



Réponse du Conseil d'Etat à un instrument parlementaire

Question 2024-GC-290

Limitation des nuisances de la N12 en attendant la couverture Chamblieux–Bertigny

Auteurs :	Bronchi Laurent / Kehl Roland
Nombre de cosignataires :	0
Dépôt :	21.11.2024
Développement :	---
Transmission au Conseil d'Etat :	21.11.2024
Réponse du Conseil d'Etat :	14.01.2025

I. Question

La couverture de la N12 entre Chamblieux et Bertigny ne devrait pas être réalisée avant 2034. Cette date pourrait être repoussée si les mesures d'économie annoncées par le Conseil d'Etat devaient affecter ce projet attendu impatiemment par les riverains touchés par les diverses pollutions engendrées par cet axe autoroutier très fréquenté.

Parmi les nuisances, la pollution sonore est probablement la plus importante. Le tronçon traversant l'agglomération fribourgeoise ne dispose d'aucune mesure d'atténuation du bruit. La pose de murs anti-bruit a, certes, peu de sens dans l'attente d'une couverture permettant de lutter plus efficacement encore contre ce bruit.

Il existe pourtant une mesure simple et peu coûteuse pour atténuer cette nuisance : une limitation de la vitesse à 80 km/h entre les sorties Nord et Sud de Fribourg. De nombreuses agglomérations suisses bénéficient déjà de telles mesures de limitation de vitesse.

L'article 108 al 1 de l'Ordonnance pour la signalisation routière (OSR) autorise des dérogations aux limitations générales de vitesse « pour réduire les atteintes excessives à l'environnement ». L'alinéa 2 let. d précise la notion d'environnement en mentionnant le bruit et les polluants.

Partant de ces constats, nous posons les questions suivantes :

1. Le Conseil d'Etat a-t-il été sollicité précédemment au sujet de ces nuisances ?
2. Une limitation de la vitesse sur ce secteur autoroutier a-t-elle déjà été envisagée ?
3. L'OFROU pourrait-il entrer en matière sur une telle requête ? Et si oui, dans quel délai ?
4. Quel serait le coût d'une telle mesure pour les collectivités publiques fribourgeoises ?

II. Réponse du Conseil d'Etat

Le Conseil d'Etat est conscient des problèmes liés au bruit généré par l'autoroute N12 à Chamblieux et c'est l'une des raisons qui le motive à faire avancer avec détermination le projet de couverture de l'autoroute sur ce secteur.

1. *Le Conseil d'Etat a-t-il été sollicité précédemment au sujet de ces nuisances ?*

Au fil des années, plusieurs questions émanant des riverains touchés par les nuisances de la N12 ont été adressées au Service de l'environnement, qui répond à chaque demande individuellement (explication des valeurs limite, des assainissements, etc.). Dans le cadre des procédures d'approbation des plans pour des projets qui touchent l'autoroute, les oppositions sont portées à la connaissance dudit service. L'autorité de traitement de ces doléances est cependant la Confédération, étant donné qu'il s'agit de routes nationales.

Ces dernières années, aucune sollicitation particulière n'a été portée à l'attention du Conseil d'Etat.

2. *Une limitation de la vitesse sur ce secteur autoroutier a-t-elle déjà été envisagée ?*

3. *L'OFROU pourrait-il entrer en matière sur une telle requête ? Et si oui, dans quel délai ?*

En date du 22 août 2019, le Directeur DIME a adressé un courrier à l'Office fédéral des routes par lequel il demande d'entamer les réflexions et discussions afin d'abaisser la limite générale de vitesse sur le tronçon en question à titre de mesure provisoire de protection contre le bruit.

Le Directeur de l'OFROU, dans sa réponse du 14 octobre 2019, « rappelle que l'autoroute a pour vocation première de faciliter le trafic de transit, sur des grandes distances, et que la vitesse maximale ne peut être réduite que sur la base d'une expertise démontrant la proportionnalité d'une telle mesure. Or, dans le cas de Chamblieux, il a été établi dans le cadre des études de bruit que plusieurs parois anti-bruit, respectant le principe de proportionnalité, peuvent être réalisées sur le secteur cité. En conséquence, la diminution de vitesse, même à titre provisoire, ne constitue en l'espèce pas une mesure praticable, car elle ne répondrait pas aux exigences posées par le cadre légal applicable en la matière.

Cependant, afin de fluidifier le trafic dans les zones les plus chargées nous allons équiper le tronçon autoroutier de la N12 à la hauteur de Fribourg, d'une gestion dynamique des vitesses permettant l'abaissement de la vitesse maximale à 100 km/h voire 80 km/h en fonction de la densité du trafic aux heures de pointe. »

Toutefois, par courrier du 2 novembre 2023, l'OFROU a informé le canton que « l'évaluation de la situation actuelle a permis de constater que, malgré quelques non-conformités non déterminantes vis-à-vis de la norme, aucun point noir d'accidents n'a été relevé dans les dernières années. De plus la mesure de la vitesse des véhicules démontre que les usagers s'adaptent aux conditions locales avec une vitesse moyenne proche de 110 km/h. Une réduction de la vitesse généralisée à 100 km/h n'est donc pas opportune dès lors qu'elle ne repose sur aucune justification concrète. La mise en œuvre d'une signalisation dynamique, qui pourrait être une alternative à une réduction de vitesse généralisée, s'avère être une solution disproportionnée, que ce soit financièrement ou par rapport aux travaux qu'elle générerait. Il ne faut pas oublier que cette installation ne serait plus utile dès le moment où la tranchée couverte de Chamblieux sera en place. Sur la base de ces arguments, l'OFROU renonce à abaisser la vitesse à 100 km/h dans le secteur de Chamblieux avant les travaux de la tranchée couverte. »

4. *Quel serait le coût d'une telle mesure pour les collectivités publiques fribourgeoises ?*

Les travaux liés à la mise en place d'une mesure de réduction de vitesse sur l'autoroute sont à la charge de son propriétaire, la Confédération, par son office fédéral des routes. Les collectivités publiques fribourgeoises ne seraient donc pas directement impactées financièrement.

Si les coûts de mise en place de panneaux de signalisation statique représentent quelques dizaines de milliers de francs, ceux nécessaires à la mise en place d'un système de signalisation dynamique (variable) sont de plusieurs millions de francs.