



ETAT DE FRIBOURG
STAAT FREIBURG

Conseil d'Etat CE
Staatsrat SR

Route des Arsenaux 41, 1700 Fribourg
T +41 26 305 10 40
www.fr.ch/ce

Conseil d'Etat
Route des Arsenaux 41, 1700 Fribourg

PAR COURRIEL

Département fédéral de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication DETEC
Palais fédéral Nord
3003 Berne

Courriel : svg@astra.admin.ch

Fribourg, le 2 décembre 2025

2025-1247

Mise en œuvre de la motion 21.4516 Schilliger « Consolider la hiérarchie du réseau routier à l'intérieur comme à l'extérieur des localités » - Procédure de consultation

Monsieur le Conseiller fédéral,

Par courrier du 3 septembre dernier, vous nous avez consultés sur l'objet cité en titre, et nous vous en remercions. Comme demandé, nous vous prions de trouver en annexe le formulaire de consultation dûment complété.

Le canton de Fribourg considère que les propositions de révision vont trop loin, notamment en imposant des obligations systématiques comme la pose de revêtements phono-absorbants, ce qui porte atteinte à l'autonomie cantonale et communale. Il demande davantage de flexibilité dans la hiérarchie des routes, avec la possibilité d'exceptions selon le contexte local. Enfin, il accepte les recommandations de l'OFEV, sous réserve qu'elles n'entravent pas l'innovation et que les mesures restent proportionnées.

En vous souhaitons bonne réception des présentes observations, nous vous prions de croire,
Monsieur le Conseiller fédéral, à l'assurance de nos sentiments les meilleurs.

Au nom du Conseil d'Etat :

Jean-François Steiert, Président



Danielle Gagnaux-Morel, Chancelière d'Etat

Annexe

— Questionnaire « Consolider la hiérarchie du réseau routier à l'intérieur comme à l'extérieur des localités »

Copies

— à la Direction du développement territorial, des infrastructures, de la mobilité et de l'environnement, pour elle et le Service de l'environnement, le Service de la mobilité et le Service des ponts et chaussées ;
à la Chancellerie d'Etat.



Mise en œuvre de la motion 21.4516 Schilliger

« Consolider la hiérarchie du réseau routier à l'intérieur comme à l'extérieur des localités » ; questionnaire

Auteur de l'avis :

Canton Association Organisation Autre

Expéditeur :

Etat de Fribourg, le Conseil d'Etat

Important :

Veuillez envoyer votre avis sous forme électronique (documents Word et PDF) d'ici au 5 décembre 2025 à l'adresse suivante : svq@astr.admin.ch.

1. Généralités

1. Estimez-vous que les propositions de révision présentées permettent de mettre en œuvre de manière adéquate les demandes formulées dans la motion 21.4516 Schilliger ?

| | | | |
|--|------------------------------|---|--|
| | <input type="checkbox"/> OUI | <input checked="" type="checkbox"/> NON | <input type="checkbox"/> Sans avis / Non concerné(e) |
|--|------------------------------|---|--|

Remarques / Proposition d'amendement :

Les propositions d'amendement de l'OSR et de l'OPB permettent à notre avis de répondre aux attentes formulées dans la motion 21.4516 Schilliger, mais vont beaucoup trop loin notamment en ce qui concerne l'obligation de pose de revêtement phonoabsorbant.

L'autonomie des communes et des cantons dans ce domaine n'est pas respectée.

2. Modification de l'ordonnance sur la signalisation routière (OSR ; RS 741.21)

2. Approuvez-vous la règle prévoyant que le maintien de la hiérarchie du réseau routier doit être garanti en cas de réduction de la vitesse sur des routes affectées à la circulation générale (art. 108, al. 1, P-OSR) ?

| | | | |
|--|------------------------------|---|--|
| | <input type="checkbox"/> OUI | <input checked="" type="checkbox"/> NON | <input type="checkbox"/> Sans avis / Non concerné(e) |
|--|------------------------------|---|--|

Remarques / Proposition d'amendement :

| | |
|--|---|
| | <p>Les règles actuelles impliquent déjà que sur ce type de route, seule une dérogation aux limitations générales de vitesse est possible. Par conséquent, les règles de priorité de droite, valables pour des zones 30, ne s'appliquent pas sur ce type de route.</p> <p>L'intégration d'une zone 30 sur une route affectée à la circulation générale ne doit certainement pas être une règle, toutefois, le fait d'exclure d'emblée ce type de régime semble être un choix qui ne tient compte ni du contexte, ni des enjeux locaux et de la réalité du terrain. Si dans des cas particuliers cette solution est la plus adaptée, pourquoi alors l'exclure.</p> <p>Proposition d'amendement subsidiaire :</p> <p>Dans ce sens, il faudrait à minima introduire une disposition permettant des exceptions justifiées, par exemple par l'introduction de la notion de « en principe ».</p> |
|--|---|

| | | | |
|--|---|---|--|
| | <p>3. Acceptez-vous qu'il faille examiner, dans le cadre de l'expertise, si une éventuelle affectation à la circulation générale (art. 1, al. 9) est maintenue en cas de dérogation à une limitation générale de vitesse (art. 108, al. 4, P-OSR) ?</p> | | |
| | <input type="checkbox"/> OUI | <input checked="" type="checkbox"/> NON | <input type="checkbox"/> Sans avis / Non concerné(e) |
| | <p>Remarques / Proposition d'amendement :</p> <p>Cette proposition n'est pas très compréhensible et ne pourrait être applicable que dans un cas très particulier, à savoir où il existerait un tracé alternatif qui pourrait reprendre cette hiérarchie.</p> <p>En premier lieu il est nécessaire de faire remarquer que la définition de « route affectée à la circulation générale » crée depuis son introduction une incompréhension par rapport à sa définition. Lorsqu'une telle route traverse une localité, elle doit également assurer la cohabitation avec des usagers plus fragiles et répond à des besoins différents que pour des secteurs reliant des localités entre-elles. Le côté « route affectée à la circulation » perd de sa substance en localité.</p> | | |

| | | | |
|--|--|---|--|
| | <p>4. Acceptez-vous que sur les routes affectées à la circulation générale, il ne soit permis d'abaisser la limitation générale de vitesse pour des motifs de protection de l'environnement que si l'atteinte excessive à l'environnement (bruit, polluants) ne peut être évitée autrement (art. 108, al. 2, let. d, P-OSR) ?</p> | | |
| | <input type="checkbox"/> OUI | <input checked="" type="checkbox"/> NON | <input type="checkbox"/> Sans avis / Non concerné(e) |
| | <p>Remarques / Proposition d'amendement :</p> <p>Nous proposons la modification suivante pour la section let. d. «de ce fait, il est possible de réduire les atteintes excessives à l'environnement au sens de la législation sur la protection de l'environnement et ne pouvant pas être évitées autrement, telles que le bruit ou les polluants. Il s'agira ce faisant de</p> | | |

| | |
|--|--|
| | <p>respecter le principe de la proportionnalité et la priorité à la limitation des émissions à la source. »</p> <p>Justification :</p> <p>La formulation proposée par le Conseil fédéral est contraire à l'art. 11 de la loi sur la protection de l'environnement (LPE), selon lequel les mesures doivent être prises en priorité à la source. Dans le domaine de la protection contre le bruit, la formulation du Conseil fédéral donnerait la priorité aux mesures visant à réduire la propagation du bruit (p. ex. murs antibruit) ou à d'autres mesures (p. ex. contournements) plutôt qu'aux mesures à la source (réductions de vitesse). Comme mentionné dans le rapport explicatif, le Conseil fédéral souhaite toutefois que la mise en œuvre de la motion parlementaire privilégie la pose de revêtements phonoabsorbants avant d'envisager une réduction de la vitesse. La formulation doit donc être précisée.</p> |
|--|--|

3. Ordonnance du DETEC sur les zones 30 et les zones de rencontre (RS 741.213.3)

5. Acceptez-vous qu'il soit précisé que l'ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre ne s'applique pas sur les routes affectées à la circulation générale, même si des tronçons de ces dernières sont intégrés dans une zone 30 (art. 1a P-O-DETEC) ?

| | | |
|---|------------------------------|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> OUI | <input type="checkbox"/> NON | <input type="checkbox"/> Sans avis / Non concerné(e) |
|---|------------------------------|--|

Remarques / Proposition d'amendement :

C'est plus ou moins déjà le cas si l'on se réfère à l'art. 2a de l'OSR qui précise ce qui suit dans ces art. 5 et 6 :

⁵ Les signaux «Zone 30» (2.59.1), «Zone de rencontre» (2.59.5) et «Zone piétonne» (2.59.3) ne sont admis que sur les routes secondaires non affectées à la circulation générale.

⁶ Lorsque la vitesse est limitée à 30 km/h sur un tronçon de route affectée à la circulation générale conformément aux exigences de l'art. 108, al. 1, 2 et 4, il est possible d'intégrer ce tronçon dans une zone 30.

La modification prévue de l'ordonnance n'est-elle pas contraire à l'art. 2a al.6 ? ce qui nécessiterait une modification de la l'OSR ?

4. Ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB ; RS°741.213.3)

6. Approuvez-vous l'obligation de poser un revêtement routier phonoabsorbant adapté en cas de construction de routes affectées à la circulation générale en localité ou de remplacement du revêtement routier sur de telles routes (art. 8a P-OPB) ?

| | | |
|------------------------------|---|--|
| <input type="checkbox"/> OUI | <input checked="" type="checkbox"/> NON | <input type="checkbox"/> Sans avis / Non concerné(e) |
|------------------------------|---|--|

Remarques / Proposition d'amendement :

Le canton de Fribourg a une longue tradition et une grande expérience dans la pose de revêtement phonoabsorbant. Basé sur cette expérience, il s'oppose catégoriquement à l'obligation prévue. La mise en place d'enrobé phonoabsorbant

| | |
|--|---|
| | <p>ne doit pas être prévue de manière systématique mais seulement là où il est nécessaire et économiquement supportable pour assurer la protection contre le bruit (respect des valeurs légales). Il s'agit d'un matériau plus délicat, nécessitant plus d'entretien, avec des mesures d'entretien plus coûteuses et un remplacement plus fréquent.</p> <p>Subsidiairement au refus, nous proposons l'amendement suivant à cet article : «En cas de construction de routes affectées à la circulation générale en localité ou de remplacement du revêtement routier (couche de roulement) sur les routes en localité, un revêtement routier phonoabsorbant adapté doit être posé s'il est nécessaire, dans la mesure où cela est réalisable sur le plan de la technique et de l'exploitation et si le rapport coût/efficacité est favorable. L'OFEV tient à jour une liste des revêtements routiers (couche de roulement) adaptés.»</p> <p>Justification :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le revêtement, c'est-à-dire la couche de roulement, est déterminant pour la réduction du bruit. Afin d'éviter tout malentendu concernant la profondeur de rénovation d'un revêtement, le terme «revêtement routier» doit être précisé par «couche de roulement». - La pose de revêtements phonoabsorbants a fait ses preuves dans de nombreux endroits. Comme l'indique le rapport explicatif, certains tronçons routiers ne se prêtent pas à cette pose (notamment altitude, sinuosité et déclivité). En outre, il existe d'autres situations où les revêtements phonoabsorbants ne sont pas adaptés, notamment dans les ronds-points, les carrefours très fréquentés, les routes où l'utilisation de chaînes à neige est fréquente, etc. Afin de définir clairement ces exceptions et de permettre une utilisation économique des revêtements routiers, l'article doit être complété par la formulation «réalisable sur le plan de la technique et de l'exploitation». Quand bien même la mise en place d'un revêtement phonoabsorbant apporte un gain pour tous les riverains, sa nécessité (respect des valeurs légales) et sa pertinence doivent être analysées sous l'angle technique et économique. |
|--|---|

| | | |
|--|------------------------------|--|
| <p>7. Acceptez-vous que l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) recommande des revêtements routiers phonoabsorbants adaptés (art. 8a P-OPB) ?</p> | | |
| <input checked="" type="checkbox"/> OUI | <input type="checkbox"/> NON | <input type="checkbox"/> Sans avis / Non concerné(e) |
| <p>Remarques / Proposition d'amendement :</p> <p>Les recommandations ne doivent pas constituer un frein au développement de solutions innovantes par les entreprises privées.</p> <p>Malgré leur utilisation désormais répandue, les revêtements phonoabsorbants restent un produit relativement nouveau. À notre avis, le potentiel de prolongation de la durabilité acoustique et mécanique grâce à une installation et un entretien professionnel est important. Si l'installation de revêtements phonoabsorbants dans les zones urbaines doit devenir obligatoire, cela nécessitera également des investissements dans la recherche et le développement, qui devront être coordonnés et encouragés par la Confédération.</p> | | |