



Assemblée communale extraordinaire de la Commune de Vuisternens-dt-Romont
Du lundi 05 septembre 2011 convoquée pour 20h00 à la salle communale à La Joux

<u>Présidence :</u>	<i>M. Jean-Bernard Chassot, syndic</i>
<u>Citoyennes et citoyens actifs :</u>	<i>1'443, convoqués par voie de « tout ménage »</i>
<u>Citoyennes et citoyens présents :</u>	<i>230 (15.94 %) Compris les membres du conseil communal</i>
<u>Scrutateurs nommés :</u>	<i>M Bernard Monneron table 1 (côté restaurant) M. Daniel Equey, table 2 M. Stéphane Bonatti, table 3 + celle du Conseil communal M. Frédéric Borcard, table 4 M. Pierre-André Uldry table 5 M. Jean-Claude Dumas, Vuisternens, table 6 près des fenêtres M. Guy Menoud, tables du fond 1 et 2 côté restaurant M. Jean-Marc Felden, tables du fond 3, 4 et 5 côté fenêtres</i>
<u>Tractanda :</u>	<i>Selon convocation du 19.08.2011</i>

Ouverture d'assemblée par M. Jean-Bernard Chassot, Syndic, à 20h12 ;

M. le Préfet, Madame la Lieutenant de préfet, Messieurs les ingénieurs du SPC, Citoyennes et Citoyens de Vuisternens-dt-Romont, Mesdames et Messieurs les représentants de la presse, Mesdames, Messieurs ;

le Conseil communal a le plaisir de vous saluer et de vous accueillir pour cette assemblée communale extraordinaire, convoquée selon les dispositions de la loi sur les communes et du mode de convocation décidé en début de législature. Votre participation démontre de l'importance du sujet et je vous en remercie. Aucune personne excusée.

Cette assemblée extraordinaire sera enregistrée de manière à faciliter la rédaction du procès-verbal. L'enregistrement sera toutefois détruit au lendemain de l'approbation dudit procès-verbal par l'assemblée communale compétente.

M. le Préfet et Mme la lieutenant de préfet sont présents par intérêt pour le district, merci de leur participation. Ils sont priés d'intervenir si le déroulement de l'assemblée ne respectait pas la loi sur les communes et son règlement d'application. Les tierces personnes qui assistent à cette assemblée doivent faire en sorte de ne pas gêner le déroulement régulier des délibérations et en particulier la constatation exacte des résultats si des votes ont lieu.

En préambule, la parole est donnée à M. le Préfet :

- M. le Préfet : Merci pour l'invitation et il souhaite la bienvenue à l'ensemble des personnes présentes. La démocratie est le fait que les gens, dans un contexte donné peuvent s'exprimer, c'est un droit fondamental, l'acte de base de notre système. Durant cette soirée, des projets, des variantes et des idées seront émises, dès lors les débats doivent se passer dans le respect de l'autre, dans le but de trouver des solutions acceptables. Il rappelle que le but de cette assemblée est de permettre de mieux sentir la volonté des citoyens, mais c'est l'Etat qui reste le maître d'œuvre.

Le Conseil d'Etat devra proposer son choix aux députés, avec éventuellement des variantes et en fin de compte ce sont les députés qui décideront.

Alors à quoi sert cette assemblée ? Elle sert à confirmer l'opinion de la population, opinion qui sera rapportée au Conseil d'Etat. Ce sera également un message aux députés qui pourront, en fonction du choix du Conseil d'Etat, faire éventuellement des amendements en rapportant les discussions.

M. le Préfet ajoute qu'il faut néanmoins rester objectif dans la demande afin qu'elle puisse se réaliser. Merci pour l'écoute et merci pour les débats constructifs qui suivront. Bonne assemblée et encore merci pour la nombreuse participation.

1. Introduction

● M. le Syndic : Merci à M. le Préfet pour ses paroles d'introduction. Cette assemblée extraordinaire a été convoquée à la demande de plus de 200 citoyens, qui souhaitaient débattre, dans un esprit d'humour et d'humilité, les thèmes suivants :

- la présentation du projet de l'Etat / la présentation du projet intitulé le Mulet
- le rôle politique du Conseil communal, le rôle financier du Conseil communal
- la présentation de la Commission d'urbanisme, la présentation de la Commission financière
- un débat et un mandat des Citoyens au Conseil communal et des divers

La Direction de l'aménagement de l'environnement et des constructions, par son directeur M. le Conseiller d'Etat Georges Godel, avait annoncé la tenue d'une séance d'information fin août/début septembre, en collaboration avec la commune.

Comme le Conseil communal a été contraint, par la loi sur les communes, de respecter le délai de 30 jours pour convoquer cette assemblée extraordinaire et qu'il était difficile de trouver une date qui convienne à la DAEC et à la Commune pour fixer cette séance d'information, elle a été organisée lundi dernier.

Sont excusés pour l'assemblée de ce soir, car retenus pas d'autres mandats, M. le Conseiller d'Etat Georges Godel ainsi que l'Ingénieur cantonal M. André Magnin. Toutefois les ingénieurs du SPC sont présents, il s'agit de M. Denis Wéry et M. Jean-Marie Seydoux, qui répondront le cas échéant aux questions techniques relatives aux différentes variantes.

Le Conseil communal a établi un ordre du jour, d'entente avec le protagoniste de cette soirée, afin de traiter l'ensemble de ces points, dès lors y a-t-il des questions ou des remarques sur l'ordre du jour de cette assemblée extraordinaire ?

● M. le Député Dominique Butty : Il dit que cet ordre du jour a été pondu en accord avec le Conseil communal, la veille de transmettre les convocations à la poste, afin de respecter le délai de 10 jours. Cependant il craint la tripolarisation des débats et étant donné qu'il a été appelé le protagoniste de la soirée, il espère que tout se passe d'une manière sereine et équitable.

Il propose par la suite son tractanda, lequel est minuté par intervenant. Il demande également un vote à bulletin secret, malgré le fait que M. le Préfet lui a proposé le vote à main levée.

Sa demande est liée au fait que le contrôle des signataires des listes par la commune a débouché sur des tensions entre membres du Conseil communal et citoyens, même au sein d'une famille. Il y a également une institutrice qui n'a pas osé signer la liste par crainte de perdre son emploi, d'où sa requête afin d'éviter des tensions avec le vote à main levée.

M. Butty demande que lors de la nomination des scrutateurs, un Monsieur « minute » soit nommé.

Cette soirée doit déboucher sur un mandat à donner au Conseil communal pour défendre la solution qui sera la meilleure. Ce mandat doit par la suite lui être transmis afin qu'il puisse le défendre au niveau du parlement et également auprès des députés, lesquels devraient en principe tenir compte de l'avis de l'assemblée et lors du vote du décret, défendre la solution retenue. Il demande que l'assemblée vote ce tractanda.

- M. le Syndic Jean-Bernard Chassot : Merci à M. Butty pour les différentes informations et M. le Syndic laisse à M. Butty la responsabilité des propos tenus quant aux signataires et autres sujets.

Le tractanda officiel a été adressé à tous les citoyens, il comporte 5 points et selon la loi sur les communes, il ne peut être modifié en début d'assemblée, art. 12 LCO.

L'inobservation de ces formalités entraîne l'annulabilité des décisions, dès lors ce n'est pas idéal d'envisager ce vice de forme, il faut donc maintenir le tractanda officiel établi.

- M. le Préfet demande que tant le Conseil communal que M. Dominique Butty traite l'ensemble des points d'une manière conforme et que chacun puisse répondre aux questions. Le Syndic est la personne responsable qui doit gérer le temps et faire en sorte que l'ordre du jour établi à la base soit respecté.

- M. Dominique Butty : C'est ok pour cet ordre du jour, mais le vote à bulletin secret est maintenu.

- M. le Syndic Jean-Bernard Chassot : Le vote à bulletin secret doit être demandé avant le vote de l'objet et le 5^{ème} des citoyens présents doit l'avaliser. Dès lors l'assemblée va délibérer conformément à l'ordre du jour établi. Vu le nombre de personnes présentes, 8 scrutateurs sont nommés afin que les dépouillements avancent plus rapidement. Merci aux personnes requises d'avoir accepté ce mandat.

Rappel des règles, l'assemblée sera enregistrée et il est de ce fait indispensable que les intervenants prennent un micro, sans quoi l'intervention ne sera peut-être pas audible. Les interventions ne seront pas minutées afin que chaque intervenant puisse apporter les informations nécessaires à sa vision, respectivement M. le député Dominique Butty et le Conseil communal.

En qualité de président de l'assemblée communale, M. le Syndic est chargé de diriger les délibérations et veiller au maintien de l'ordre.

Les « Initiants » souhaitent débattre des points précités dans un esprit d'humour et d'humilité, aussi pour sa part M. le Syndic demande également que tout cela se déroule avec respect et bon sens. Chacun a le droit d'avoir des idées et de les défendre en toute objectivité sans que cela génère des conflits.

- M. le député Dominique Butty a la parole : Il fait découvrir des diapositives en ajoutant que sa motivation pour le district lui tient à cœur et que son chef-lieu Romont est mal desservi par la route. Il a une vision d'avenir et pas uniquement un passage à niveau. Une zone industrielle de 144'000 m² sera prochainement ouverte à Romont, elle sera la plus grande du canton. Le GPS donnera le trajet le plus court par Villaraboud. Dès lors, faut-il envoyer des camions par la Belle-Croix et par la gare de Romont.

M. Butty se dit choqué des relations qu'il entretient depuis 2 ans avec le Conseil communal et il a le sentiment que d'ici quelques années, il croisera MM. Bifrare et Chassot dans le columbarium du cimetière de Vuisternens, et comme ils ne seront que 3 pour jouer aux cartes, pour chercher le 4^{ème}, ils feront le tour de l'église pour trouver André Deillon dans le caveau familial. Il semble que cela représente la politique qui a entretenu les débats depuis 2 ans.

M. Butty dit qu'il présente un projet de 3 générations. A l'Etat de penser un peu à la région et tenter d'arranger ce qui a été fait faux. Les responsables de l'Etat ont le devoir de s'appliquer, de réfléchir et de s'assurer que les problèmes soient étudiés.

Il estime que la relation politique est difficile avec M. Georges Godel, alors qu'il est l'initiateur du projet de réfection du tracé entre Romont et Vaulruz.

Il ajoute que lorsqu'il a dit à M. Godel qu'il n'avait pas la même vision politique, M. Godel lui a répondu qu'il décidait et assumait. Cela ne correspond pas au dicton qui dit : la politique c'est d'obtenir des solutions acceptables par le plus grand nombre.

Il a été surpris que MM. Godel, Chassot et Bifrare aient pris, le 21 mars 2011, la décision d'avaliser le projet de l'Etat, sans que la commission d'urbanisme, la commission financière et l'assemblée communale n'aient été consultées. Ce projet a changé totalement la vision du village.

La règle décidée par M. Godel lui est propre et ceci sans décision légale. D'autres points de vue sont encore décrits par M. Butty en rapport avec la décision de ne plus avaliser le projet le Mulet, comme tracé acceptable en prévision de l'abolition du passage à niveau, mais comme un contournement avec tout ce que cela implique.

Comme le temps presse, le décret de demande de crédit devrait être déposé en automne 2011, mais il risque fort d'être retardé. Le Conseil d'Etat propose et le Grand Conseil dispose, dès lors M. Butty est convaincu qu'il pourra convaincre les autres députés.

M. Butty ajoute que la jonction avec la route de Villaraboud ne sera jamais réglée si le projet de l'Etat est avalisé.

Il montre ensuite la situation financière de la commune en ajoutant que plusieurs éléments manquent.

- M. le Syndic Jean-Bernard Chassot : En réponse à M. Butty, il espère qu'ils auront l'occasion de se croiser avant de se trouver au cimetière. Il précise que lors de la réunion du 21 mars, il y avait l'ensemble du Conseil communal et non uniquement MM. Chassot et Bifrare.

Pour rappel, les discussions sur l'amélioration de la route Romont – Vaulruz durent depuis près de 20 ans. En 2005 la commune a intégré le COPIL avant que cela devienne le COPAR. La collaboration avec les services de l'Etat a toujours été excellente et plusieurs améliorations ont été apportées au projet en partenariat avec le SPC, par ex. le giratoire de La Joux, l'arrêt de bus au Poyet, etc.

Le 19 mai 2010 le Grand Conseil a accepté le crédit d'engagement pour l'amélioration de la route Romont – Vaulruz, par 85 voix contre 4 et 6 abstentions. Ce tracé se divise en 4 lots que M. le Syndic détaille. Le projet de route de contournement a été abandonné par le COPIL, c'est pourquoi il a été enlevé du montant voté. Toutes les routes de contournement feront partie d'une étude au niveau cantonal, ce qui permettra à l'Etat de fixer des priorités pour l'ensemble de son territoire.

M. le Député Butty a déposé un amendement lors du vote du 19 mai 2010, afin d'étudier le passage sous voie dans le cadre de la liaison Romont – Vaulruz. Cet amendement demandait à ce que le crédit d'engagement soit majoré en fonction de l'étude du tracé définitif du passage à niveau de Vuisternens, de l'entier des chemins de débord et la correction du virage de l'église.

Cet amendement a été rejeté par le Grand Conseil par 67 voix contre 20 et 8 abstentions.

Le projet Romont – Vaulruz est dès lors entré dans sa phase de réalisation, sans les traversées des localités, à l'exception du carrefour de l'église que l'Etat a englobé dans le projet. Il n'y aura pas d'étude complémentaire sur ce tracé, ce qu'a confirmé M. Godel par mail.

Le 02 février 2010, les députés Michel Buchmann et Benoit Rey ont déposé un postulat, en demandant à l'Etat « solution à envisager pour résoudre le problème des croisements RER – trafic routier, ceci dans l'ensemble du canton ».

En août 2010, les TPF mettaient à l'enquête le réaménagement de la gare de Vuisternens et la suppression de la gare à proprement parler. Le Conseil communal a alors décidé d'activer la discussion sur la suppression du passage à niveau, sachant que les députés Buchmann et Rey avaient déposé ce postulat, car il s'est dit qu'il pourrait brûler la priorité aux autres districts pour l'abolition du passage à niveau.

Le 26 août 2010, la Commune de Vuisternens-devant-Romont a donc fait opposition au projet de réaménagement de la gare en demandant de solutionner le problème du passage à niveau. A relever que si le Conseil communal n'avait pas fait cette opposition, cette assemblée n'aurait pas lieu.

Le 21 septembre 2010, réponse du Conseil d'Etat au postulat Buchmann et Rey, favorable à l'établissement d'un état des lieux de l'ensemble des passages à niveau situés sur le territoire cantonal.

La DAEC lance alors une étude afin de vérifier l'opportunité de résoudre de manière simultanée la question du passage sous les voies et du réaménagement de la gare, pour ne pas retarder la mise en œuvre du RER. M. le Syndic rappelle que si le Conseil communal n'avait pas eu de bonnes relations avec la DAEC, nous ne serions pas ce soir en train de discuter d'un projet de suppression du passage à niveau.

C'est bien suite à cette intervention de l'Autorité communale et de la réponse du Conseil d'Etat au postulat Buchmann – Rey que la DAEC a décidé de lancer une étude de faisabilité pour le franchissement du passage à niveau.

Toutefois, selon la DAEC, il est hors de question qu'elle revienne sur les décisions prises et votées par le Grand Conseil en ce qui concerne le tracé Romont – Vaulruz.

Si nous cherchons à relancer la discussion des contournements, la DAEC stoppera l'étude de suppression du passage à niveau et prendra en considération notre requête, mais en la traitant dans le cadre de l'étude lancée par le canton qui porte sur tous les projets de contournement des localités du canton de Fribourg. Sachant que les premiers résultats sont attendus courant 2012 et qu'ils amèneront le canton à fixer des priorités parmi tous les souhaits, en tenant compte entre autres des flux et densité du trafic, Vuisternens avec ces 5'700 véhicules jour ne sera pas la première localité servie. D'autres localités avec plus de 15'000 véhicules jour auront la priorité. Dès lors nous attendrons 20 ou 30 ans avant que quelque chose ne soit entrepris à Vuisternens. C'est important de préciser ces choses, car tout le monde n'a pas forcément compris cet enjeu pour la commune.

Est-ce que M. le Député Butty veut ajouter quelque chose ?

- M. le Député Dominique Butty : Devant la faiblesse des arguments pour le passage proposé par l'Etat, il ne reste plus comme élément moteur pour faire basculer la volonté de l'assemblée, qu'une forme de chantage désagréable, c'est soit ça, soit rien. Depuis 5 ans que je suis au Grand Conseil, on n'a jamais vécu un chantage pareil et la concurrence avec les autres districts n'a jamais eu lieu. C'est un tout petit peu triste de n'avoir plus que ça pour faire passer un projet.

2. Information sur la suppression du passage à niveau de la route cantonale et présentation des différentes variantes.

- M. le Syndic Jean-Bernard Chassot présente le point 2 de l'ordre du jour, lequel propose les différentes variantes envisagées. Les tracés concernés sont visibles sur écran :
 - le premier projet de la commune qui est appelé aujourd'hui le Mulet
 - le projet retenu par l'Etat et la Commune, sous l'appellation V10
 - les incidences financières des différents projets
 - le point de vue des « Initiant »
 - le point de vue de la Commune
 - le point de vue des citoyens
 - puis la présentation du point de vue de la Commission d'urbanisme et
 - le point de vue de la Commission financière.

Tout d'abord les différents tracés esquissés par les services de l'Etat sont montrés sur écran.

L'ancien tracé V21 est expliqué, il s'agit du projet de contournement discuté dans le cadre du comité de pilotage, lequel a été abandonné, il en est de même pour la V26

Puis M. Chassot montre l'esquisse que le Conseil communal avait soumise au SPC pour faire une étude de faisabilité.

A relever que la variante retenue par l'Etat et la Commune ne figure pas encore sur cette présentation, car elle a subi des modifications et améliorations pas encore retranscrites sur le document.

Rappel : La meilleure variante était l'abaissement de la ligne de chemin de fer, variante qui a été évaluée à un coût supérieur à 35 millions de francs, c'est pourquoi elle a été abandonnée.

Puis il y a eu une étude conjointe entre l'Etat et la Commune, laquelle a débouché sur une dizaine de tracés, dont certains ont été ensuite abandonnés.

Le premier projet de la Commune, baptisé aujourd'hui le Mulet par M. Butty, avait été esquissé en souhaitant un giratoire pour la traversée de la route de Sommentier. Malheureusement, après une étude de faisabilité, cette variante s'avère techniquement extrêmement complexe et difficile à réaliser, notamment pour conserver la colonne vertébrale de la commune entre les Ecasseys et La Neirigue, via Sommentier et Villariaz.

Explication : Les routes cantonales ne peuvent dépasser une pente maximale de 8%. Dès lors, le tracé le Mulet, afin de respecter ces normes, après avoir passé sous la ligne de chemin de fer côté ouest du village, aura un déficit de 2 m à la jonction avec la route de Sommentier.

Cela veut dire que la route de Sommentier devra descendre à hauteur de la route cantonale pour la traverser. Cela aura comme conséquence un abaissement important du tracé entre la jonction de la route du Chaussé et le passage de la route cantonale, puis une remontée équivalente côté ligne de chemin de fer afin d'arriver de nouveau à son niveau pour la traverser.

En résumé, la route de Sommentier aura une rampe de chaque côté de la route cantonale.

C'est le principal argument contre cette variante, si ce n'est que cette variante coupe encore une troisième fois la localité. Il faut savoir que la route de contournement, qui avait été à l'époque évaluée par l'Etat, passait en tranchée couverte à cet endroit.

• M. le Député Dominique Butty : La raison de l'appellation le Mulet est qu'en Valais, lorsqu'une route est bien faite, ils disent que ce n'est pas un ingénieur qui l'a conçue, car on a simplement suivi le chemin du mulet. Cette variante n'a jamais été sa préférée, mais celle du Conseil communal, qui a été abandonnée par la suite. Toutefois il va la défendre, bien qu'elle n'était pas la sienne au départ.

Une solution doit être trouvée afin d'éviter que le passage à niveau ne bloque journallement la circulation et devienne un calvaire pour les automobilistes.

Ce qui fâche M. Butty, c'est le fait que M. Godel achète un bistrot. Comment voulez-vous que le Conseil d'Etat agisse d'une manière aussi avant-gardiste, sans savoir où passera la route.

En l'état actuel, l'Etat devra louer son bistrot à Mme Anabelle Magnin.

Le Mulet commence vers la ferme J.-Marc Moënnat et rejoint le tracé actuel à la sortie de Vuisternens côté Mézières. Ce projet est assez gourmand en terre agricole, c'est pourquoi il faut supprimer les chemins de débord.

Ce projet conserve l'accès à la zone artisanale et ne prévoit aucune démolition de bâtiment.

Avant de débattre du problème de la route de Sommentier, M. Butty demande à M. Denis Wéry, ingénieur auprès du SPC, quelle est sa fonction précise ? *M. Wéry répond qu'il est chef de la section projets routiers.* M. Butty demande encore à M. Wéry quelle est sa nationalité, *réponse Belgique, etc. etc.* Ceci pour arriver à dire que la Belgique est un pays plat, comme décrit dans la chanson de Jacques Brel. Si les services de l'Etat n'arrivent pas à gérer un dénivelé tel que proposé, c'est regrettable. Qu'est-ce que cela donnerait en Valais pour construire une route sur une même longueur ?

Quant à la colonne vertébrale entre Les Ecasseys – La Neirigue, il n'y croit pas.

Le passage à niveau a été transformé par les TPF avec deux voies, alors que M. Godel a dit que les trains ne se croiseraient pas à Vuisternens !

Tout doit tourner autour de la Banque et la Poste ! Le projet V10 empêche l'accès facile à ces deux bâtiments vu le passage à niveau sur lequel les barrières seront continuellement fermées, en raison de l'attente due aux croisements des trains.

M. Butty insiste en disant que le tracé le Mulet est plat. Il dit également que selon des discussions qu'il a eues avec un collègue du PDC, le projet de l'Etat n'a été conçu que pour engraisser certaines personnes concernées. Cela est grave, car on veut imposer un projet mal foutu. Les gens ont l'impression qu'il y a de la magouille là-dessous.

- M. le Syndic Jean-Bernard Chassot : Je laisse à M. Butty la responsabilité de certains propos car les emprises de terrains sont connues très exactement et ses paroles sont fausses.

M. Wéry est invité à donner les indications techniques relatives à la variante le Mulet.

- M. Daniel Wéry : La liaison Romont–Vaulruz est sur un axe de trafic de transports exceptionnels et cet axe de trafic demande un gabarit de 5.20 m. Donc en passant sous la ligne TPF, ce gabarit est nécessaire, en plus il doit y avoir la construction du passage lui-même et le ballaste en dessus.

De façon à respecter les normes et les directives en vigueur en Suisse, qui sont les normes VSS, il n'est pas possible d'avoir plus de 8% de pente sur une route cantonale.

Donc en passant sous le passage TPF, il n'est pas possible d'arriver à hauteur de la route de Sommentier, c'est mathématique.

- M. le Syndic Jean-Bernard Chassot : Merci à M. Wéry, cela confirme que la route cantonale serait abaissée de 2 m par rapport à la route de Sommentier, ce qui certifie l'obligation d'abaisser la route de Sommentier pour accéder à la route cantonale avant de remonter pour passer sur la voie TPF.

Cette variante a été définie comme étant similaire à la V21, l'emprise de terrain avoisinera 13'000 m², le passage à niveau de la route de Sommentier sera condamné au trafic et les habitants de Sommentier/Lieffrens devront faire le tour par le secteur de la route de Villaraboud pour se rendre au village de Vuisternens ou en direction de Romont ou Bulle.

Cela provoque également des inconvénients pour le développement du secteur en aval de l'Impasse de la Côte, lequel est inscrit au plan directeur cantonal.

Autre inconvénient, la vitesse sur le tracé le Mulet ne sera certainement pas limitée à 50 km/h, au contraire le 80 km/h sera privilégié le plus longtemps possible. C'est-à-dire que vers la zone artisanale du Tintébin, les véhicules circuleront à 80 km/h.

Selon les « Initiants », il ne s'agit pas d'une route de contournement, mais d'une traversée de localité, alors que l'Etat ne tient pas du tout le même langage.

- M. le Député Dominique Butty : Si on laisse la banque et la poste d'un côté et le village de l'autre, comment définir qu'il s'agisse d'une route de contournement. Dites-moi quelle route de contournement a 600 m de longueur, elles sont toutes de plusieurs km.

Pour ce qui est de la vitesse, la tendance actuelle est de supprimer les panneaux d'entrée de localité indiquant le 50 km/h pour ne mettre que l'entrée de la localité, comme en France.

Les panneaux d'entrée de village devraient être à hauteur de la maison Rohrbasser/Scierie Panchaud et à hauteur de la maison Morand côté Mézières. Parler du 80 km/h, ce n'est pas moderne ni visionnaire.

M. Godel mélange ce point.

Vouloir absolument dire aux gens que la variante V10 permet de conserver le passage à niveau de Sommentier ouvert est une malhonnêteté intellectuelle, puisque les barrières seront abaissées 4 x par heure plus le temps d'attente pour les croisements de trains.

- M. le Syndic Jean-Bernard Chassot revient sur la vitesse et les panneaux de localités; ce n'est pas une tendance pour l'instant, mais une consultation au niveau fédéral, de supprimer les limitations de vitesse dans les localités et faire en sorte que ce soit les panneaux d'entrée et de sortie des localités qui définissent la vitesse limitée à 50 km/h. Ce n'est pas encore acquis et la décision sera connue l'année prochaine.

M. Butty prend la parole pour dire qu'il s'agit d'une loi Européenne, dès lors elle sera imposée en Suisse. M. Chassot rétorque qu'il ne veut pas promettre des choses encore incertaines à ce jour.

Croisement des trains : M. le Syndic ne pense pas qu'en 2012 un RER ait été prévu avec des arrêts pour les croisements. Par contre il est vrai que deux voies ont été construites sur cet axe, mais pour que les trains se croisent en mouvement et non à l'arrêt. Par contre, en attendant la régulation automatique des horaires, il est possible que certains trains doivent attendre, mais cela ne durera pas.

M. le Conseiller d'Etat a précisé lundi dernier que les barrières ne seront pas fermées plus longtemps qu'actuellement.

● Parole à M. Jean-Claude Morand : S'il y a un croisement à Vuisternens, forcément qu'un des deux trains va s'arrêter, vu que seul cet emplacement est équipé avec 2 voies. Dès lors, selon l'horaire 2012, il y aura une attente de 2 min. pour la rame qui ira vers Romont, en attendant le passage du train de Romont en direction de Bulle, avec bien évidemment les barrières abaissées.

M. le Syndic répond que nous attendons la réponse des TPF à ce sujet.

● M. Philippe Chassot : Vu les travaux effectués, il conçoit très mal qu'en utilisant le tracé le Mulet, la voie de chemin de fer soit bloquée, elle vient d'être construite, elle est impeccable.

Tout cela aurait dû être débattu bien avant, car depuis 2009/2010 on parle du RER. Pourquoi les départements du canton sont incapables de se retrouver de temps en temps ensemble pour causer de leurs problèmes et ainsi les résoudre avant la réalisation des travaux, ce serait bien plus simple.

M. le Syndic répond que ce n'est pas la ligne de chemin de fer qui serait bloquée, mais bien le passage à niveau et que les services de l'Etat discutent certainement ensemble.

● M. le Député Dominique Butty : Selon les discussions qu'il a eues avec un responsable des TPF, ces derniers ont comme but le développement de cet axe et pour ce faire, aimeraient avoir la plus grande liberté possible pour éventuellement doubler la voie sur toute sa longueur.

Les TPF structurent et sont 100% contre le projet de l'Etat, lequel va coincer la route entre les bâtiments Deillon et la ligne, ce qui va leur interdire toute possibilité de manœuvre.

Pourquoi ne font-ils pas opposition ? Leur réponse : L'opposition est faite jusqu'au niveau politique, ensuite c'est aux Députés de s'en charger.

● M. Borlat Sommentier : Les gabarits et les pentes nécessaires pour la variante le Mulet n'ont pas été montrés. Réponse de M. Jean-Marie Seydoux, pour le franchissement de la voie TPF le gabarit de 5.20 m est à respecter et pour rejoindre le niveau de la route de Sommentier, il y a une pente maximale de 7.7 % et on est, par rapport à la route de Sommentier, 2 m plus bas.

Il y a encore un autre problème par rapport au franchissement des voies TPF, c'est qu'il y a un entraxe entre le carrefour et la voie de 15 m, ce qui veut dire qu'il n'y a place que pour 2 voitures.

En conclusion il n'est pas imaginable d'avoir un carrefour, style giratoire à cet endroit.

M. Borlat, pourquoi ne pas pouvoir rester au niveau de la route de Sommentier, alors que le passage sous voie doit passer à 6 m en dessous de la voie ?

M. Wéry répond que les 2 m d'abaissement de la route de Sommentier sont prévus pour la variante le Mulet, alors que les 6 m de passage sous voie concernent le projet V10

● M. le Syndic Jean-Bernard Chassot : Pour bien faire la différence entre les différentes variantes, ce que demande M. Borlat, c'est la variante V21 qui a été abandonnée par l'Etat au profit de la V26, également abandonnée du point de vue financier.

Selon M. Butty, le projet le Mulet est bien évidemment très ressemblant avec l'ancienne V21, c'est pourquoi M. Georges Godel n'a pas osé revenir à la V21 du point de vue « crédibilité ».

● M. Gabriel Gobet : Question aux ingénieurs, en se basant sur la pente du carrefour de Vulruz, peut-on avoir confiance en vos capacités ? A Vulruz il y aura des accidents, car la pente est beaucoup trop prononcée. Et en plus, pourquoi ne pas supprimer le passage à niveau de la route de Sommentier, les utilisateurs de cette route n'ont qu'à faire le tour par le bas du village de Vuisternens.

● M. le Syndic Jean-Bernard Chassot poursuit la présentation du projet non retenu par l'Etat, les problèmes de sécurité devront être discutés et les coûts pour la commune seront élevés.

● M. Bruno Monney : Il y a longtemps une demande de limitation à 60 km/h a été faite pour la route d'Estévenens, sans réponse jusqu'à ce jour. Or la vitesse est toujours à 80 km/h et les bus TPF s'arrêtent régulièrement sur la route.

Quant au nombre de véhicules jour, à Estévenens et selon la mesure du TCS, il y avait un flux de trafic journalier de 1'260 véhicules en 1999, alors il est fort étonnant que seuls 5'700 véhicules jour soient comptés à Vuisternens.

Réponse de M. le Syndic, le chiffre n'a pas été inventé, mais il s'agit d'un comptage de l'année 2005, aujourd'hui le compte est passé à 7'200 véhicules jour (5'700 véhicules jour au début du projet et aujourd'hui ce nombre est passé à 7'200 selon le SPC).

M. Monney rétorque qu'il faut tenir compte du fait que ce projet doit être prévu pour les 50 prochaines années et penser qu'en 2020 le nombre de véhicule aura doublé.

- M. le Syndic Jean-Bernard Chassot : En rapport avec les limitations de vitesse, seuls des secteurs bâtis compacts bénéficient d'une limitation.

Il faut également penser à la sécurité des enfants qui devront traverser la route pour pendre le bus sur un tronçon à 80 km/h, alors que cette même assemblée communale a accepté un crédit pour sortir l'arrêt de bus de la route cantonale à hauteur des Ecasseys, pour un montant de Fr. 120'000.-

En sus, le Conseil communal est intervenu auprès du SPC pour obtenir un arrêt de bus au Poyet, en dehors de route cantonale, afin de sécuriser les enfants.

- M. Bruno Rouiller : Il ne comprend toujours pas pourquoi la ligne des bus doit passer sur la route cantonale, alors que les bus pourraient simplement passer par l'ancienne route qui deviendra communale.

Réponse de M. le Syndic, le passage à niveau doit être supprimé, conformément à l'objectif de la DAEC qui doit répondre au postulat pour régler la problématique des croisements RER et routiers.

Le passage à niveau de la route de Sommentier ne répond pas aux mêmes règles que les passages à niveau sis sur les routes cantonales.

- M. le Député Dominique Butty : Il rétorque qu'il ne faut pas dire que l'Etat est tenu par un postulat, c'est faux et ce n'est pas poli vis-à-vis des citoyens; si M. Godel s'est trompé lundi passé, c'est qu'il était fatigué. Il faut arrêter avec cette vision.

Si la route cantonale n'a plus de passage à niveau, le but de la députation est rempli à 100%.

- M. Jean-Claude Morand : L'Etat cherche une solution pour le transit à Vuisternens, pas forcément une solution pour les gens de Sommentier et le magasin.

Réponse de M. le Syndic, le souci du Conseil communal, c'est également de satisfaire au mieux les gens de Sommentier et du secteur concerné.

- Mme Nathalie Wicht : Ok pour la route de transit, mais est-ce que la vitesse restera à 80 km/h ?

M. Wéry répond que selon l'objectif du projet la circulation sera à 80 km/h.

- Mme Olivia Berset : Si l'Etat a assez d'argent pour faire des routes, il serait aussi possible de dépenser quelques centaines de milliers de francs pour faire une passerelle afin que les enfants puissent traverser une route cantonale, avec vitesse limitée à 80 km/h, en toute sécurité.

Réponse de M. le Syndic, ce sont des frais à charge de la Commune et le montant est certainement plus élevé que celui avancé.

- M. François Laffely : En résumé, il faut accepter la fermeture définitive du passage à niveau actuel, le fait que le passage à niveau de la route de Sommentier soit également fermé, ce qui veut dire que tous les habitants du côté sud du village devront passer par la route de Villaraboud. Il faut également accepter que les TPF fassent un arrêt au centre du village et que peut être dans le futur, la banque et la poste se rapatrient du côté nord de la voie.

Rajout de M. le Syndic, il faut encore accepter que cette route soit à 80 km/h.

- M. Jean-Luc Rohrbasser : Au sujet des arrêts de bus, qu'en est-il des deux arrêts du Lanciau ? La route sera élargie et les véhicules passent déjà trop vite maintenant, alors quelle sera leur vitesse après ? C'est pourquoi faire traverser des enfants à cet endroit, ce n'est pas envisageable. En plus, ça fait longtemps qu'une limitation de vitesse à 60 km/h a été demandée.

Réponse de M. Wéry, la limitation de vitesse dans ce secteur doit être revue et discutée avec la Police cantonale. En sus, deux arrêts de bus sont prévus de part et d'autre de la chaussée.

● M. le Syndic Jean-Bernard Chassot : Il continue avec la présentation des autres variantes, le tracé V6 qui conserve le tracé actuel est un des projets retenus par la DAEF, mais il est vrai qu'il forme une immense trémie depuis le bâtiment communal jusque vers l'ex stand de tir. Les points négatifs sont l'énorme trémie au milieu du village et la nécessité de rétablir quelques accès privés pour les habitations riveraines.

Le tracé V10 est l'un des premiers projets retenus par l'Etat et la Commune, il a été revu et corrigé. Cette correction débute à hauteur du bâtiment administratif et va longer la ligne de chemin de fer, tout en descendant pour passer sous la ligne de chemin de fer à l'endroit où il y a le plus de remblai.

Il rejoindra la route actuelle à hauteur de la maison de M. Jean-Marc Moënnat. Par rapport au terrain naturel actuel, la route passera 2 m plus bas, donc cette variante n'enterre pas trop la route.

La problématique évoquée est l'accès à la zone artisanale du Tintébin; il y a déjà eu des discussions sur ce sujet avec le SPC et le Conseil communal souhaite une amélioration de ce secteur afin d'obtenir un raccordement satisfaisant.

Ce tracé a des points positifs, il est fluide, il est parallèle à la voie TPF avec franchissement à l'endroit du remblai existant, d'où un impact réduit, un accès aux riverains et au centre de la commune conservé en l'état et un coût acceptable pour la commune.

Il y a quelques points négatifs, c'est une moyenne emprise sur les terrains, soit quand même 8'300 m² et il y a des adaptations nécessaires pour l'accès aux commerces à la sortie de la localité plus une déviation nécessaire du lit du ruisseau.

● M. Raphaël Rohrbasser : Il qualifie le tracé V10 de ridicule, car le secteur du passage sous voie se trouve dans une zone facilement inondable. Et de combien de mètres faudra-t-il prolonger le lit du ruisseau pour que l'écoulement se fasse normalement ? Et la haie sera-t-elle supprimée ? Quel est l'avis des écologistes ?

M. Wéry, comme cela a été dit, il s'agit pour l'instant d'une étude de faisabilité et tout n'a pas encore été étudié. Le service technique de l'Etat a reçu le mandat de proposer des tracés. Cela a déjà été dit lundi dernier par M. Godel, il doit encore demander le crédit d'étude pour étudier ces différentes possibilités.

M. le Syndic ajoute que si ce secteur est sujet aux inondations, c'est identique sur le secteur du tracé le Mulet.

● M. Jean-Claude Morand : Il y a quand même quelque chose d'ahurissant, car on va élever la route cantonale vers la jonction de Villaraboud et dans ces projets on enterre la route. On devrait appliquer les mêmes choses sur chaque tronçon.

M. Wéry, le profil en long de la route sera effectivement élevé dans ce secteur afin de régler le problème de rétention d'eau. En ce qui concerne l'étude de faisabilité pour le futur tracé, elle tiendra compte des problèmes d'eau et d'étanchéité.

● Question d'une citoyenne : Est-ce que la faisabilité d'abaisser la ligne de chemin de fer a été étudiée, cela réglerait le problème. En sus M. Godel qui est au Conseil d'administration des TPF pourrait doublement faire les choses. On va détruire des maisons pour une route, finalement les Glânois on est quoi, on est les petits derniers, la Gruyère a tout, elle a son autoroute, on doit supporter son train et on n'en a plus, on a les bus.

Dès lors les TPF pourraient, mis à part faire des grands bénéfices, régler ce problème.

Réponse de M. le Syndic, l'abaissement de la ligne a été évoqué avec les services de l'Etat, mais l'estimation des coûts était beaucoup trop élevée.

● M. le Député Dominique Butty : Il ne faut pas combattre la version V10, il faut comparer les deux variantes proposées, afin que chacun puisse se faire une idée. Il rappelle que le Mulet accroche la circulation de la route de Villaraboud, ce qui n'est pas le cas des variantes V6 et V10, il dit que l'éventuel raccordement de la route de Villaraboud par l'autre côté du ruisseau des Brêts ne se réalisera jamais. Le trajet naturel le Mulet respecte le dénivelé et ne prévoit aucune destruction de bâtiments. En sus, un déplacement de ruisseau est une aberration.

Les variantes V transforment grandement l'aspect du village contrairement à celle du Mulet.

La variante le Mulet est bon marché, la variante V10 est très onéreuse et passera difficilement devant le Grand Conseil, ce sera une deuxième phase dans le projet de la route Romont – Vaulruz.

Les deux tracés sont d'une longueur équivalente, le tracé V10 est plus difficile à réaliser et M. Godel n'a pas voulu donner de chiffres.

Le projet le Mulet peut être diminué du prix du déplacement du ruisseau, du prix des deux ponts pour le ruisseau, en sus Pro Natura va probablement faire opposition.

Il faut tenir compte du prix de la villa Dougoud y compris le terrain, du dédommagement pour les habitants de la maison Renevey, du prix d'achat des bâtiments Deillon ainsi que du carrefour de l'église qui n'a plus lieu d'être.

Tous ces frais sont déductibles en acceptant le tracé le Mulet. En sus, le café du Cerf n'a plus de raison d'être acheté par l'Etat.

La rampe créée depuis le bâtiment communal sera en pleine bise et le service hivernal y sera difficile.

Si le projet Godel est d'un coût estimé à 15 millions, voyez ce qui reste, donc le projet le Mulet est bon marché.

Le projet le Mulet est prévu pour 3 générations, sans déranger la circulation dans le village, alors que le projet de l'Etat, qui n'est pas bon, enquinera la circulation dans le village.

En sus, dans l'avenant au contrat de vente de la Caisse d'Epargne à la Banque Cantonale, il est inscrit que la Banque doit conserver sa succursale durant 15 ans. Il faut savoir également que l'impôt annuel payé par la banque représente environ Frs 100'000.-

Donc si la banque est coupée du centre du village par la ligne de chemin de fer, elle fermera ses portes et concentrera ses activités sur la succursale de Romont. La poste risque fort de fermer ses portes pour la même raison.

Au sujet de la quantité de terrain à prévoir, les chemins de débord abandonnés, la situation sera réglée. En sus, en voyant les emprises nécessaires pour le carrefour de La Joux, il ne peut être accusé d'être un dévoreur de terrain.

Par la suite M. Butty montre une photo représentant une jeune fille en mauvaise santé, ceci pour dire qu'après la construction de la variante V10, la Glâne n'aura pas d'avenir.

Un des rôles du Conseil communal est de défendre ses contribuables, aussi la variante V10 lèse les personnes suivantes, Jean-Marc Moënnat, Gabriel Gobet, Jean-Marc Menoud, José Davet, l'entier des bordiers de cette route et tous les utilisateurs de la route de Sommentier, en raison de l'abaissement des barrières. M Butty termine son exposé comme suit :

- M. le Conseiller d'Etat, gros soucis dans les bras, que l'esprit glânois guide vous et moi, tous réunis nous allons faire un geste pour profiter du peu qui nous reste, pour tout le district de la Glâne et son sérieux, merci.

● M. le Syndic Jean-Bernard Chassot : Il rappelle que l'ensemble des propos qu'a tenu M. Butty n'engage que lui.

Il parle des coûts par variante à charge de la commune, en résumé :

- Variante V6, y compris le raccordement de la route de Villaraboud, total Frs 1'122'600.-,
- Variante V10, y compris le raccordement de la route de Villaraboud, total Frs 1'152'600.-
- Variante le Mulet, y compris la réfection de la route de Villaraboud depuis la limite communale, les présélections de la route de Sommentier et du Tintébin, la remise en état de l'ancienne route communale, la réalisation de trottoirs, de l'éclairage public et des passages pour piétons, total Frs 2'355'200.-

- M. Gilles Audergon : Le tracé le Mulet est cher, mais le bon marché coûte toujours trop cher. En ce qui concerne le tracé actuel, c'est sûr qu'il faudra le refaire, mais à même titre que les autres routes de la commune, ce n'est probablement pas nécessaire de se précipiter là-dessus.

Réponse de M. le Syndic, ce sont des charges qui viendront pour la commune, et il faut jouer franc jeu et en parler, car dans 10 ans les citoyens ne pourront pas dire que cet élément a été caché.

- M. Bruno Rouiller : La facture est certainement trop chargée, car les trottoirs existent déjà sur toutes les routes communales, alors ce n'est pas nécessaire d'en aménager le long du tracé cantonal.

Réponse de M. le Syndic, lequel reprend le terme utilisé par M. Butty, ce serait de la malhonnêteté intellectuelle de préavisier une route traversant une localité sans réaliser aujourd'hui les trottoirs.

Il ne s'écoulera pas deux ans après la réalisation de la route qu'une demande sera faite pour la réalisation des trottoirs et de l'éclairage. Pour rappel, M. le Syndic dit que le passage à niveau de la route cantonale sera supprimé.

Il faut penser que le tracé le Mulet est considéré par les signataires de la pétition comme une route de traversée de village et non de contournement, c'est pourquoi ces aménagements sont nécessaires.

S'il s'agissait d'une route de contournement, ces réalisations ne seraient en principe pas prévues.

M. Rouiller demande encore si le long de la variante V10 il y aura un chemin de débord, *la réponse est non.*

- M. Daniel Dumas : Dans la demande V10, il n'y a pas de coût prévu pour les trottoirs et l'éclairage. *Réponse, le passage piétonnier prévu est pris dans le projet de l'Etat.*

- M. Jean-Marie Savary dit d'une voix forte « vous êtes tous des menteurs ».

- M. Jean-Marc Moënnat rappelle qu'il est concerné par chaque variante et que l'emplacement de sa ferme est sérieusement compromis. Il a rédigé une missive qu'il remettra aux journalistes et aux autres concernés, afin que chacun reçoive la même version. Le document est annexé à ce PV.

Quant à la version le Mulet, il ne connaît pas son tracé, mais si chaque fois qu'il doit aller au village il doit passer par la route de Villaraboud, il sera lésé.

- M. Bernard Margueron : Il demande le pourcentage de pente de la route V10 au passage sous voie.

Réponse de M. Seydoux, le pourcentage est de 7.7% côté village et 6.7% côté ferme Moënnat.

M. Margueron continue en disant qu'il est vraiment dommage que M. le Conseiller d'Etat ne soit pas présent, car si cette assemblée avait concerné une commune plus importante, il se serait certainement déplacé. Les réponses données la semaine passée étaient évasives, non précises et il n'y a même pas une étude de faisabilité de réalisée.

M. le Syndic répond que M. Godel avait informé qu'il était déjà pris pour cette soirée et que vue l'agenda serré, il a organisé sa séance d'information lundi dernier.

M. Margueron, à combien a été évalué le montant pour l'enterrement de la ligne ? *Réponse de M. Wéry, plus de 30 millions. La V26 était estimée à 26 millions.*

M. Margueron estime que peut-être le coût final pour une des variantes proposées s'approchera des 30 millions.

- M. Raphaël Rohrbasser : Les places de parc de la gare vont manquer pour les participants aux lotos.

Réponse de M. le Syndic, les places de parc de la place de la gare seront maintenues.

- M. Jean-Claude Morand : Dans le calcul des coûts, la présélection de la route de Sommentier n'a été comptée que pour la variante le Mulet, pourquoi ? *Réponse de M. le Syndic, au centre du village, sur un tracé à 50 km/h il n'y a pas de présélection envisagée.*

- M. Pierre-André Uldry : Le passage des camions de 40 tonnes à la sortie du passage sous voie sera dangereux, principalement au centre du village, la visibilité étant déjà restreinte au carrefour de la route de Sommentier. *Réponse de M. le Syndic, la visibilité du carrefour de la route de Sommentier sera améliorée et la circulation réglée à 50 km/h.*

Sur l'autre tracé les pentes seront identiques voire supérieures et le camion sera à 80 km/h.

- M. Emmanuel Chassot, vu l'expansion des quartiers de la route de Sommentier, comment sera traité l'attente des véhicules entre le carrefour du St-Jacques et la ligne de chemin de fer ?

Réponse de M. le Syndic, si la variante le Mulet est choisie, ce passage à niveau sera aboli et le Conseil communal ne souhaite pas faire passer les automobilistes par les extrémités du village.

- M. Gabriel Gobet : Quelle est la pente actuelle vers l'église ? *Réponse, environ 8%*
- M. Daniel Dumas : La variante le Mulet a été devisée à combien ? *Réponse, elle n'a pas été chiffrée à ce jour.*

M. Dumas ajoute que le tronçon entre Ursy et Vauderens, anciennement limité à 80 km/h a été abaissé à 60 km/h après la mise en place de Valtraloc, dès lors il ne faut pas dire que le tracé le Mulet doit impérativement être à 80 km/h, c'est de la malhonnêteté.

M. le Syndic répond qu'il est possible d'envisager « Le Valtraloc » sur ce tronçon, mais que son coût sera entièrement à la charge de la commune.

3. Rôle et compétences de l'Autorité communale et de ses commissions

- M. le Syndic Jean-Bernard Chassot : Le rôle du Conseil communal est de diriger, d'administrer la commune et de la représenter envers les tiers. Il doit donc exercer les attributions qui ne sont pas déléguées par la loi à un autre organe et il lui incombe, sous réserve des attributions de l'assemblée communale, de préparer les objets à traiter, de gérer les biens communaux, d'administrer les services publics, etc.

Les rôles et compétences de la commission d'urbanisme : La commission d'urbanisme est consultative et donne son avis au Conseil communal, elle lui présente des suggestions sur l'aménagement du territoire, ceci lors de la révision du plan d'aménagement local et elle prévoit également les projets qui touchent l'aménagement du territoire qui déroge au plan directeur. La loi précise que le Conseil communal est l'autorité responsable de l'aménagement local, qu'il constitue une commission d'aménagement permanente qui l'appuie dans l'élaboration du PAL et son application. Cette commission est composée d'au moins 5 membres, dont la majorité est désignée par l'assemblée communale. Le Conseil communal doit organiser, en collaboration avec ladite commission, des séances publiques d'information et ouvrir la discussion sur les objectifs d'aménagement, le déroulement des études en cours, le contenu des projets et des plans. Le Conseil communal veille à ce que le plan d'aménagement local soit accessible à la population.

Pour l'objet de cette assemblée, la commission d'aménagement a été consultée et la parole sera donnée à son président pour la lecture du rapport de la commission d'urbanisme..

- M. le Député Dominique Butty affiche sur l'écran les noms des membres de la commission en disant qu'il est surpris de constater que 3 membres du Conseil communal en font partie.

M. le Syndic lui répond que cette commission a été élue lors de la dernière assemblée et ceci à l'unanimité.

- M. Raymond Menoud, président de la commission d'urbanisme : Il donne lecture du rapport qui explique que l'ex-variante du Conseil communal, à savoir le Mulet, est techniquement difficilement réalisable. Les points négatifs déjà cités sont rappelés.

La version V10 apportera une amélioration au tracé actuel. En validant cette proposition, le SPC demandera un crédit d'étude au Grand Conseil.

La Commission d'urbanisme donne à l'unanimité un préavis favorable pour la V10. Cette proposition lui semble la plus cohérente, elle a l'avantage de ne pas couper le village en deux, de plus la commission souhaite que l'accès au secteur de la zone artisanale soit amélioré, que la jonction à la route de Villaraboud soit également revue.

La proposition V10 semble la plus favorable dans l'objectif de la suppression du passage à niveau de la route cantonale à Vuisternens-dt-Romont.

- M. le Député Dominique Butty demande d'afficher une nouvelle fois la liste des membres de la commission, car il reconnaît avoir laissé à la suite du nom de M. Gérard Suard, le nom de Géosud. Il s'en excuse.
- M. le Syndic Jean-Bernard Chassot donne les attributions de la commission financière. Elle doit examiner le budget, donner son préavis sur le plan financier et ses mises à jour, examiner les propositions de dépenses qui doivent faire l'objet d'une décision de l'assemblée communale, émettre une proposition de désignation de l'organe de révision et prendre position sur leur rapport, examiner les propositions de modification du taux d'impôts et en faire rapport à l'assemblée communale et elle donne son préavis sous l'angle de l'engagement financier.

La parole est donnée au vice-président de la commission financière pour la lecture du rapport.

- M. Robert Delabays : Rapport de la commission suite à la séance du 31 août 2011, la commission a pris connaissance des chiffres de la réalisation de la route Romont – Vaulruz, ces chiffres ont été communiqués alors que les travaux sont déjà en cours. L'Etat n'a fourni ces données que le 29 août dernier. La commission a été surprise que la séance d'officialisation du début des travaux de la route s'est tenue avant que l'Etat ne transmette les chiffres au Conseil communal, alors que la commission avait demandé avec insistance depuis 2 ans les implications financières pour la commune. La commission travaille dans le sens du bien commun, dès lors ce déni de démocratie et de transparence, chères au Gouvernement, les laisse perplexe. Un montant de Fr. 345'200.- sera à charge de la commune pour la croisée de Rueyres-Treyfayes, le giratoire de la Joux et la présélection du garage Gay. Ces montants seront soumis aux citoyens par le Conseil communal, lors de la prochaine assemblée, dans le budget des investissements. Si l'assemblée devait refuser cet élément, le montant serait ventilé dans les comptes de fonctionnement et son paiement devrait se faire sans délai. Si cela devait être le cas, en référence à la capacité financière actuelle de la commune, ces charges ne seraient pas supportables. La commission financière est à ce jour satisfaite d'avoir reçu les informations nécessaires concernant la 1^{ère} partie des travaux de la route Romont – Vaulruz.

- M. le Syndic Jean-Bernard Chassot : Les différents points de vue de la commune :
 - le Conseil communal désire que la variante de franchissement du passage à niveau dénature le moins possible le centre du village
 - que la ligne de bus Romont – Bulle desserve le centre du village et prenne en charge les enfants du CO de manière sécurisée et non sur un axe à 80 km/h, qu'elle continue de desservir la localité de Villariaz et un arrêt de bus sera demandé vers le Foyer Ste-Marguerite
 - le Conseil communal désire également la conservation du passage à niveau de la route de Sommentier pour les habitants de Sommentier – Lieffrens et pour le chemin des écoliers vers le centre scolaire ainsi que le cheminement vers les infrastructures sportives. La problématique d'un contournement a été constatée durant la période de fermeture du passage à niveau pour des raisons de travaux sur la voie.Le Conseil communal souhaite rester cohérent avec les travaux déjà effectués (arrêt de bus aux Ecasseys et au Poyet) et aussi éviter des investissements disproportionnés.

- M. le Député Dominique Butty se dit satisfait de la qualité des débats, mais est surpris de constater le peu d'empressement qu'a eu l'Etat pour calculer le prix du projet le Mulet. En sus, pour le bien de chacun, le passage à niveau de la route de Sommentier doit être maintenu ouvert à la circulation.
- M. le Syndic Jean-Bernard Chassot rappelle que c'est l'Etat qui est maître d'œuvre dans ce dossier, qu'en ce qui concerne Romont – Vaulruz, le Grand Conseil a décidé, que le carrefour de l'église fait partie de Romont – Vaulruz, que la variante le Mulet n'est pas réalisable techniquement sous sa forme proposée et que la DAEC demandera un crédit d'étude au Grand Conseil pour les variantes V6 et V10 et que la variante le Mulet sera intégrée aux études de contournement le cas échéant.

Le Conseiller d'Etat Georges Godel a transmis un message par mail, il écrit : « J'aimerais préciser encore quelques points importants pour la bonne compréhension de la problématique. Je ne pense pas que la situation soit tout à fait claire pour toutes les citoyennes et tous les citoyens de Vuisternens-devant-Romont.

Le mandat de la Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions, suite au postulat Buchmann / Rey, est de trouver une solution au croisement entre la future ligne RER et la route cantonale.

Si un projet de contournement de la localité devait être lancé, il entrerait dans le cadre de l'étude de l'Etat concernant les critères pour la construction des futures routes de contournement dans tout le canton de Fribourg. Un projet à Vuisternens-devant-Romont serait donc traité dans cette étude, dont les résultats sont attendus courant 2012. Au vue de ces résultats, l'Etat établira ensuite des priorités de réalisation en prenant en compte tous les projets. Il n'y a aucune garantie que Vuisternens-devant-Romont fasse partie de ces priorités.

En cas de route de contournement, l'actuelle route cantonale passerait sous la responsabilité de la commune. Ce serait donc à elle de l'entretenir.

4. Consultation des citoyennes et citoyens :

- M. le Député Dominique Butty rappelle sa proposition de vote à bulletin secret afin d'éviter des tensions entre les gens.

- M. le Syndic Jean-Bernard Chassot, le vote à bulletin secret doit être accepté par au minimum le cinquième des citoyennes et citoyens présents.

L'assemblée demande le vote à bulletin secret à une très forte majorité.

Le vote se fera comme suit – la variante V10 soutenue par le Conseil communal sera intitulée « CC » et la variante soutenue par M. Butty « Le Mulet ».

Les citoyennes et citoyens ont reçu un papier vierge, donc chacun peut donner son avis dans cette consultation, puisqu'il ne s'agit pas d'une décision, l'Etat étant maître d'œuvre.

Résultat du vote, 230 citoyennes et citoyens présents :

Variante « V10 » (soutenue par le Conseil communal) : 67 voix

Variante « le Mulet » (soutenue par M. Butty) 141 voix

Bulletins blancs 16

Bulletins nuls 2

Non rentrés 4

M. le Syndic, après avoir communiqué ces résultats, résume la situation comme suit : La Majorité désire la variante le Mulet, avec tout ce que cela peut impliquer.

M. Dominique Butty se réjouit de débattre ce projet et doit encore faire passer ce message au sein de ses collègues députés. Il remercie M. le Syndic pour sa compétence dans la tenue de cette assemblée.

Il reste à débattre encore le problème du passage à niveau de la route Sommentier, il n'a pas de solution miracle. Il ajoute que le district est le gagnant de cette prise de position démocratique.

M. le Syndic remercie M. Butty pour ses paroles, il se dit également satisfait du déroulement de l'assemblée.

Pour la suite, le Conseil communal informera la DAEC de cette prise de position. Pour rappel, c'est l'Etat qui est maître d'œuvre et le Conseil communal ne pourra intervenir dans ce dossier.

Si M. Butty est content pour la Glâne, les finances communales risquent fort d'être moins satisfaisantes le cas échéant.

5. Divers

Tous les points ayant été débattus, il n’y a aucune intervention. Dès lors M. le Syndic remercie chacune et chacun et clôt l’assemblée, il est 23h05

Le secrétaire

Le syndic

H. Oberson

J.-B. Chassot