

Résumé

Le projet Poya est considéré comme vital pour répondre à un souci majeur des habitants de la ville de Fribourg et de leurs autorités: désengorger le Bourg - les alentours de la cathédrale sont traversés quotidiennement par près de 25'000 véhicules - et y donner la priorité aux piétons, cyclistes et transports en commun. La solution à ce problème passe par l'ouverture d'un nouvel itinéraire pour le trafic motorisé.

Le rapport d'impact présenté ici est préparé alors que le projet Poya a atteint le stade suivant:

- les ouvrages sont définis au niveau d'un avant-projet: il s'agit d'un pont haubané à trois voies, une piste cyclable et un trottoir, ainsi que du tunnel sous le Palatinat, l'angle nord-est du parc de la Poya et la digue CFF près de St-Léonard.
- une étude du raccordement du pont au réseau routier a conclu que l'ouvrage pouvait s'intégrer au réseau existant, moyennant la mise en oeuvre de mesures d'accompagnement, la principale étant la fermeture de l'axe du pont de Zaehringen au trafic de transit du transport motorisé individuel.

Le rapport d'impact indique les mesures à prendre pour que le projet¹ soit compatible avec les exigences légales; l'étude d'impact a analysé les aspects suivants:

- protection de l'air
- protection contre le bruit et les vibrations
- protection des eaux
- protection des sols
- impact sur les sites pollués et les déchets
- protection contre les accidents majeurs
- conservation de la forêt
- protection de la nature (végétation et faune)
- protection du paysage et du patrimoine bâti

S'agissant d'un ouvrage urbain modifiant considérablement le plan de circulation de la ville, ce sont les impacts liés à la circulation (air et bruit) qui retiennent avant tout l'attention. Les impacts sur les sols et le milieu naturel sont, quant à eux, de moindre importance et bien maîtrisables.

Les flux de trafic sont considérablement modifiés par le projet: l'axe rte de Berne basse – Bourg - rue de Morat (jusqu'au carrefour Poya), est soulagé, avec report du trafic sur la nouvelle infrastructure, la route de Morat (St-Léonard - A12) et l'autoroute ainsi que dans une moindre mesure sur les axes avenue Général-Guisan - route Ste-Thérèse et (rue de Morat) - Varis - rue Joseph-Piller.

Afin de limiter le trafic sur ces deux derniers axes (en vue de protéger l'habitat), il est essentiel de mettre en oeuvre des contrôles d'accès et des modérations de trafic garantissant d'atteindre l'objectif de plafonnement fixé dans le Plan Directeur partiel des Transports (PDpT), partie indissociablement liée au projet. Les autres axes nécessitant une modération de trafic sont la route du Stadtberg - route-Neuve à la Basse-Ville et les routes Chantemerle et Chenevière à Granges-Paccot. L'efficacité des mesures d'accompagnement pour ce plafonnement devra être contrôlée après la mise en service du pont et, si nécessaire, les mesures prises seront à modifier jusqu'à ce que l'objectif défini dans le PDpT soit atteint.

La CUTAF préconise, pour résoudre le problème de mobilité de l'agglomération, une approche globale transports, aménagement et environnement. Les nuisances sont ainsi diminuées par la promotion du transfert modal en faveur des transports publics. La réalisation du Projet général de la CUTAF élargit

¹ Le "projet", objet de ce rapport d'impact, consiste dans le pont de la Poya, le tunnel, les deux carrefours Bellevue et St-Léonard ainsi que les mesures d'accompagnement spécifiées dans le Plan Directeur partiel des Transports (PDpT) des communes de Fribourg et de Granges-Paccots

les mesures à l'ensemble de l'agglomération et introduit l'amélioration de l'offre en transports publics en fréquence et en desserte avec une augmentation de la vitesse commerciale. La réalisation du Projet général garantit un effet de synergie avec le projet Poya et permet de résoudre à satisfaction les modalités des déplacements et de répondre aux besoins de mobilité de l'agglomération.

La situation globale de la pollution de l'air et des nuisances sonores s'améliore avec le projet Poya; il y a toutefois certaines dégradations locales découlant de l'augmentation de la circulation le long des axes route de Tavel et de Berne (direction Guin) pour le bruit et le long de la route de Morat (St-Léonard – A12) et de l'autoroute pour l'air. Pour respecter les exigences légales, les mesures préconisées (verrou et modération de trafic/contrôles d'accès) sont impératives. Il faudra en outre demander les allègements au sens de l'Ordonnance sur la protection contre le bruit pour neuf immeubles.

L'impact permanent du projet sur le sol, la végétation ou la faune est limité. Il importe pourtant de mettre en place un suivi écologique du chantier pour réduire au minimum les nuisances pendant la construction.

Le rapport succinct au sens de l'Ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs (OPAM) a été préparé dans le cadre de ce rapport d'impact: en raison du nouvel itinéraire suivi par le trafic, la situation pour la population et les biens culturels s'améliore; la probabilité d'un dommage grave pour la Sarine, par contre, augmente, mais elle reste maintenue dans des limites acceptables par l'application des mesures prévues, c'est-à-dire constructives (renforcement des glissières) et organisationnelles (limitation de la vitesse à 60 km/h sur le pont).

Compte tenu des impacts identifiés et des réserves formulées dans ce rapport (cf. liste des mesures nécessaires au chapitre 8), le bureau d'étude est d'avis que le projet répond pleinement aux prescriptions de la législation en matière de protection de l'environnement.

Abréviations

CUTAF	Communauté urbaine des transports de l'Agglomération fribourgeoise
DAEC	Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions
DIAF	Direction des institutions, de l'agriculture et des forêts
HPS	Heure de pointe du soir
LCR	Loi sur la circulation routière
LFo	Loi sur les forêts
LPN	Loi sur la protection de la nature et du paysage
LR	Loi sur les routes
LSR	Loi sur la signalisation routière
MPP	Mandataires Projet Poya
OEIE	Ordonnance relative à l'étude de l'impact sur l'environnement
OFEPF	Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage
OFROU	Office fédéral des routes
OPair	Ordonnance sur la protection de l'air
OPAM	Ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs
OPB	Ordonnance sur la protection contre le bruit
OPN	Ordonnance sur la protection de la nature et du paysage
PAL	Plan d'aménagement local
PDpT	Plan Directeur partiel des Transports
RIE	Rapport d'impact sur l'environnement
SEn	Service de l'environnement
SFF	Service des forêts et de la faune
SPC	Service des ponts et chaussées
STEP	Station d'épuration des eaux
TC	Transports en commun
TJM	Trafic journalier moyen (=TJM ₂₄)
TJOM	Trafic d'un jour ouvrable moyen
TMI	Trafic motorisé individuel
VA	Valeurs d'alarme
VLI	Valeurs limite d'immission
VP	Valeurs de planification
vhc/j	Véhicules par jour
ZPN	Zone de protection de la nature
ZVIG	Zone verte d'intérêt général
ZVPP	Zone verte de protection du paysage