

1 Généralités

1.1 Historique du projet

La situation actuelle de la circulation à Fribourg est caractérisée par l'engorgement du Bourg par le transport motorisé individuel (TMI), avec pour résultat des nuisances dans des quartiers d'habitation, des entraves considérables au bon écoulement des véhicules des transports en commun (TC) et une situation inconfortable et souvent dangereuse pour les piétons et les deux-roues.

La dégradation de la qualité de la vie ne se limite pas au Bourg: les axes routiers principaux (avenue du Midi - rue d'Affry, route du Jura, avenue de la Gare et boulevard de Pérolles) sont surchargés aux heures de pointe. Un itinéraire parasite traverse la Basse-Ville. Les valeurs limites d'immission telles que définies par l'Ordonnance sur la protection de l'air (OPair) et l'Ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) sont d'autre part souvent dépassées³.

La réalisation du **Projet Poya** entre le Schoenberg et la rue de Morat permettra de contourner le Bourg et contribuera à rendre les rues du centre-ville aux piétons, aux cyclistes et aux transports en commun. Le 17 septembre 1991, le Conseil communal a approuvé le projet ainsi que le devis du nouveau pont et tunnel qui en fait partie. Les ouvrages ont ensuite été présentés le 5 février 1992 au Canton et à la Confédération.

A la suite de l'arrêté du 27 février 1989, le Conseil communal a mandaté, parallèlement à l'élaboration du projet, une *Commission technique* pour étudier des solutions d'un raccordement du pont de la Poya. En avril 1992, cette Commission a remis au Conseil communal un rapport qui a servi de base à la décision sur le raccordement du nouveau pont⁴. Le rapport propose que des mesures d'accompagnement soient mises en oeuvre pour garantir que la diminution des charges dans le Bourg n'entraîne pas d'inconvénients excessifs ailleurs en ville (voir encadré). Le rapport de la Commission technique fait partie intégrante de la présente étude et y est joint en annexe 1.

Le 15 septembre 1992, le Conseil communal a approuvé ce rapport et chargé IC Infraconsult SA de l'élaboration de l'*enquête préliminaire* de l'étude d'impact sur l'environnement du pont de la Poya. Conformément à l'Ordonnance fédérale relative à l'étude de l'impact sur l'environnement (OEIE) et aux directives relatives aux EIE de l'Office de la protection de l'environnement (OPEN), l'enquête préliminaire a pour but de déterminer si le projet affecte sensiblement l'environnement et d'élaborer ensuite le cahier des charges de l'étude principale.

Les résultats de l'enquête préliminaire ont bre 1992⁵. Ce rapport recommandait d'analyser plus amplement au cours d'une étude détaillée les aspects suivants:

Recommandations du Rapport de la Commission technique au Conseil communal (avril 1992)

Problème central

- Saturation du Bourg par le TMI

Solutions

- Promouvoir les TC
- Développer des zones piétonnes.

Mesures principales

- Construction du pont de la Poya
- Fermeture de l'axe pont de Zaehringen - r. de Morat (Varis) au TMI

Mesures d'accompagnement

- Plafonnement sur l'av. Général-Guisan et la rue de Morat
- Compartimentage de la ville
- Promotion d'un transfert modal.

³ CUTAF - *Communauté urbaine des transports de l'agglomération fribourgeoise / TRANSITEC: Projet général*; Fribourg, janvier 2003; p.23 et 24.

⁴ Infraconsult SA: *Rapport de la Commission technique au Conseil communal*, avril 1992.

⁵ Infraconsult SA: *Etude de l'impact sur l'environnement du pont de la Poya: Enquête préliminaire*, décembre 1992.

- configuration des mesures de contrôle d'accès à la ville,
- protection contre les accidents majeurs,
- impact sur l'air,
- impact sonore,
- impact sur le sol, la végétation et la faune.

Le **Rapport d'impact de 1994** présente les observations, analyses, conclusions et considérations de l'étude d'impact du projet (pont, galerie et mesures d'accompagnement) à l'état de 1994.

Suite à cette étude, l'OPEN⁶ a pris position (le 18 novembre 1993 et le 30 mai 1995) et formulé une demande pour :

- une meilleure coordination avec les études liées à la mise en place de la CUTAF⁷ (compartimentage, Plan régional des transports, ...),
- l'élaboration de nouveaux chiffres de trafic adaptés,
- l'intégration de la nouvelle méthode de calcul des émissions atmosphériques préconisée par l'Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage (OFEFP)⁸
- une analyse sur les coûts d'assainissement du bruit produit par le trafic lié au nouveau pont.

En 1995 le Canton avait intégré le futur ouvrage dans le réseau routier cantonal; le Département des ponts et chaussées (DPC) aujourd'hui Service (SPC) avait chargé les MPP (mandataires pour le projet POYA) de préparer le dossier de la mise à l'enquête et IC Infraconsult SA (membre des MPP) d'élaborer l'étude supplémentaire pour l'EIE. Les nouveaux chiffres des charges de trafic en ville ont été élaborés par le bureau TEAM+, également membre des MPP, pour les nouveaux horizons de planification.

Suite à la mise à l'enquête du projet en 1999 et la prise de position du Service des biens culturels qui demandait d'éviter le parc de la Poya, le projet a été modifié. Le nouveau tracé du projet passe maintenant sous le Palatinat et la digue CFF et touche le parc uniquement à son coin nord-est. C'est ce projet qui est à analyser dans le rapport d'impact (RIE).

Sur la demande du mandant, le **Rapport d'impact 2005** doit s'en tenir au maximum aux travaux élaborés en 1994 et 1999. Tout travail supplémentaire est à limiter au strict minimum. Le rapport reprend donc le rapport de 1999 et y introduit uniquement les données changées depuis lors.

Pour ce qui est de la forme du rapport, le Service de l'environnement (SEn) a demandé dans la réunion de préparation tenue le 8 mars 2005 d'élaborer le RIE selon les directives du grEIE⁹.

1.2 Considérations générales

L'intégration Projet Poya au réseau routier telle qu'elle est prévue actuellement (voir chapitre 4) a été définie au cours d'une longue étude durant laquelle trois variantes ont d'abord été comparées entre elles; la meilleure variante a ensuite été optimisée¹⁰. L'aspect environnemental a joué un rôle prépondérant lors de cette comparaison de variantes.

Le Projet Poya est soumis à l'étude d'impact, selon les termes de l'OEIE. Cette étude a pour but de présenter dans un **Rapport d'impact sur l'environnement (RIE)** les impacts attendus du projet et d'indiquer les mesures à prendre pour que ces impacts soient acceptables (pour la plupart des domaines, cette notion "d'acceptabilité" est fixée par les textes légaux: valeurs limites, espèces protégées, etc.).

⁶ Office pour la protection de l'environnement (aujourd'hui Service de l'environnement: SEn)

⁷ Communauté urbaine des transports de l'agglomération fribourgeoise.

⁸ OFEFP: *Emissions polluantes du trafic routier de 1950 à 2010*, Cahier de l'environnement no 255 Air, et *Manuel informatisé des coefficients d'émissions du trafic routier de 1980 à 2010 (MICET)*, Berne, 1995.

⁹ Groupe EIE des cantons romand et de Berne, directives en vigueur depuis janvier 2005

¹⁰ Infraconsult SA: *Rapport de la Commission technique au Conseil communal*, avril 1992.

L'enquête préliminaire de 1992 a abouti au cahier des charges du rapport d'impact, élaboré ensuite en 1994, retravaillé en 1998/99 dans le cadre de la mise à l'enquête du projet en 1999. Afin de présenter un meilleur aperçu sur tous les impacts du projet, le nouveau rapport d'impact (contenant des éléments des rapports précédents 1999, 1994 et supplément) forme un seul rapport complet (le présent rapport).

La méthode utilisée ici tient compte de la directive élaborée par l'OPEN¹¹. La Figure 1-1 présente l'enchaînement des travaux tel qu'il est prévu dans cette directive. Le *Manuel EIE*¹² de l'Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage (OFEFP) a également été consulté.

Le Rapport d'impact sur l'environnement est mis en consultation simultanément à la mise à l'enquête publique du projet Poya.

1.3 Domaines à étudier

1.3.1 Enquête préliminaire

L'enquête préliminaire de 1992 a abouti à un cahier des charges pour l'enquête proprement dite¹³. Les points essentiels en sont les suivants:

a) Plan de circulation et mesures d'accompagnement

En plus de la mise en service du pont et du tunnel de la Poya, le projet comporte des mesures d'accompagnement notamment la mise en place d'un "verrou" pour interdire le transit du TMI par le Bourg, ainsi que des mesures de plafonnement (contrôles d'accès) pour protéger les zones d'habitations.

L'enquête préliminaire recommande d'assurer la coordination avec la CUTAF.

b) Protection de l'air

Les impacts de la modification du plan de circulation sur la pollution de l'air doivent être étudiés et confrontés au Plan de mesures pour la protection de l'air¹⁴.

c) Impact sonore et vibrations

Comme pour l'air, le changement subi par le plan de circulation a des conséquences sur le niveau sonore le long de plusieurs axes. L'impact sonore attendu est à évaluer et à mettre en relation avec les valeurs limites et les valeurs d'alarme définies dans l'OPB.

d) Sol

Une expertise est nécessaire pour inventorier la qualité actuelle du sol aux endroits des chantiers et des pistes.

¹¹ Office pour la protection de l'environnement (aujourd'hui Service SE): *Directives générales relatives aux études d'impact sur l'environnement*, Fribourg, juillet 1997.

¹² OFEFP: *Etude de l'impact sur l'environnement, Manuel EIE*, Berne, septembre 1990.

¹³ prise de position de l'OPEN le concernant dans la lettre du 18 août 1993

¹⁴ *Plan des mesures pour la protection de l'air, agglomération de Fribourg*, août 1993.

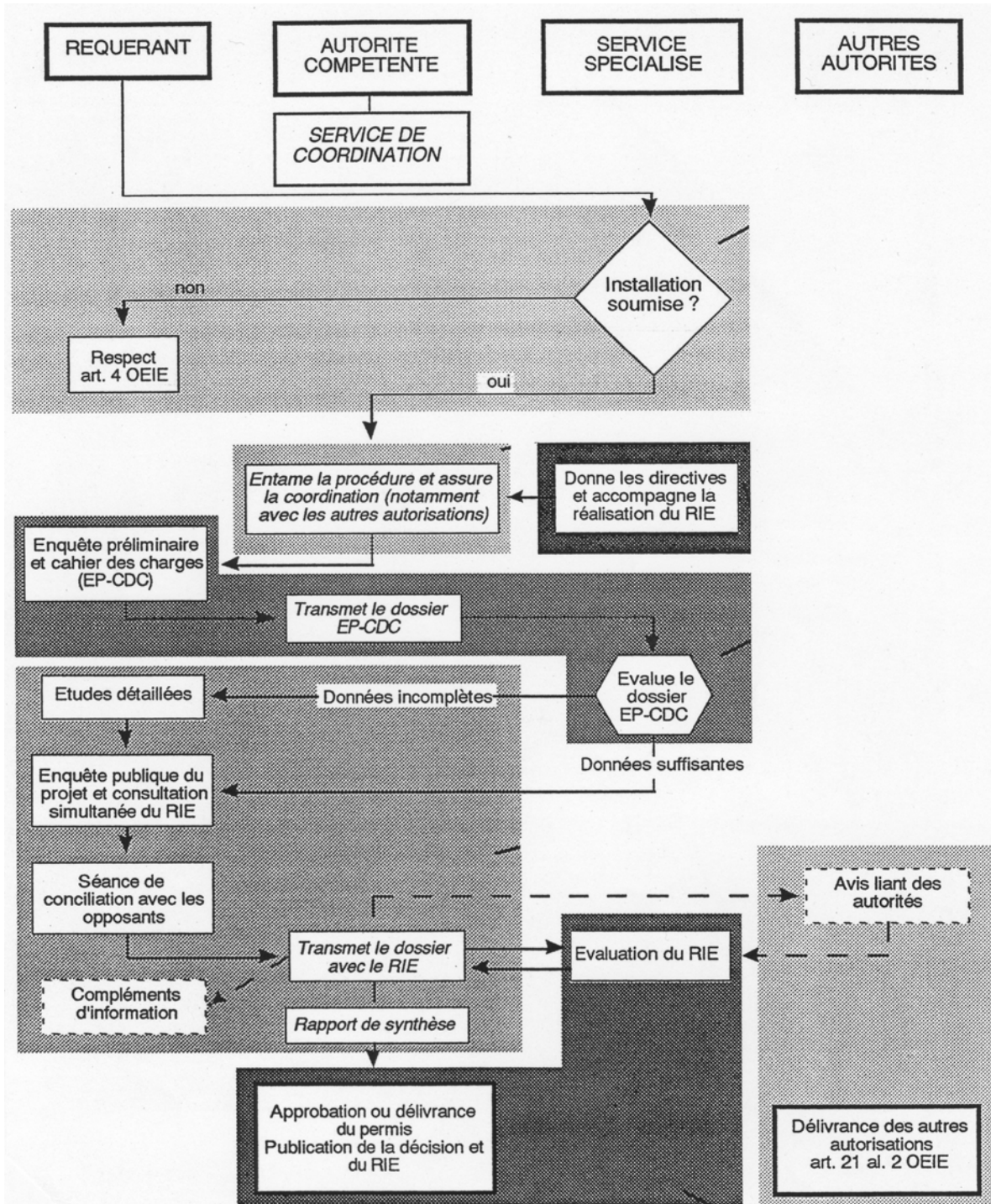


Figure 1-1: Principe de la démarche de l'EIE, selon la directive de l'OPEN

e) **Flore et faune**

Un inventaire de la flore sur les surfaces touchées par les ouvrages et le chantier doit être établi. On s'intéressera surtout aux arbres, notamment aux arbres isolés du parc de la Poya.

Les atteintes sur la faune doivent être évaluées avec une attention particulière pour l'avifaune du parc de la Poya et des pentes de la Sarine.

f) **Accidents majeurs**

Les risques d'accidents majeurs doivent être pris en considération. Le trafic de transit passant en dehors des zones habitées et des zones de protection des eaux fait que ces risques sont diminués; ce n'est pas tant la probabilité d'occurrence qui change que l'ampleur des dommages attendus.

g) **Eau**

L'enquête préliminaire arrive à la conclusion que, mis à part le risque d'accidents majeurs, les impacts sur les eaux superficielles et sur la nappe phréatique sont négligeables.

1.3.2 Modification du projet

La modification du projet suite à la mise à l'enquête 1999 a eu comme effet que le périmètre d'enquête directement touché par l'ouvrage (pont et tunnel) s'est élargi. En effet, l'étude des nuisances sur chaque domaine d'environnement doit maintenant intégrer l'espace du Palatinat et de St-Léonard. Les domaines où les modifications influencent le plus l'appréciation sont:

- impact sonore et vibrations
- flore et faune
- eau.

De plus, les chiffres de trafic élaborés sur la base de la gestion de trafic selon le Projet général de la CUTAF (sans compartimentage strict mais avec l'av. de la Gare en sens unique) ont montré que les modifications significatives de trafic ont uniquement lieu à la route de Tavel et de Berne (direction Guin), ce qui influence essentiellement l'appréciation dans le domaine impact sonore.