



Réponse du Conseil d'Etat à un instrument parlementaire

Motion 2022-GC-202

Pour une limitation de vitesse de 50 km/h minimum garantie sur les routes cantonales

Auteurs :	Chardonners Jean-Daniel / Genoud François
Nombre de cosignataires :	0
Dépôt :	18.11.2022
Développement :	18.11.2022
Transmission au Conseil d'Etat :	18.11.2022
Réponse du Conseil d'Etat :	07.11.2023

I. Résumé de la motion

Par motion déposée et développée le 18 novembre 2022, les députés Jean-Daniel Chardonners et François Genoud demandent qu'une limitation à 50 km/h soit garantie dans les traversées de localités sur les axes routiers importants (en principe les routes cantonales) afin d'assurer la fluidité du trafic sur ce type de routes et de maintenir un réseau routier efficace et performant.

Il est demandé que la lutte contre les nuisances sonores passe principalement par la pose de revêtement phonoabsorbant, la construction de murs antibruit ou tout autre moyen technique.

II. Réponse du Conseil d'Etat

En préambule, il convient de rappeler que tout abaissement de vitesse sur une route affectée à la circulation générale doit faire l'objet d'une expertise selon l'art 108 de l'ordonnance sur la signalisation routière (OSR, RS 741.21) afin de déterminer si la mesure est nécessaire, opportune et si elle respecte le principe de la proportionnalité, ou s'il convient de donner la préférence à d'autres mesures.

Ces dérogations aux limitations générales de vitesse (fixées à l'art. 4a de l'Ordonnance sur les règles de la circulation routière OCR RS 741.11), sont précisées à l'article 108 OSR al. 2 :

- a) un danger n'est perceptible que difficilement ou n'est pas perceptible à temps et ne peut être écarté autrement ;
- b) certains usagers de la route ont besoin d'une protection spéciale qui ne peut être obtenue d'une autre manière ;
- c) cela permet d'améliorer la fluidité du trafic sur des tronçons très fréquentés ;
- d) de ce fait, il est possible de réduire les atteintes excessives à l'environnement (bruit, polluants) au sens de la législation sur la protection de l'environnement. Il s'agira ce faisant de respecter le principe de la proportionnalité – ce dernier ayant fait l'objet de plusieurs décisions du Tribunal fédéral dans le sens d'un renforcement des mesures à la source.

Dans le canton de Fribourg la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière LALCR (RSF 781.1) indique à son art. 5 al. 2b que de telles dérogations sont soumises au préavis de la Police cantonale lorsqu'elles impactent des routes cantonales ou communales importantes et à fort trafic. Dans ce contexte, outre les aspects légaux, sont également considérés des facteurs tels que l'importance stratégique de l'axe, la mesure dans laquelle l'infrastructure routière existante permet aux usagers de se conformer à la limitation proposée.

Concernant la lettre d de l'article 108 OSR al. 2 et pour rappel, la protection du voisinage contre le bruit routier est une obligation pour les propriétaires d'infrastructures et, en cas de nécessité d'intervention pour assainir la situation, il convient prioritairement de prendre des mesures à la source du bruit (revêtement phonoabsorbant, vitesse modérée, réduction du trafic) avant d'envisager des mesures sur le chemin de propagation (digues, murs anti-bruit, fenêtres).

Le canton de Fribourg à l'instar d'autres cantons et avec l'appui de l'Office fédéral de l'environnement, a fortement misé sur les revêtements phonoabsorbants pour la protection contre le bruit routier et, ainsi, quelques 25 000 personnes en profitent déjà le long des routes cantonales. Toutefois, les valeurs limites de bruit sont tout de même dépassées par endroits et des mesures complémentaires doivent être envisagées, principalement en intérieur de localité, plus densément habitée, en application de la jurisprudence récente du Tribunal fédéral.

La pose de revêtements phonoabsorbants, dont le canton de Fribourg est le plus grand utilisateur avec le canton d'Argovie, permet d'excellents résultats en termes de réduction du bruit pour s'approcher des objectifs de protection du droit fédéral, mais n'est pas toujours suffisante pour répondre aux contingences légales, et peut atteindre des limites techniques dans certaines situations (régions à fort enneigement, sinuosité de la route et autres phénomènes pouvant raccourcir parfois massivement la durée de vie du revêtement) et fait ainsi l'objet d'analyses du rapport entre coût et efficacité avant d'être déployée – dans la mesure où, malgré un soin particulier apporté à l'entretien de ces revêtements, ils présentent un coût annualisé sensiblement supérieur aux revêtements classiques.

Dans ce contexte, il sied de relever que non seulement les objectifs légaux peuvent parfois être atteints à moindre coût par des abaissements de vitesse plutôt que par des revêtements particuliers lorsque les conditions pour ces derniers sont difficiles (voir ci-dessus), mais aussi qu'un abaissement de vitesse en localité de 50 à 30 km/h permet, selon la situation, d'obtenir des résultats significatifs et perceptibles en matière de réduction des nuisances sonores, en complément d'enrobé phonoabsorbant. Plusieurs décisions du Tribunal fédéral ont soutenu et requis la nécessité d'analyser une réduction de la vitesse comme mesure prise à la source avant d'envisager d'autres mesures sur le chemin de propagation (Arrêts du Tribunal fédéral 1C_45/2010 du 9 septembre 2010 et 1C_589/2014 du 3 février 2016).

Avant de pouvoir introduire une limitation à 30 km/h sur un tronçon de route, une expertise spécifique doit démontrer son efficacité par rapport à la réduction du bruit, et si elle atteint cet objectif, son acceptabilité par rapport au contexte environnant (configuration de la chaussée et perception du bâti notamment). Cette mesure de réduction peut également être envisagée en complément des enrobés phonoabsorbants, pour autant que la combinaison des deux mesures permette d'assainir ou d'améliorer significativement la situation.

Ces mesures de réduction de vitesse ne sont analysées qu'aux endroits où un assainissement du bruit routier est nécessaire dans les traversées de localité sur routes cantonales.

Outre la protection contre le bruit routier, la sécurité routière et la bonne intégration de la chaussée dans le tissu bâti peuvent être des critères amenant à des réflexions de réduction de vitesse en intérieur de localité, quel que soit le statut de la route. Pour rappel, une zone 30 a été mise en place dans les traversées d'Attalens et de Corminboeuf, alors qu'un tronçon est limité à 30 km/h jour et nuit à Vaulruz, d'autres ne sont limités à 30 km/h que la nuit, à Neyruz et Villars-sous-Mont. Des réflexions sont en cours, sous l'angle Valtraloc, à Ménières, Rue et dans le Vully.

En réponse aux soucis émis face à une généralisation de la vitesse de 30 km/h sur les routes cantonales en localité, le Conseil d'Etat confirme qu'il n'a aucune volonté allant dans ce sens, mais qu'il compte continuer à appliquer de manière pragmatique le droit fédéral en matière de protection contre le bruit, en misant tant sur le revêtement phonoabsorbant que sur les vitesses, en fonction de l'efficacité de chacune des familles de mesures pour remplir ses obligations légales en matière de protection contre le bruit. Les mêmes principes sont par ailleurs valables dans l'évaluation des projets sur routes communales, étant entendu que sur ces dernières et notamment sur les routes de quartier, le critère du rapport coût / efficacité sera en principe plus favorable aux mesures passant par la vitesse.

Au regard de ces différents éléments, le Conseil d'Etat est d'avis que la limitation de 50 km/h en intérieur de localité doit rester la règle, avec des dérogations possibles notamment lorsqu'il s'agit de répondre à des obligations légales de droit supérieur et est prêt à inscrire ce principe ainsi défini dans la Loi sur la mobilité. Par conséquent, le Conseil d'Etat recommande au Grand Conseil d'accepter la motion.