

FR_GERICHTE 602 2025 161 vom 20. April 2026

FR Kantonsgericht, 2026-04-20, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/fr_gerichte_602_2025_161

FR: FR_GERICHTE 602 2025 161 du 20 avril 2026

IT: FR_GERICHTE 602 2025 161 del 20 aprile 2026

Erwägungen

E. 31

octobre 2025. E. Par décision du 29 octobre 2025, la DIME a également approuvé les plans relatifs au projet de réaménagement de la séquence n° 3 de la traversée de B._____ (route de I._____). Elle s'est fondée sur les préavis favorables des services consultés, en particulier celui du SPC, et a précisé que les réserves et conditions figurant dans ces préavis, ainsi que les engagements pris par le SPC dans le cadre du traitement des oppositions, faisaient partie intégrante de l'approbation. La décision prévoit en outre que, faute d'accord sur l'acquisition des terrains, une procédure d'expropriation serait engagée. Par décision séparée du même jour, la DIME a considéré que l'opposition formée le 26 juillet 2022 par A._____ contre ce projet était retirée. Elle a en outre retenu que le SPC était lié par les engagements pris lors de la séance de conciliation du 20 septembre 2022, à savoir que les clous de soutènement auraient un caractère provisoire, que l'emprise définitive sur la parcelle de l'opposant serait réduite d'environ 31 m² à environ 19 m², que la végétation supprimée, y compris la haute futaie, serait remplacée dans la mesure du possible conformément aux dispositions légales, et qu'un constat par un tiers indépendant serait établi avant et après les travaux afin de documenter l'état des lieux et les éventuelles incidences sur la propriété de l'intéressé. Enfin, par décision du 11 novembre 2025, le SPC a approuvé les mesures de circulation prévues par la décision d'approbation des plans du 29 octobre 2025. Celles-ci comprennent notamment l'aménagement de pistes cyclables et de cheminements piétons sur les trottoirs nord et sud de la route cantonale, l'interdiction d'accès aux camions et aux bus sur certains tronçons, l'interdiction de tourner à gauche depuis la rue de E._____, ainsi que la mise en place de la signalisation correspondante.

F. Par acte du 3 novembre 2025 (602 2025 161), l'opposant précité interjette recours auprès du Tribunal cantonal contre la décision du 29 octobre 2025 par laquelle la DIME a considéré son opposition du 26 juillet 2022 comme retirée dans le cadre du projet de réaménagement de la séquence n° 3. Le recourant conclut notamment à la mise à l'enquête complémentaire des travaux d'aménagement de la route cantonale et de mise en séparatif des eaux touchant sa parcelle. Il soutient que des plans de détail relatifs à l'impact de l'ensemble des travaux projetés devraient être produits, en particulier un document actualisé des différentes emprises. Il sollicite en outre l'octroi d'une indemnité, à compter d'avril 2018, à raison de CHF 9.- par jour, pour le dépassement des valeurs limites d'immission, ainsi que le constat que l'évolution de la législation rendrait caduc le plan approuvé. Il fait en substance valoir que son opposition ne saurait être tenue pour retirée dès lors que l'emprise sur sa parcelle serait de 31 m² et non de 19 m². Il soutient enfin que l'attitude des autorités, en particulier celle du Conseiller d'État en charge du dossier, serait constitutive d'infractions pénales. Par courrier du 16 novembre 2025, le recourant a en outre fait valoir que le débat du Grand Conseil relatif à l'octroi d'un crédit de CHF 6.8 millions pour le projet de réaménagement de la séquence n° 3 aurait été entaché d'irrégularités, notamment

en lien avec la suspension et la clôture anticipée

Tribunal cantonal TC Page 5 de 14 des débats, le respect du quorum et la discipline des débats. Il invoque également un abus de pouvoir de la part du Conseiller d'État en charge du dossier, auquel il reproche un comportement perturbateur ayant empêché la tenue du vote au moment initialement prévu. Sur cette base, il se prévaut d'une violation des règles démocratiques et soutient que les plans litigieux ne seraient, pour ce motif également, pas fiables. G. Par un deuxième acte du 20 novembre 2025 (602 2025 175), le recourant interjette recours contre la décision du 29 octobre 2025 approuvant le projet d'assainissement du bruit routier sur l'axe cantonal 2000 (Pont - Romont - Fribourg), entre le PR 2875+89 m et le PR 3225+215 m. Il conclut à la mise en œuvre de mesures complémentaires de protection contre le bruit en faveur de sa parcelle et de son bâtiment, en particulier à la réalisation d'un ouvrage antibruit au droit de celle-ci, ainsi qu'à l'octroi d'une indemnité. Il soutient que la DIME se fonderait sur des données erronées ou incomplètes et critique les rapports relatifs aux niveaux de bruit établis à l'appui du projet. Il estime que le projet d'assainissement doit être remplacé par le concept élaboré par le bureau C._____ SA dans son rapport du 2 mai 2017. H. Par un troisième acte du 24 novembre 2025 (602 2025 178), le recourant forme recours contre la publication intervenue dans la FO n° 44 du 31 octobre 2025, par laquelle la DIME informait avoir rendu sa décision d'approbation du projet d'assainissement du bruit routier sur l'axe précité. Il fait valoir, en substance, les mêmes griefs que ceux soulevés dans son recours du 20 novembre 2025 dirigé contre ladite décision (cf. supra let. G). I. Par un quatrième acte du 25 novembre 2025 (603 2025 187), le recourant interjette recours contre la décision du 28 octobre 2025 du SPC approuvant les mesures de circulation liées au projet d'assainissement du bruit routier, telle que publiée dans la FO précitée. Il soutient, en substance, que ces mesures devraient être rejetées, au motif qu'elles seraient insuffisantes et ne permettraient pas d'assurer une protection adéquate de sa parcelle contre les nuisances sonores routières. J. Par un cinquième et dernier acte du 28 novembre 2025 (603 2025 188), le recourant forme recours contre la décision du SPC du 11 novembre 2025 approuvant les mesures de circulation en lien avec le projet de réaménagement de la séquence n° 3. Il soulève, pour l'essentiel, les mêmes griefs que ceux dirigés contre la décision d'approbation des plans du 29 octobre 2025. Il conclut au rejet des mesures de circulation litigieuses, au motif qu'elles engendreraient des nuisances au droit de sa parcelle et ne permettraient pas de respecter les valeurs limites applicables, conduisant selon lui à un dépassement des seuils admissibles. K. Le 3 décembre 2025, le Juge délégué à l'instruction a ordonné la jonction des causes. Le 19 janvier 2026, la DIME et le SPC déposent une détermination conjointe et concluent au rejet des recours dans la mesure de leur recevabilité. Ils relèvent en premier lieu qu'il convient de distinguer la procédure d'assainissement du bruit routier de celle relative au projet de réaménagement. S'agissant de l'assainissement du bruit routier, ils exposent que, sur la base de l'étude du 11 octobre 2024, le SPC a prévu la pose d'un revêtement phono absorbant sur plusieurs tronçons, deux abaissements de vitesse ainsi que la construction d'écrans antibruit sur trois parcelles. Selon eux, ces mesures permettent d'assainir, à l'horizon 2040, les immissions sonores jusqu'aux valeurs limites pour 30 bâtiments, dont celui du recourant, ainsi que pour trois parcelles non construites. Cinq bâtiments, dont un sans obligation d'assainir, et deux parcelles non construites resteraient affectés par des dépassements des VLI, pour lesquels des allègements ont été requis.

Tribunal cantonal TC Page 6 de 14 Répondant aux griefs du recourant, déjà soulevés dans le cadre de la procédure de consultation, les autorités intimées relèvent que la traversée de B. _____ figure parmi les priorités cantonales. Les premières analyses ont débuté en 2011 et ont conduit à un projet élaboré en 2016, abandonné en raison de l'évolution de la législation et de la jurisprudence en matière de protection contre le bruit. De plus, les calculs acoustiques ont été effectués selon les méthodes les plus récentes reconnues par la Confédération, fondées sur le modèle sonROAD18, introduit par l'OFEV en 2021. Les données de trafic actualisées retiennent un trafic journalier moyen de 8'200 véhicules en 2020 et de 8'400 en 2024, stable à l'horizon 2040, avec une part inchangée de véhicules bruyants. Selon cette modélisation, les immissions sonores au droit du bâtiment du recourant seraient ramenées en dessous des valeurs limites. Celui-ci bénéficierait en outre de la pose d'un revêtement phono absorbant et de l'abaissement de la vitesse. S'agissant enfin du projet de réaménagement de la séquence n° 3, la DIME précise que la décision d'approbation des plans du 29 octobre 2025 est juridiquement indépendante de la décision d'assainissement du bruit. Le SPC entend toutefois profiter du chantier pour poser le revêtement phono absorbant, tandis que la paroi antibruit prévue dans ce secteur sera réalisée séparément, après l'entrée en force de la décision d'assainissement. Le même jour, la commune relève que la diminution de l'emprise sur l'art. hhh RF, de 30 m² à 19 m², et non l'inverse comme le soutient le recourant, correspond à une adaptation présentée lors de la séance de conciliation du 20 septembre 2022. Cette modification visait à optimiser les conditions de visibilité à la sortie de la parcelle adjacente et a été acceptée par le recourant. Dans ses contre-observations du 4 février 2026, le recourant soutient que de nombreuses modifications substantielles des plans seraient intervenues depuis la mise à l'enquête de 2022, lesquelles auraient dû donner lieu à une nouvelle mise à l'enquête publique. Il critique en outre l'évaluation des nuisances sonores, qu'il estime fondée sur des données erronées. Il conteste l'efficacité des mesures retenues, telles que la limitation de vitesse, et soutient que seules des parois antibruit permettraient d'assurer une protection adéquate. Il reproche également à la DIME d'avoir abandonné sans justification le concept initial de 2016–2017. Enfin, le recourant remet en cause les observations de la commune, en soutenant que l'emprise réelle sur sa parcelle demeurerait incertaine, et que le retrait de son opposition ne saurait lui être opposé compte tenu des informations qui lui auraient été fournies. L. Il sera fait état des arguments développés par les parties à l'appui de leurs conclusions dans les considérants en droit du présent arrêt, pour autant que cela soit utile à la solution du litige. en droit 1. Déposés dans le délai et les formes prescrits (art. 79 ss et 114 al. 1 let. a du code fribourgeois du 23 mai 1991 de procédure et de juridiction administrative, CPJA; RSF 150.1), et l'avance de frais ayant été versée en temps utile, les recours sont, sur ce point, recevables. Se pose toutefois la question de la qualité pour recourir du recourant contre la décision d'approbation du projet de réaménagement de la séquence n° 3 (602 2025 161), ainsi que contre la décision du SPC relative aux mesures de circulation en lien avec ce projet (603 2025 188), le recourant ayant,

Tribunal cantonal TC Page 7 de 14 par courrier du 26 septembre 2022, déclaré le retrait de son opposition moyennant le respect de certaines garanties. Ceci étant, dès lors que le recourant soutient que c'est à tort que l'autorité intimée a considéré son opposition comme retirée, il y a lieu d'admettre qu'il dispose, à tout le moins, d'un intérêt à faire examiner cette question par la Cour de céans. Par ailleurs, le recourant a formé un premier recours contre la décision approuvant le projet d'assainissement du bruit routier (602 2025 175; cf. supra let. G), puis un second contre la publication intervenue dans la FO n° 44 du 31

octobre 2025, par laquelle la DIME informait avoir rendu cette décision (602 2025 178; cf. supra let. H). Ces deux actes doivent être compris comme un seul et même recours, dès lors que la notification individuelle et la publication dans la FO portent sur la même décision. 2. Selon l'art. 77 CPJA, le recours devant le Tribunal cantonal peut être formé pour violation du droit, y compris l'excès ou l'abus du pouvoir d'appréciation (let. a) et pour constatation inexacte ou incomplète des faits pertinents (let. b). Aucune question d'opportunité ne se pose en l'espèce. 3. 3.1. Dans un premier temps, le recourant s'en prend à la décision par laquelle la DIME a considéré son opposition du 26 juillet 2022 comme retirée dans le cadre du projet de réaménagement de la séquence n° 3, ainsi qu'à la décision du SPC approuvant les mesures de circulation en lien avec ce projet. Il fait en substance valoir que son opposition ne pouvait être considérée comme retirée, dès lors que l'emprise effective sur sa parcelle serait de 31 m² et non de 19 m². Il soutient à cet égard que les plans actualisés intégrant cette emprise réduite n'auraient pas été mis à l'enquête publique, de sorte que les garanties posées en vue du retrait de son opposition ne seraient pas réalisées. Il en déduit que son opposition doit être considérée comme maintenue. Il invoque en outre des irrégularités entachant les débats du Grand Conseil relatifs au financement du projet. 3.2. Dans ce contexte, le recourant perd de vue que, suite à son opposition, une séance de conciliation s'est tenue, au terme de laquelle il a accepté de retirer son opposition, sous réserve de l'intégration de certaines garanties dans la décision, en particulier la réduction de l'emprise sur sa parcelle. Le recourant soutient à tort que ces garanties n'auraient pas été intégrées à la décision d'approbation des plans. Il ressort au contraire expressément tant de cette décision que de la décision de classement de la procédure d'opposition que l'autorité intimée a entériné l'ensemble des engagements pris lors de la séance de conciliation. Le recourant avait du reste indiqué qu'il retirerait son opposition pour autant que ces engagements soient repris. En l'absence de tout élément permettant de retenir l'existence d'un vice de volonté, l'autorité intimée pouvait ainsi à juste titre considérer l'opposition comme retirée et classer la procédure d'opposition. Le recourant ne saurait dès lors, à ce stade, remettre en cause le bien-fondé matériel du projet. En effet, conformément à l'art. 118 CPJA, le recours auprès d'une autorité supérieure n'est recevable qu'après épuisement des voies préalables de réclamation ou d'opposition. Selon une jurisprudence constante, cette exigence s'applique en matière d'aménagement du territoire et de constructions (cf. arrêts TC FR 602 2022 148 du 6 février 2023 consid. 2.2; 602 2012 99 du 10 décembre 2012;

Tribunal cantonal TC Page 8 de 14 TA FR 2A 2007 1 du 31 mai 2007). Elle implique que, pour pouvoir saisir le Tribunal cantonal, une opposition ait été formée dans la procédure de mise à l'enquête et qu'elle n'ait pas été retirée. Il s'ensuit que le recourant n'est plus fondé à remettre en cause le projet de réaménagement de la séquence n° 3. En tant qu'il soutient que les modifications apportées au projet à la suite de la séance de conciliation auraient dû faire l'objet d'une nouvelle mise à l'enquête publique, il perd de vue que celles-ci résultent précisément de son opposition et ont été traitées dans ce cadre. Dans ces conditions, on ne voit pas en quoi une nouvelle mise à l'enquête serait de nature à modifier la situation procédurale du recourant. À supposer le recourant constant dans sa position, une telle procédure n'aurait en effet pas conduit à un résultat différent, puisque, ayant obtenu pleinement satisfaction, il n'aurait pas dû déposer de nouvelle opposition. 3.3. S'agissant des irrégularités alléguées dans le cadre des débats du Grand Conseil relatifs au crédit nécessaire à la réalisation du projet, celles-ci ne relèvent pas de la présente procédure d'approbation des plans. Elles sont sans incidence sur la légalité de la décision querellée et

ne sauraient, en particulier, remettre en cause le retrait de l'opposition. Il ne se justifie donc pas d'examiner davantage de tels griefs. Quant aux mesures de circulation arrêtées par le SPC et mises en cause dans le recours 603 2025 188, celles-ci se limitent à concrétiser, par la pose de la signalisation correspondante, les décisions prises dans le cadre de l'approbation des plans. Le recourant ne formule à leur encontre aucun grief spécifique qui leur soit propre, notamment quant à leur conformité à la décision principale. Son recours est ainsi dépourvu de toute conclusion et motivation relatives à la signalisation routière au sens notamment de l'ordonnance du 5 septembre 1979 sur la signalisation routière (OSR; RS 741.21). Il apparaît dès lors également mal fondé sur ce point, pour autant qu'il satisfasse aux exigences de motivation de l'art. 83 CPJA, ce qui peut demeurer indécis. Au surplus, il ressort des écritures du recourant que ses critiques matérielles contre l'ensemble des décisions querellées portent en réalité essentiellement sur les nuisances sonores qui seront générées par l'installation routière. Or, ces griefs seront examinés en tout état de cause dans le cadre des recours dirigés contre les décisions relatives à l'assainissement du bruit routier, soit 602 2025 175 et 178. 4. Le recourant conteste en effet dans les deux recours précités l'adéquation des mesures d'assainissement du bruit routier à l'endroit de son immeuble. Il se fonde à cet égard sur l'étude préliminaire réalisée le 2 mai 2017 par le bureau C._____ SA, laquelle préconisait notamment la construction d'une paroi antibruit en limite de sa parcelle. Selon le recourant, l'autorité intimée n'aurait pas tenu compte des valeurs figurant dans ce rapport et se serait fondée sur des données plus récentes qu'il estime non pertinentes, au motif que les niveaux de bruit calculés en 2024 seraient inférieurs. Il lui reproche donc, ne serait-ce qu'implicitement, d'avoir méconnu le principe de prévention en se fondant sur le rapport actualisé établi en 2024. 4.1. L'art. 16 de la loi fédérale du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement (LPE; RS 814.01) impose l'assainissement des installations fixes existantes qui ne satisfont pas aux prescriptions en matière de protection de l'environnement. Tel est notamment le cas des routes, lesquelles constituent des installations fixes au sens de l'art. 2 al. 1 de l'ordonnance du 15 décembre 1986 sur la protection contre le bruit (OPB; RS 814.41).

Tribunal cantonal TC Page 9 de 14 En matière de protection contre le bruit, l'art. 13 al. 2 OPB précise les modalités de cet assainissement. L'installation doit être assainie dans la mesure où cela est réalisable sur le plan de la technique et de l'exploitation et économiquement supportable (let. a), de manière à ce que les valeurs limites d'immission ne soient plus dépassées (let. b). Des allègements à l'obligation de respecter les valeurs limites d'immission peuvent toutefois être accordés. Conformément à l'art. 17 LPE et à l'art. 14 OPB, une telle dérogation est possible lorsque l'assainissement complet entraverait de manière excessive l'exploitation, entraînerait des coûts disproportionnés ou se heurterait à des intérêts publics prépondérants, notamment dans les domaines de la protection des sites, de la nature et du paysage, de la sécurité de la circulation et de l'exploitation, ainsi que de la défense générale. Les valeurs d'alarme ne doivent toutefois pas être dépassées (art. 17 al. 2 LPE et 14 al. 2 OPB). Une mesure d'assainissement est économiquement supportable lorsque ses coûts se situent dans un rapport raisonnable avec ses effets. Pour apprécier cette condition, l'autorité doit procéder à une pesée des intérêts, en tenant compte notamment de l'ampleur du dépassement des valeurs limites d'immission, des réductions de bruit envisageables ainsi que du nombre de personnes concernées. Ces éléments doivent être mis en balance avec les coûts des différentes mesures de protection possibles, l'objectif étant de maintenir aussi bas que possible le nombre de riverains exposés à des nuisances dépassant les valeurs limites (cf. arrêts TF 1C_656/2021 du 10 novembre 2022 consid. 3.1;

1A.172/2004 du 21 septembre 2004 consid. 4.2). Si cette pesée des intérêts conduit à constater une disproportion entre les coûts et l'utilité d'un assainissement complet, un allégement doit être accordé. Sur ce point, l'OFEV et l'Office fédéral des routes (OFROU) ont édicté des aides à l'exécution (cf. OFEV/OFROU, Manuel du bruit routier. Aide à l'exécution pour l'assainissement, Berne 2006; OFEV, Caractère économiquement supportable et proportionnalité des mesures de protection contre le bruit. Optimisation de la pesée des intérêts, Berne 2006). Ces directives visent à assurer une application uniforme du droit et à en préciser l'interprétation. Elles ne dispensent toutefois pas l'autorité de statuer en tenant compte des circonstances concrètes du cas d'espèce (cf. ATF 133 II 305 consid. 8.1; 121 II 473 consid. 2b). Elles proposent notamment une méthode d'appréciation de la proportionnalité fondée sur l'indice WTI (indice de proportionnalité économique), qui met en balance l'efficacité de la mesure (degré de réalisation des objectifs de l'OPB) et son efficacité (rapport entre l'utilité et le coût). Un indice de 1 est considéré comme suffisant et atteste du caractère économiquement supportable de la mesure, tandis qu'un indice inférieur à 0,5 est jugé très insuffisant et qu'un indice de 4 est qualifié de très bon. En règle générale, une mesure présentant un indice inférieur à 1 est considérée comme disproportionnée du point de vue de la limitation des émissions (cf. arrêts TF 1C_656/2021 du 10 novembre 2022 consid. 3.1; 1C_183/2019 du 17 août 2020 consid. 4.3; 1C_480/2010 du 23 février 2011 consid. 4.4). Enfin, conformément à l'art. 13 al. 3 OPB, lorsqu'aucun intérêt prépondérant ne s'y oppose, l'autorité d'exécution accorde la priorité aux mesures qui empêchent ou réduisent la formation de bruit plutôt qu'à celles qui empêchent ou réduisent uniquement sa propagation. Les mesures de protection contre le bruit à la source – telles que la pose d'un revêtement phono-absorbant (cf. ATF 138 II 379 consid. 5.6.1) ou la réduction de la vitesse (cf. arrêt TF 1C_350/2019 du 16 juin 2020 consid. 4.3) – doivent en principe être privilégiées par rapport aux parois antibruit. 4.2. En l'espèce, la traversée de B._____ figure parmi les priorités cantonales. Les premières analyses ont débuté en 2011 et ont conduit à l'élaboration d'un projet en 2016, ayant notamment

Tribunal cantonal TC Page 10 de 14 donné lieu à l'étude du 2 mai 2017 du bureau C._____ SA. Ce projet, antérieur à l'évolution de la jurisprudence en matière de protection contre le bruit, proposait notamment la réalisation d'une paroi antibruit. À la suite de cette évolution, la DIME a renoncé à ce concept et a mandaté une nouvelle étude d'assainissement réalisée par le même bureau en 2024. Sur la base de celle-ci, la paroi antibruit initialement prévue devant la parcelle du recourant n'a pas été retenue, au profit de mesures à la source, en particulier la pose d'un revêtement phono absorbant et l'abaissement de la vitesse. Le projet se fonde ainsi sur une étude d'assainissement du bruit routier reposant sur des données actualisées, établie par le bureau C._____ SA en 2024. Sur ce point, la décision querellée ne prête pas le flanc à la critique. On ne saurait suivre le recourant lorsqu'il soutient qu'il conviendrait de privilégier des projections du bruit et de l'évolution du trafic routier établies près de huit ans auparavant, en 2017, alors que des données plus récentes permettaient, en 2024, d'affiner ces projections à l'horizon d'assainissement. Il n'est en outre pas surprenant que les valeurs issues de l'étude de 2024 soient inférieures à celles résultant de l'étude antérieure. Plus l'horizon temporel est proche, plus les projections peuvent être précises, dans la mesure où elles reposent sur des données effectives relatives à l'évolution du trafic. En d'autres termes, l'étude de 2017 se fondait elle-même sur des projections pour la période 2017-2024, tandis que l'étude réalisée en 2024 intègre des données observées sur cette même période, ce qui influe également sur les projections à l'horizon 2040. 4.3. Il ressort ensuite de l'étude réalisée en 2024 que

différentes mesures à la source ont été examinées, séparément et conjointement, à savoir l'abaissement de la vitesse et la pose de revêtements phono absorbants. L'effet combiné de ces mesures permet d'assainir 28 bâtiments soumis à une obligation d'assainissement, dont le bâtiment appartenant au recourant. La limitation de vitesse a été évaluée sur plusieurs tronçons, et retenue, après examen de sa proportionnalité, sur deux d'entre eux. Le projet prévoit en outre la pose d'un revêtement phono absorbant sur plusieurs tronçons, notamment entre le PR 3000+7 m et le PR 3025+240 m, secteur dans lequel se situe la parcelle du recourant. Pour les bâtiments présentant encore des dépassements des VLI, des mesures sur le chemin de propagation ont également été examinées. La parcelle du recourant n'est toutefois pas concernée par ces cas résiduels. Les résultats acoustiques du cadastre routier établi en 2024 reposent sur l'effet cumulé de ces mesures. Ils ont été établis sur la base du logiciel CadnaA fondé sur le modèle "sonROAD18", introduit par l'OFEV en 2021. Les données de trafic retenues font état d'un trafic journalier moyen de 8'200 véhicules en 2020 et de 8'400 en 2024, stable à l'horizon 2040, avec une part inchangée de véhicules bruyants. Dans ce contexte, il sied de relever que le modèle de calcul du bruit routier "sonROAD18", introduit en 2021 – soit postérieurement à la première étude du 2 mai 2017 – et utilisé dans l'étude actualisée, correspond à l'état actuel de la technique (cf. <https://www.bafu.admin.ch> > Thèmes > Bruit > Circulation routière > Immissions et émissions > Modèle de calcul du bruit routier sonRoad18, consulté le 10 avril 2024). Ce modèle permet notamment une évaluation plus précise des effets des mesures de réduction du bruit à la source que les modèles antérieurs. Il se fonde sur une catégorisation détaillée du trafic (SWISS10 et SWISS10+), distinguant notamment différentes catégories de véhicules, y compris les véhicules hybrides et électriques, et permet d'intégrer les caractéristiques actuelles du parc de véhicules en Suisse. Il tient également compte, avec une

Tribunal cantonal TC Page 11 de 14 résolution fine en bandes de tiers d'octave, des phénomènes d'atténuation sur le chemin de propagation ainsi que des propriétés acoustiques des revêtements routiers. En outre, sonROAD18 permet d'effectuer des calculs à basse vitesse, y compris en situation de trafic dense, et de modéliser de manière différenciée les émissions sonores selon les catégories de véhicules et les conditions de circulation. Il repose enfin sur le modèle CNOSSOS-EU, applicable au niveau européen, ce qui garantit sa compatibilité avec les standards internationaux. Au regard de ces caractéristiques, le modèle sonROAD18 doit être considéré comme conforme à l'état de la technique en matière de modélisation du bruit routier et présente des avantages significatifs par rapport aux modèles antérieurs. Dans ces circonstances, on ne saurait reprocher à l'autorité intimée de s'être fondée sur ce modèle, recommandé par l'OFEV, plutôt que sur des méthodes plus anciennes, notamment celle précédemment utilisée dans l'étude du 2 mai 2017. Le recourant se limite à affirmer que la méthode retenue ne serait pas appropriée, sans démontrer en quoi un autre modèle serait préférable ni en quoi l'utilisation de sonROAD18 conduirait à des résultats erronés. Le grief selon lequel cette méthode serait obsolète, et qu'il conviendrait de s'en tenir à la méthodologie employée dans le rapport du 2 mai 2017, doit dès lors être rejeté. 4.4. Ainsi, selon la modélisation sonROAD18, il ressort de l'étude d'impact réalisée en 2024 que les immissions sonores au droit du bâtiment du recourant sont ramenées en dessous des VLI. Les niveaux relevés aux différentes façades de l'immeuble (art. hhh RF) se situent entre 48 et 58 dB(A) de jour et entre 39 et 48 dB(A) de nuit, sans dépassement des VLI dans aucun cas. Le bâtiment bénéficie en particulier de la pose d'un revêtement phono absorbant sur le tronçon concerné, ainsi que d'une réduction de la vitesse

sur les tronçons situés en amont et en aval, mais pas directement au lieu-dit. Dans ce contexte, la Cour rappelle qu'il ressort de la jurisprudence que la pose d'un revêtement phono absorbant et la réduction de la vitesse maximale autorisée constituent, en principe, des mesures appropriées de limitation des émissions pour les routes nécessitant un assainissement qu'il convient de privilégier (cf. arrêts TF 1C_11/2017 du 2 mars 2018 consid. 4.2; 1C_589/2014 du 3 février 2016 consid. 5.3). De telles mesures, relativement peu coûteuses, peuvent, selon les conditions concrètes, entraîner une réduction du bruit et contribuer à atténuer les pics de bruit. C'est dès lors à juste titre que la DIME a examiné de manière approfondie la faisabilité, les coûts et l'utilité des mesures à la source, en particulier la réduction de la vitesse et la pose d'un revêtement phono absorbant, et qu'elle les a privilégiées au détriment de la réalisation d'une paroi antibruit conformément à l'art. 13 al. 3 OPB. La proportionnalité économique d'une paroi antibruit apparaît en effet hautement douteuse en l'espèce. De telles structures sont principalement adaptées aux infrastructures générant un bruit important et constant, telles que les autoroutes ou les voies ferrées, et à la protection de zones densément peuplées. Si leur efficacité acoustique peut être élevée (réduction pouvant atteindre 10 dB(A) ou plus), une telle mesure se révélerait ici excessive en particulier à l'emplacement de la parcelle du recourant où les niveaux de bruit peuvent être ramenés en dessous des valeurs limites d'immission par des mesures à la source. La pose d'une paroi antibruit présenterait en outre un impact visuel non négligeable. Les aides à l'exécution de l'OFEV confirment d'ailleurs que l'efficacité économique des parois antibruit diminue fortement en zone peu dense. Les coûts par habitant protégé deviennent alors disproportionnés par rapport au gain acoustique, de sorte que l'indice de proportionnalité économique (WTI) est fréquemment inférieur à

Tribunal cantonal TC Page 12 de 14 1, ce qui traduit une mesure économiquement non supportable (cf. é.g. arrêt TC FR 602 2025 48 du 28 novembre 2025 consid. 7.1). 4.5. Dans ce contexte, les critiques du recourant, selon lesquelles les niveaux de bruit calculés dans le rapport du 2 mai 2017 – qui prévoyait la réalisation d'une paroi antibruit – seraient inférieurs à ceux résultant des mesures retenues en 2024, apparaissent compréhensibles. D'une part, ces résultats reposent sur une méthode de calcul qui ne correspond plus à l'état de la technique (cf. supra consid. 4.3). D'autre part, il est établi qu'une paroi antibruit permet, en principe, une réduction plus importante du bruit que des mesures à la source, pouvant atteindre jusqu'à 10 dB(A). À l'inverse, il ressort de l'étude réalisée en 2024 que l'effet cumulé des mesures à la source retenues – à savoir la réduction de la vitesse et la pose d'un revêtement phono absorbant – permet une diminution du bruit comprise entre 4.1 et 6 dB(A) de jour, respectivement entre 4.6 et 6.6 dB(A) de nuit. Il est dès lors cohérent que les niveaux de bruit figurant dans l'étude de 2017 soient inférieurs. Cela ne signifie toutefois pas que la solution préconisée dans cette première étude soit plus proportionnée, en particulier lorsque les valeurs limites d'immission peuvent être respectées au moyen de mesures à la source conformément à l'art. 13 al. 3 OPB. Or, en matière d'assainissement du bruit routier, le droit ne garantit pas une réduction maximale des nuisances, mais uniquement le respect des valeurs limites d'immission. Tel est le cas en l'espèce, les mesures à la source retenues permettant de respecter ces valeurs au droit du bâtiment du recourant. Celui-ci méconnaît ainsi la portée des exigences légales en la matière. Partant, le grief doit être rejeté. 5. Les critiques du recourant selon lesquelles l'autorité aurait ensuite artificiellement dissocié la procédure d'assainissement du bruit routier de celle relative au réaménagement de la traversée du village sont dénuées de portée propre. 5.1. Conformément à l'art. 18 al. 1 LPE, la transformation ou l'agrandissement d'une

installation sujette à assainissement est subordonnée à l'exécution simultanée de celui-ci. Selon la jurisprudence, un assainissement simultané se justifie en particulier lorsque la modification touche de manière importante à la substance de l'installation, engendre des coûts significatifs, affecte durablement sa capacité d'exploitation ou prolonge sensiblement sa durée de vie. Une telle approche permet d'éviter des investissements inadéquats et de réduire les coûts globaux, l'assainissement étant en règle générale moins onéreux lorsqu'il est réalisé en même temps que des travaux de transformation ou d'agrandissement (cf. ATF 141 II 483 consid. 4.2 ss). En l'occurrence, l'autorité ne s'est pas limitée à un simple entretien du tronçon litigieux, mais a procédé à la pose d'un revêtement phono absorbant, laquelle contribue à prolonger la durée de vie de l'infrastructure. Elle a en outre entrepris un réaménagement du gabarit de la route ainsi que la réalisation d'aménagements en faveur de la mobilité douce dans le cadre du programme cantonal Valtraloc. Dans ces circonstances, c'est à juste titre qu'elle a procédé simultanément à l'assainissement du bruit routier.

Tribunal cantonal TC Page 13 de 14 5.2. Pour le reste, l'art. 25a de la loi fédérale du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire (LAT; RS 700) fixe les principes de coordination applicables lorsque l'implantation ou la transformation d'une construction ou d'une installation nécessite des décisions émanant de plusieurs autorités. L'autorité chargée de la coordination doit notamment veiller à ce que les pièces du dossier soient mises simultanément à l'enquête publique (art. 25a al. 2 let. b LAT), à assurer une concordance matérielle des décisions et, en règle générale, leur notification commune ou simultanée (art. 25a al. 2 let. d LAT), celles-ci ne devant pas être contradictoires (art. 25a al. 3 LAT; arrêt TF 1C_452/2022 du 7 novembre 2024 consid. 4.1). La loi n'impose toutefois pas une coordination maximale, mais seulement une coordination suffisante, dont l'étendue doit être appréciée à la lumière des principes généraux, notamment la nécessité d'une pesée globale des intérêts, ainsi que des prescriptions spéciales applicables (cf. arrêts TF 1C_620/2022 du 26 septembre 2024 consid. 4.1; 1C_209/2022 du 25 août 2022 consid. 5.1), notamment en matière de protection de l'environnement et de protection contre le bruit. En l'occurrence, rien n'imposait à l'autorité intimée de rendre une décision unique englobant l'ensemble des aspects du projet. Elle pouvait procéder par décisions distinctes, pour autant qu'une coordination suffisante soit assurée entre les différents volets, ce qui est le cas en l'espèce. La Cour a d'ailleurs récemment rappelé que, lorsqu'un assainissement du bruit routier intervient en parallèle d'un projet de réaménagement, il convient d'examiner le projet dans sa globalité pour déterminer s'il constitue une modification notable de l'installation, impliquant le respect des VLI (cf. arrêt TC FR 602 2025 48 du 28 novembre 2025 consid. 7.2). La Cour ne doit en revanche pas se pencher sur cette problématique en l'espèce, dès lors que ces valeurs ne sont pas dépassées au droit du bâtiment du recourant. Il s'ensuit que le grief tiré d'une violation du principe de coordination doit être rejeté. 6. 6.1. Le recourant sollicite en outre l'octroi d'une indemnité, à compter d'avril 2018, à raison de CHF 9.- par jour, en raison du dépassement allégué des VLI. Une telle prétention relèverait, le cas échéant, de la compétence de la Commission cantonale d'expropriation. Il n'y a donc pas lieu de l'examiner. 6.2. S'agissant de la décision du SPC relative à la signalisation marquant le début et la fin des tronçons soumis à une limitation de vitesse, il peut être renvoyé, mutatis mutandis, aux considérants développés ci-dessus en lien avec le recours dirigé contre les mesures de circulation liées à la séquence n° 3 du réaménagement de la traversée du village (cf. supra consid. 3.3). Le recourant ne formule en effet aucun grief spécifique à l'encontre de ces panneaux, de sorte que son recours, étroitement lié à celui dirigé contre la décision de la DIME, est dépourvu de portée propre et apparaît également mal fondé sur ce

point, pour autant qu'il soit recevable. 7. Au vu de l'ensemble de ce qui précède: > le recours 602 2025 161 doit être rejeté en tant qu'il porte sur la décision de la DIME constatant le retrait de l'opposition au projet de réaménagement de la séquence n° 3, respectivement est irrecevable contre la décision d'approbation des plans dudit projet;

Tribunal cantonal TC Page 14 de 14 > le recours 603 2025 188, dirigé contre la décision du SPC relative aux mesures de circulation en lien avec ce projet, doit également être rejeté dans la mesure de sa recevabilité; > les recours 602 2025 175 et 602 2025 178, dirigés contre la décision de la DIME approuvant le projet d'assainissement du bruit routier et contre sa publication dans la Feuille officielle, doivent être rejetés; > le recours 603 2025 187, dirigé contre la décision du SPC relative aux mesures de circulation en lien avec l'assainissement du bruit routier, doit être rejeté dans la mesure de sa recevabilité. 8. Les frais de procédure sont fixés à CHF 2'500.- conformément aux art. 1 et 2 du tarif fribourgeois du 17 décembre 1991 sur les frais de procédure et les indemnités en matière de juridiction administrative (Tarif JA; RSF 150.12). Ils sont mis à la charge du recourant, qui succombe (art. 131 CPJA), et sont compensés par l'avance de frais de même montant versée par le recourant le 14 novembre 2025 dans la cause 602 2025 161. la Cour arrête : I. Le recours 602 2025 161 est rejeté en tant qu'il porte sur la décision constatant le retrait de l'opposition, respectivement est irrecevable en tant qu'il porte sur la décision d'approbation des plans. Les recours 602 2025 175 et 602 2025 178 sont rejetés. Les recours 603 2025 187 et 603 2025 188 sont rejetés dans la mesure de leur recevabilité. II. Des frais de procédure, de CHF 2'500.-, sont mis à la charge du recourant. Ils sont compensés par l'avance de frais de même montant versée dans la procédure 602 2025 161. III. Notification. Cette décision peut faire l'objet d'un recours auprès du Tribunal fédéral, à Lausanne, dans les 30 jours dès sa notification. La fixation du montant des frais de procédure peut, dans un délai de 30 jours, faire l'objet d'une réclamation auprès de l'autorité qui a statué, lorsque seule cette partie de la décision est contestée (art. 148 CPJA). Fribourg, le 10 avril 2026/jud Le Président Le Greffier-rapporteur

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.