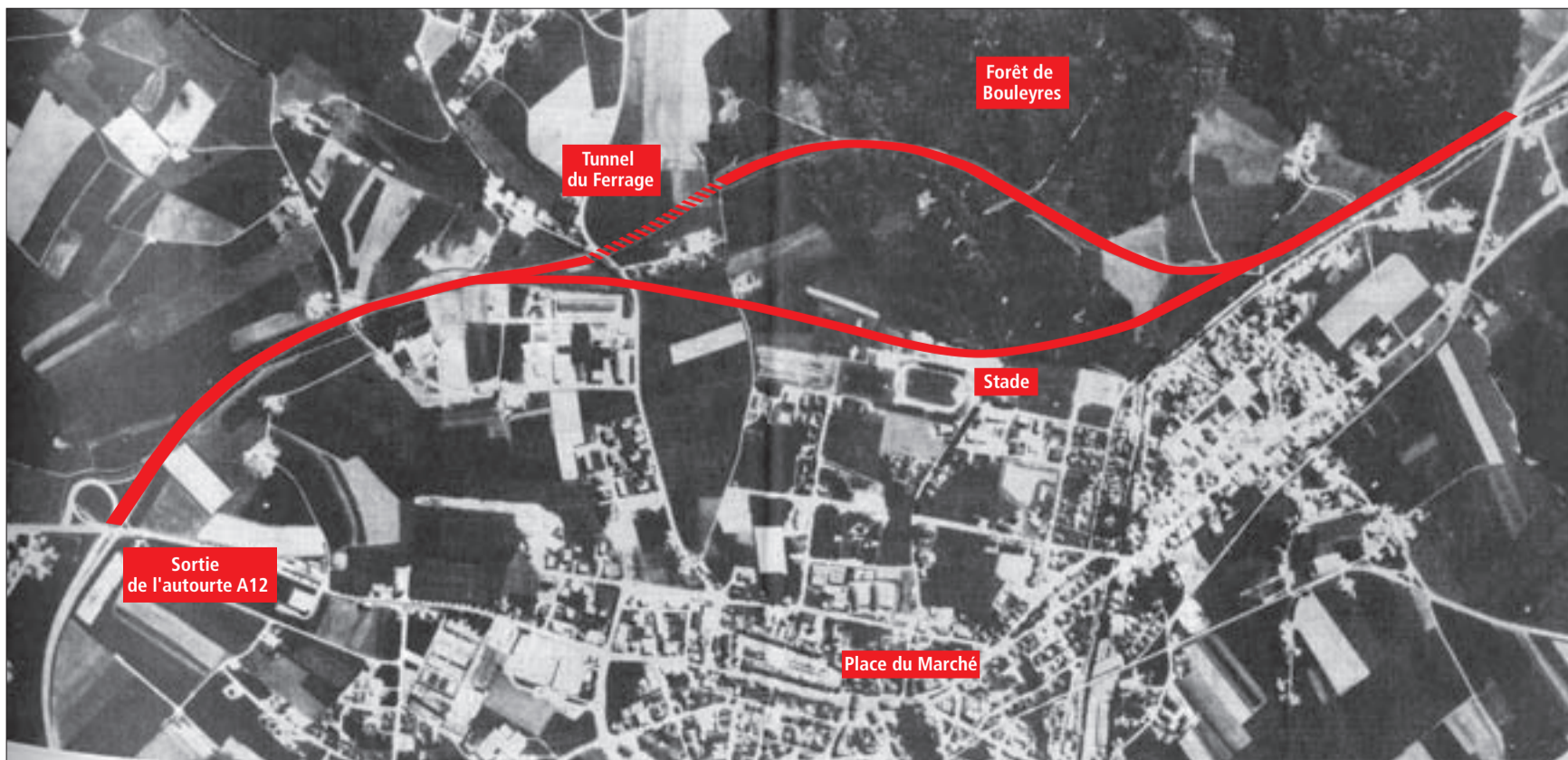
sée à l'Hôtel de Ville par le canton et les communes riveraines. «Très technique, la séance n'avait pas permis aux gens de s'exprimer, explique Jean-Bernard Repond, jeune journaliste à l'époque. En discutant après, nous avons senti que nos craintes étaient assez largement partagées.»

Un comité «pour la défense de Bouleyres» est alors mis sur pied. Il comprend des personnalités de tous bords: le journaliste Pierre Charrière, l'ingénieur Jean Moret, l'avocat Michel Tinguely ou Jean-Paul Glasson. C'est Jean-Bernard Repond qui en assume la présidence. Mais il n'y a pas une minute à perdre puisque la consultation court jusqu'au 2 mars.

Raz de marée d'oppositions

Le 15 février, le comité organise une réunion, aux Halles, à laquelle participent près de 120 personnes. Des formulaires d'opposition, qu'il suffit de signer et d'affranchir, sont ainsi distribués. Avec quel succès! «Les autorités ne s'attendaient visiblement pas à une pareille levée de boucliers», glisse l'actuel responsable des Editions de la Sarine. Près de 3200 personnes – 4240 lettres – expriment leur opposition à la traversée de Bouleyres par la route.

«Il ne s'agissait pas de s'opposer à la route, mais de défendre la forêt», précise Jean-Bernard Repond. D'emblée, le comité se propose de participer à la recherche d'une alternative. Et de fait, il y sera associé quelque temps. Puis le projet tombe gentiment aux oubliettes. Ce n'est qu'en 1995, après de nouvelles études, que l'option de contourner la ville par l'est est définitivement abandonnée. ■



Vue aérienne de Bulle en 1983, avec les deux variantes de la route de contournement, qui était prévue à l'est de la ville.