

ENVIRONNEMENT ET H189

Un chantier sous surveillance

La H189 devrait donner de l'air à l'agglomération bulloise. Et, si possible, de l'air frais. En attendant, sa construction est sous surveillance. Pas question qu'elle n'entraîne une pollution acoustique ou aérienne démesurée. Rencontre avec la responsable du suivi environnemental de ce chantier aux dimensions pharaoniques.



C. Haymoz

Olga Darazs: «La revalorisation des matériaux excavés a permis d'éviter que des dizaines de milliers de camions ne traversent l'agglomération bulloise»

■ La route d'évitement de Bulle a pour objectif principal d'améliorer la qualité de vie de ses habitants. Mais pas question d'ici son ouverture de laisser son chantier dégrader la situation. Pour prévenir tout dérapage, un suivi environnemental des travaux a été mis en place. Légalement obligatoire, il est assuré par le bureau fribourgeois de CSD. Sa directrice Olga Darazs, hydrogéologue et coordinatrice du projet, donnait hier une conférence sur le sujet dans le cadre d'une journée du Club environnement, énergie et sécurité de la Chambre de commerce fribourgeoise.

– **On parle de suivi environnemental. Mais à partir de quel moment se préoccupe-t-on de cette donnée dans un tel projet?**

Le processus commence dès le début du projet, puisque, pour un chantier de cette envergure, une étude d'impact est exigée. On étudie alors les conséquences qu'aura l'ouvrage en question. On développe toutes sortes de mesures pour diminuer les impacts de la route une fois qu'elle sera terminée, mais également durant sa construction. Le processus se poursuit au moment des appels d'offres: les entreprises doivent en effet pouvoir respecter les mesures en question. Notre mission actuelle est de contrôler que ces mandats soient respectés.

– **Concrètement, quels sont les impacts principaux d'un chantier tel que celui de la H189?**

Tout chantier a un impact, en particulier s'il s'étend sur plusieurs années et qu'il s'inscrit dans un contexte périurbain, comme c'est le cas à Bulle et La Tour. Les domaines environnementaux concernés sont le bruit et les vibrations, les eaux, les sols, les déchets, l'hygiène de l'air et le paysage. Un suivi environnemental sert à minimiser les impacts, dans la mesure du possible à leur source. Au niveau du bruit, par exemple, cela signifie adapter les horaires de travail du chantier pour qu'ils soient compatibles avec la vie du voisinage. Pour la qualité de l'air, c'est exiger que les machines soient équipées de filtres à particules, autant pour ceux qui travaillent à proximité que pour les travailleurs.

– **La H189 présente-t-elle des particularités par rapport à d'autres chantiers?**

L'élément le plus marquant est le fait qu'une grande partie de la route soit construite intrasol. Parce qu'elle se trouve dans une zone urbanisée en pleine expansion. En raison de ce choix, plus d'un million de mètres cubes de matériaux seront excavés durant les travaux. Ça correspond au volume d'une très grande gravière. On s'est rendu compte rapidement qu'au moins un tiers de ces matériaux étaient de bonne qualité. Il a dès lors été décidé de les valoriser en les utilisant sur le chantier lui-même: dans la fabrication des bétons, pour les remblais, pour les drainages...

– **Cela n'a-t-il pas entraîné des surcoûts pour la route H189?**

Cette valorisation a nécessité l'installation d'une centrale de tri à La Tour. Les matériaux y sont également traités et conditionnés. Mais quand on les achète à des entreprises, ces différentes opérations sont également facturées. Sans compter qu'il n'y a pas à payer les matériaux. Mais l'impact le plus important de cette mesure est qu'elle a permis d'éviter que plusieurs dizaines de milliers de camions ne traversent Bulle, La Tour ou d'autres agglomérations pour acheminer des matériaux vers le chantier. Là, les transports ont été effectués par les pistes de chantier. Les coûts des transports entrent également en ligne de compte, tout comme leur impact sur l'environnement.

– **Vous parlez d'impact des transports: n'y a-t-il pas parfois des conflits lorsque les marchés publics veulent qu'on attribue des travaux à des entreprises distantes, alors que des sociétés locales semblent pouvoir répondre aux exigences? Est-ce qu'on tient compte des coûts environnementaux liés à l'éloignement de ces entreprises?**

Même si nous sommes chargés du suivi environnemental, nous n'avons pas d'influence dans le choix des entreprises, du moment qu'elles peuvent respecter les exigences. Mais, dans le cas de la H189 et vu la durée du chantier, je sais

que beaucoup de travailleurs se sont installés dans la région bulloise.

– **D'autres mesures ont-elles encore été prévues pour minimiser l'impact de la route elle-même?**

Le projet a essayé d'intégrer la route au mieux dans le paysage. Les talus en herbe et les ouvrages de franchissement en bois font partie de ce concept. Mais lorsqu'un projet a un tel impact, des mesures de compensation sont également prévues. Ainsi, en Sauthaux, deux bassins permettront de récupérer et de traiter les eaux d'évacuation de la route. Le premier bassin servira à les retenir, le second, doté d'une couche de sol, à les infiltrer. On parvient alors à épurer l'eau avant de la restituer à la rivière ou à la nappe. On évite les effets néfastes d'imperméabilisation des sols qu'engendrent de telles interventions humaines.

– **Des éléments qui n'apparaissent pas il y a trente ans?**

En effet, les préoccupations n'étaient pas les mêmes. Des plantations favorables à la faune seront également privilégiées. Le canal des usiniers sera aussi réhabilité. Et des cheminements piétonniers permettront d'accéder à ces endroits.

– **Vous aviez procédé à l'étude préliminaire qui chiffrait l'impact positif qu'aurait la route pour l'agglomération bulloise. La H189 permettra-t-elle d'atteindre les objectifs visés, sachant que, depuis, le trafic n'a cessé d'augmenter?**

La justification de cette route, c'est de désengorger Bulle et La Tour et de retrouver des niveaux de pollution de l'air acceptables. Un contrôle devra être fait pour savoir si les niveaux qu'on souhaitait atteindre le seront. Nous sommes pratiquement certains qu'on y arrivera. Même si le trafic a effectivement encore augmenté, des progrès ont été réalisés au niveau des émissions des véhicules. Mais, pour y parvenir, les mesures d'accompagnement, qui font que Bulle est un grand chantier, sont indispensables.

Propos recueillis par
Sophie Roulin