

**Giratoire de Sugiez : immissions sonores inacceptables suite à une mesure provisoire pour l'Expo 02**

---

**Question**

Au début de l'Expo 02, les automobilistes se trouvant sur l'autoroute à hauteur de Kerzers étaient enjoins de rejoindre Neuchâtel par la sortie Morat. La route Morat–Ins devait servir de liaison provisoire entre les sorties d'autoroutes. Une étude annonçait une augmentation de trafic de 40 %, en fait le trafic a augmenté de plus du double. La route traverse un quartier d'habitations du village de Sugiez. Le Conseil d'Etat connaît la problématique.

La commune a mis le quartier – avec l'aval du canton – en zone à bâtir. Il a été promis aux habitants de Sugiez, ainsi qu'aux nouveaux résidents ayant emménagé en 2002/03 et acheté une parcelle pour leur maison à proximité de la route, que les perturbations dus au trafic étaient provisoires et que le trafic en direction de Neuchâtel serait reconduit sur la route Kerzers–Müntschemier–Ins une fois l'Expo terminée. Le provisoire dure toujours. Le Conseil d'Etat, dans une lettre de décembre 2005 au Conseil communal de Bas-Vully, a reconnu le dépassement des valeurs légales pour les immissions sonores.

Printemps 2009 : le bruit commence à 4 heures avec les premiers camions. On entend arriver les véhicules venant de Morat ou de Ins, passer le giratoire, et remettre les gaz. Des milliers de véhicules – dont, pour environ la moitié, des camions et poids-lourds – traversent quotidiennement ce quartier d'habitations. Et en fin de semaine, c'est le trafic de loisirs qui prend le pas.

Les fenêtres proches de la route vibrent sans discontinuer. Il est impossible, même à celui qui a un sommeil profond, de dormir plus de cinq heures. Lorsque les fenêtres sont ouvertes, il est impossible d'avoir une conversation et la maison se remplit de gaz d'échappement. Il est exclu, dans le jardin, de lire sur une chaise-longue, de jardiner, ou de faire grandir des légumes non pollués.

Questions au Conseil d'Etat :

1. Le Conseil d'Etat est-il aussi d'avis que la suppression de la situation provisoire, promise depuis longtemps, ne supporte plus de report ?
2. Le Conseil d'Etat est-il aussi d'avis que la solution la plus économe, la moins radicale pour tous les intéressés et exigeant le moins de nouvelles infrastructures est la solution initiale, qui prévoit une liaison Berne–Neuchâtel passant par Kerzers, Müntschemier (contournement) et Ins, alors que le détour par Morat est plus long et ne présente donc pas une alternative valable ?
3. Les cantons de Berne et de Fribourg sont-ils prêts à trouver une solution commune ?
4. Le Conseil d'Etat est-il conscient que plusieurs centaines d'habitants d'un quartier entier de Sugiez sont arrivés à la limite de leur patience et qu'ils se sentent, tout comme le Conseil communal, traités injustement et délaissés ?

Le 15 avril 2009

## **Réponse du Conseil d'Etat**

La Confédération prévoit d'adapter les réseaux des routes nationales et des routes principales suisses. En été 2008, elle a mis en consultation son rapport qui propose notamment un agrandissement de près de 400 km du réseau des routes nationales. D'autre part, il est prévu que la route Morat–Sugiez–Ins soit intégrée dans le réseau des routes nationales (route nationale N10 de 3<sup>e</sup> classe).

Le Conseil d'Etat, dans sa réponse du 30 septembre 2008 à la consultation fédérale, répond ce qui suit :

*« Le canton de Fribourg n'est pas d'accord avec cette proposition, car il ne juge pas opportun de changer le tracé de la route H10 tel que planifié de longue date et concrétisé notamment par le viaduc de Kerzers. Cependant, il pourrait reconsidérer sa position à la lumière de la prise en considération des demandes légitimes suivantes :*

- *Le viaduc de Kerzers doit être entièrement propriété de la Confédération.*
- *Sur la route « Morat-Ins » qui serait inscrite dans le réseau des routes nationales (N10), les carrefours et accès latéraux existants sont maintenus. D'autres carrefours et accès latéraux doivent pouvoir être réalisés en fonction de l'aménagement futur des zones sises de part et d'autre de la route.*
- *Afin de ne pas pénaliser plus longtemps les bordiers, l'assainissement au sens de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) qui est prêt à être réalisé au lieu-dit Le Péage sur la Moosstrasse sera réalisé par le canton de Fribourg. La Confédération s'engage à rembourser ces coûts d'assainissement, sur la base de pièces justificatives, une fois qu'elle sera devenue propriétaire de la route.*
- *L'accrochage de la route H10 sur l'autoroute N1 au Löwenberg devra faire l'objet d'une amélioration.*
- ...

*Ces demandes sont les conditions qui permettent au canton de Fribourg d'accepter que le tronçon « Morat-Ins » passe dans le réseau des routes nationales en lieu et place du tronçon « Kerzers-Müntschemier » partiellement situé en territoire bernois. »*

Le Conseil d'Etat précise que l'Association des communes du Lac a été entendue dans le cadre de cette consultation.

1. *Le Conseil d'Etat est-il aussi d'avis que la suppression de la situation provisoire, promise depuis longtemps, ne supporte plus de report ?*

Le Conseil d'Etat constate que la Confédération prévoit de donner un statut national à la route « Morat–Ins ». Si les conditions citées ci-dessus sont remplies, il peut accepter ce principe. Dès lors, la situation actuelle pourrait devenir définitive.

2. *Le Conseil d'Etat est-il aussi d'avis que la solution la plus économe, la moins radicale pour tous les intéressés et exigeant le moins de nouvelles infrastructures est la solution initiale, qui prévoit une liaison Berne–Neuchâtel passant par Kerzers, Müntschemier (contournement) et Ins, alors que le détour par Morat est plus long et ne présente donc pas une alternative valable ?*

Le Conseil d'Etat constate que la Confédération prévoit de donner un statut national à la route « Morat–Ins » et que si les conditions citées ci-dessus sont remplies, il peut l'accepter.

Le Conseil d'Etat précise que le projet d'itinéraire par Kerzers nécessite la construction d'une route de contournement de Müntschemier dont le maître d'œuvre est le canton de Berne.

*3. Les cantons de Berne et de Fribourg sont-ils prêts à trouver une solution commune ?*

Si, comme indiqué dans les réponses aux questions précédentes, la route « Morat–Ins » devient nationale, il n'y a pas lieu d'entreprendre des démarches particulières avec le canton de Berne puisque la situation actuelle deviendrait définitive.

*4. Le Conseil d'Etat est-il conscient que plusieurs centaines d'habitants d'un quartier entier de Sugiez sont arrivés à la limite de leur patience et qu'ils se sentent, tout comme le Conseil communal, traités injustement et délaissés ?*

Dans sa réponse à la question QA3212.09 du député Heinz Etter du 7 avril 2009, le Conseil d'Etat constate que l'ouverture de la route principale suisse T10 entre Ins et Gampelen a engendré une nette augmentation du trafic sur la route Ins–Murten, notamment dans le secteur du Péage, et sur le tronçon de route situé entre le giratoire du Péage et le canal de la Broye.

Au vu de son importance, cette nette augmentation est considérée comme une modification notable au sens légal du terme. Elle est de ce fait soumise aux dispositions contraignantes de l'ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit (OPB), notamment ses articles 8 et 9. Le statut d'installation notablement modifiée, dans une situation où des dépassements de la valeur limite d'immission sont constatés, implique que les tronçons sont soumis à assainissement.

Le Service des ponts et chaussées (SPC) a mandaté un bureau spécialisé en acoustique afin qu'une étude d'assainissement soit élaborée. L'étude a pris en compte les mesures suivantes :

- revêtement routier phono-absorbant (RPA) ;
- réduction locale de la vitesse ;
- édification de parois ;
- octroi d'allègements (art. 14 OPB) et mise en place de fenêtres antibruit (art. 15 OPB).

Du fait de l'état de la technique qui prévalait au moment de l'étude, la pose d'un RPA avait été écartée. L'assainissement consistait dès lors en les mesures suivantes :

- réduction locale de la vitesse ;
- édification de six parois antibruit ;
- octroi d'allègements pour un total de quatre bâtiments.

La mise en place de parois, dont certaines dépassent les 60 mètres de long, pose de très gros problèmes d'intégration et la porte d'entrée de la commune du Bas-Vully risquerait fort d'en souffrir. Le projet d'assainissement a été soumis au groupe technique interservices qui traite depuis peu ce genre de projets. La difficulté que représentent les parois prévues à cet endroit a été clairement mise en évidence.

Depuis peu, les progrès techniques réalisés sur les RPA (performance acoustique, pérennité mécanique) permettent de présenter des mesures alternatives aux parois. Certains produits permettent une réduction qui peut aller jusqu'à 9 dB, ce qui est considérable et du même ordre de grandeur que ce qu'une paroi peut la plupart du temps apporter.

Les avantages de cette mesure de protection prise à la source, par rapport à une paroi antibruit qui agit sur le chemin de propagation des ondes sonores, sont nets :

- l'entier des bâtiments exposés bénéficient de l'amélioration, et ce quelles que soient la topographie du secteur et/ou la position du local sensible considéré (les parois se caractérisent par une efficacité qui s'affaiblit pour les étages supérieurs) ;
- les terrains non encore construits et qui se trouvent à proximité des tronçons sont eux aussi protégés, ce qui facilite grandement d'éventuelles mises en zone, équipements ou constructions ;
- le coût de la mesure est moins élevé à l'investissement qu'une paroi anti-bruit. Le long terme démontrera si cela demeurera toujours économiquement avantageux.

Au rang des désavantages de la mesure, il faut relever que contrairement à une paroi, un renouvellement périodique du RPA est nécessaire. A l'heure actuelle, sa durée de vie précise n'est pas encore clairement établie, la première mise en place de ce revêtement ayant eu lieu il y a seulement quatre ans. Il faut noter qu'après ce laps de temps, aucune baisse des qualités acoustiques du RPA n'a été constatée.

Un essai d'un nouveau produit de RPA a été réalisée en été 2008 à Salvenach et les résultats sont probants.

Dans le secteur considéré, la pose du RPA conjuguée avec la réduction de vitesse projetée permet d'obtenir une meilleure situation que celle qui implique la mise en place de parois. En accord avec le Service de l'environnement, le SPC a dès lors décidé de renoncer, pour l'instant en tous cas, à la mise en place de parois et de réaliser un second essai à cet endroit en 2010.

Le Conseil communal du Bas-Vully a été informé par le SPC par courrier.

Fribourg, le 3 juin 2009