

9 Conclusions

9.1 Conclusions

Les impacts principaux du Projet Poya découlent de ses caractéristiques majeures:

- d'une part **des ouvrages urbains**, pont élégant et tunnel situés en bordure du Bourg historique;
- d'autre part une installation **modifiant le plan de circulation** de la ville.

Les flux de trafic sont donc déplacés: la route de Berne (basse), le Bourg et la rue de Morat jusqu'à la porte de Morat sont soulagés, alors que la route de Morat (entre St-Léonard et A12), la A12 entre Fribourg Nord et Fribourg Sud et au Schönberg les routes de Tavel et de Berne (en direction de Guin) voient leur charge augmenter.

En conséquence, les **impacts sur l'air** et les **impacts sonores** sont les impacts prépondérants du projet: il y a une nette amélioration de la situation dans le Bourg, mais une certaine détérioration dans d'autres quartiers: pour les impacts sur l'air, le long de l'axe entre St-Léonard, Fribourg Nord et Fribourg Sud, pour les impacts sonores, au Schönberg le long des routes de Tavel et de Berne (en direction de Guin) et à Bellevue ainsi qu'à St-Léonard près du restaurant. Un grand effort de protection contre le bruit est réalisé au Palatinat où le pont est couvert sur 160 m. Ainsi le bilan global est positif.

Pour maintenir ces détériorations dans des limites acceptables, il est essentiel de mettre en oeuvre le **PDpT** (pour les mesures d'accompagnement) qui est une **partie indissociablement liée** au projet: il prévoit des mesures de modération qui visent avant tout à faire disparaître le trafic de transit à travers le Bourg et à plafonner le trafic sur les axes avenue Général-Guisan - route Ste-Thérèse, rue de Morat - Varis - rue Joseph Piller, route Chantemerle et route Chenevière ainsi que route du Stadtberg - route-Neuve.

Le projet POYA et le PDpT correspondent aux mesures prévues dans le Projet Général de la CUTAF; la coordination avec cette approche régionale pour le domaine trafic est donc assurée.

Comparés à l'impact sur l'air et à l'impact sonore, les autres effets du projet sont de moindre importance:

- par la nature même de l'ouvrage (pont et tunnel), les impacts permanents sur la faune et la flore sont peu importants (voir chapitre 5)
- en prenant les mesures appropriées durant le chantier, les atteintes au sol ou aux eaux pourront être limitées, voire évitées (voir chapitres 5).
- le pont a fait l'objet d'un concours de projet dans lequel les critères de l'esthétique et de l'impact sur le site ont joué un rôle prépondérant (voir chapitre 5); la conception architecturale vient en outre d'être revue et améliorée.
- par le choix du tracé (évitant le parc de la Poya) et l'aménagement de la couverture du pont (pour la protection contre le bruit au Palatinat) l'impact sur le paysage et le patrimoine bâti a été optimisé.

Un rapport succinct au sens de l'Ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs (OPAM) a été rédigé dans le cadre de ce rapport d'impact: la situation d'ensemble est améliorée pour la population en raison du nouvel itinéraire suivi par le trafic; par contre, la probabilité d'un dommage grave pour la Sarine augmente, mais elle reste dans des limites acceptables en raison des mesures prévues.

9.2 Recommandations

Suivi écologique

Les mesures concrètes décrites en détail au chapitre 8 demandent la mise en place d'un suivi écologique pendant l'élaboration du projet d'exécution et pendant la réalisation du projet.

Protection de l'air

Les axes critiques sont les axes tangentiels susceptibles de subir une augmentation du trafic sans plafonnement, c'est-à-dire l'avenue Général-Guisan - route Ste-Thérèse, rue de Morat - Varis - rue Joseph Piller et route Chantemerle. Les mesures d'accompagnement destinées à plafonner l'augmentation de trafic sur ces axes (ainsi que sur les autres axes avec une pression de trafic comme la route Chenevière et en Basse-Ville) doivent absolument être mises en oeuvre. La nette amélioration de la situation dans le quartier du Bourg ne peut être garantie que si le "verrou" (qui empêche l'utilisation du pont de Zaehringen par le trafic de transit) et le plafonnement du trafic sur les axes de transit sont réalisés et strictement respectés.

Bruit et vibrations

Il faut demander des allègements (OPB, art. 7, al. 2) pour huit immeubles du carrefour de Bellevue et pour un immeuble au carrefour St-Léonard.

Il est recommandé de procéder à l'assainissement des immeubles le long des axes existants par la pose de fenêtres antibruit d'un coût total de 0.58 millions de francs. La réalisation est prévue en deux temps: une première partie, indubitablement nécessaire, se fera au moment de la mise en service du pont, la deuxième partie, après la mise en service du pont, lorsque le bruit effectif pourra être mesuré; cette démarche ne doit pas entraver la préparation de l'enveloppe financière nécessaire à cet assainissement.

Sol, végétation et faune

Il est recommandé de faire suivre le chantier par un écologue qui veillera à la protection des arbres, du sol et de la faune.

Paysage

La conception du pont étant définie, les points sur lesquels il faut encore porter attention sont l'angle nord du parc de la Poya (protection des arbres durant le chantier, et restitution à l'état antérieur à la fin des travaux en fonction des résultats de l'étude de revalorisation du parc) et le Palatinat près du portail (aménagement de la couverture du pont).

Eau

On veillera durant la phase de construction à la protection de la Sarine et des nappes souterraines, en prenant notamment toutes les précautions nécessaires autour des dépôts de combustibles, lubrifiants et produits chimiques utilisés sur le chantier.

9.3 Appréciation finale

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.