

Projet Poya: le climat se tend

À quelque trente mois de son ouverture, le pont de la Poya défraye la chronique: explosion des coûts pour le contribuable, risque de perdre la subvention de Berne si la fermeture du pont de Zaehringen n'était pas tenue, craintes quant aux retombées sur la fluidité du trafic en ville et l'isolement de certains quartiers. L'Objectif a enquêté.

Gilles Mauron

redaction@lobjectif.ch

L'annonce faite en mai dernier d'un nouveau dépassement de coûts du chantier du pont de la Poya a fait s'élever des voix, tant dans la presse qu'au sein de la population ou des partis politiques, qui veulent que la lumière soit faite. Ce 12 juin, l'UDC, l'Alliance Centre Gauche et le PS ont déposé devant le Grand Conseil, chacun de leur côté, une requête en vue d'instaurer une commission d'enquête parlementaire relative au projet Poya. Les députés PDC et PLR ont dit qu'ils n'allaient pas s'y opposer. Le soir même, au micro de l'émission de la RSR «Forum», Georges Godel, président du Gouvernement, admettait «une erreur des services». Le lendemain, la chancellerie diffuse un communiqué qui appelle à la sénérité du débat politique.

Le peuple a voté en 2006 une facture de 120 millions. Aujourd'hui la facture s'élève à 211 millions. La part du canton passe de 58 millions à 130 millions, soit une augmentation de 124 %. Le Département de l'aménagement, de l'environnement et des constructions (DAEC) ne compte cependant pas de la même manière. Il ne prend pas en compte la facture du giratoire souterrain de Saint-Léonard, les dépenses adjudi-

cataires et les hausses légales (TVA, indexation et renchérissement). «L'insuffisance de financement se monte à 17,6 %, soit 31,6 millions de francs. Lorsque le contribuable a voté, il a voté sur un montant et a implicitement admis le renchérissement, l'indexation et la TVA», déclare Maurice Ropraz, directeur (DAEC). (voir encadré «De 120 à 211 millions»).

Mais est-on au bout de nos surprises financières? M. Ropraz est rassurant: «Il y a une volonté de l'ensemble des partenaires de respecter les montants annoncés à ce jour.»

RESPONSABLES POLITIQUES?

Le dépassement va-t-il entraîner une facture politique? Si c'est le cas, la responsabilité des quatre directeurs du DAEC qui ont eu le dossier en main successivement depuis 1996 devra être examinée. «J'ai tenu à faire la lumière et la totale transparence dans ce dossier en exigeant les situations financières à jour et en les communiquant. Je ne suis pas satisfait de l'audition financière, mais je me garderai bien de faire la leçon à qui que ce soit dans un tel projet qui est compliqué», explique M. Ropraz.

Notons que l'Inspection des Finances, qui peut-être devra faire la lumière sur ce dépassement de coût, est rattachée au département de Georges Godel, qui avant d'être aux Finances, dirigeait le DAEC. Cet organe de contrôle est toutefois indépendant.

LÄSSER: LA GENÈSE

Petit retour en arrière: le projet débute en 1989. La ville de Fribourg organise alors un concours. C'est sous la direction de Claude Lässer que le canton reprend le dossier en 1996, en accordant à l'unanimité du Grand Conseil (trois abstentions), le premier crédit d'étude de 1,48 million. En 1999, les conclusions de cette étude mettent sur les rails l'avant-projet que Claude Lässer remet à son successeur Beat

Vonlanthen en 2004.

VONLANTHEN: L'ACCELERATION

Devisé à 120 millions, le projet Poya est accepté par le Grand Conseil le 23 juin 2006. Lors de cette séance, Beat Vonlanthen déclarait: «Le cofinancement par la Confédération suppose que la réalisation de ces projets soit lancée avant la fin de 2008. Je répète encore une fois, avant la fin 2008!» Le peuple l'accepte à son tour le 26 septembre de la même année. Quelques jours plus tard, le 6 octobre, Berne confirme sa subvention de 67,5 millions.

GODEL: LES RALLONGES

Georges Godel prend le flambeau au DAEC en 2007. En 2008, un premier audit est commandé. Il conclut en 2009 à la nécessité d'un premier supplément d'adjudication de 20 millions.

Quand à l'ingénieur cantonal André Magnin, engagé en 2008, il réévalue avec son équipe l'aspect technique du projet Poya et l'application des conclusions de l'audit. Entre autres choses, on décide la création du giratoire souterrain de Saint-Léonard et on redéfinit la méthode pour passer sous la digue CFF. Ce qui entraîne une augmentation que l'on peut chiffrer en septembre 2011 à 34,8 millions.

Godel pose la première pierre du pont le 3 septembre 2010 et annonce simultanément un deuxième supplément d'adjudication de 9 millions, qui porte le coût total à 183,8 millions.

ROPRAZ: LES SURPRISES

En septembre 2011, 3 mois avant que ne débute le mandat de M. Ropraz, sont découvertes les premières mauvaises surprises géologiques. Elles se succéderont pour atteindre un coût de 17,7 millions. La facture grimpe donc à 201,5 millions à la fin mars 2012. Il convient d'y ajouter 9,5 millions de réserve et de prévoyance pour atteindre le devis actuel de 211 millions.



«Le projet soumis au peuple était un avant-projet. Dans un avant-projet on ne va pas dans les détails.»

André Magnin,
Architecte cantonal

INGÉNIEUR SUR LA SELLETTE?

Mais y aura-t-il une facture politique à payer? Pas sûr. Souvenons-nous à Bulle, lorsque la facture de la route de contournement atteignait des sommets, ce sont l'ingénieur cantonal et le chef de projet qui payèrent les pots cassés.

Y a-t-il eu erreur dans le chantier du pont de la Poya? «La méthode de construction du passage de la route sous la digue CFF telle que prévue dans le projet présenté en 2005 a été revue par la nouvelle équipe arrivée en 2008 en raison des risques liés à la sécurité des trains et des ouvriers. On a dû changer de méthode. Comme on l'a dit depuis l'audit de 2008, le projet soumis au peuple était un avant-projet. Dans un avant-projet on ne va pas dans les détails de construction et le degré de précision des coûts est de 20 %», explique M. Magnin. Nous pouvons donc nous demander si en 2006 le peuple n'a pas été trompé lorsqu'on lui a présenté en votation un projet alors qu'il s'agissait d'un avant-projet avec une marge d'erreur de 20 %, c'est-à-dire que l'estimation du pont varie entre 96 et 144 millions.

M. Magnin se sent-il sur un siège éjectable? «Il serait difficile de me demander de quitter mon poste alors que la question tourne autour d'un montant présenté en 2006 sur lequel je n'ai jamais eu l'occasion de m'exprimer, si ce n'est comme citoyen, puisque je n'occupe le poste d'ingénieur cantonal que depuis mai 2008», explique-t-il.

À QUOI SERT-IL?

Pourquoi construit-on le pont de la Poya? «Le but principal est de désengorger le quartier du Bourg des quelque 25 000 véhicules qui le traversent journalièrement. Cela permettra de respecter les normes en vigueur en ce qui concerne le bruit et la pollution de l'air au niveau de ce quartier. Un autre but est d'améliorer le fonctionnement des transports publics. Entre le Schönberg et le Tilleul, ils pourront circuler aux heures de pointe sans bouchon. Enfin, il permettra une liaison attractive entre la rive droite de la Sarine et l'autoroute», rappelle M. Magnin.

Plus de bouchons? «Le projet Poya répond à des soucis de circulation de transit dans une partie de la ville, c'est clair qu'aux heures de pointe il y aura, même sur le pont de la Poya, beaucoup de trafic, et que des ralentissements seront inévitables», explique-t-il encore.

PAS DE PONT PAS DE SUBVENTION

Pour les autorités, la fermeture du pont de Zaehringen est une condition sine qua non à l'ouverture du pont de la Poya. Sans cela, «la totalité des effets positifs attendus par la construction de cet ouvrage (ndlr du pont de la Poya) ne pourra être obtenue», lit-on dans le Plan directeur partiel des transports (PDPt).

Mais certains habitants du quartier du Bourg s'opposent à cette fermeture. Ils craignent la mise sous cloche et la mort programmée du quartier. Du côté des autorités communales et de l'Association transports et environnement (ATE), on déclare que sans fermeture, Berne pourrait retirer sa subvention.

De 120 à 211 millions

La facture du projet Poya est passée de 120 millions – montant voté en 2006 – à 211 millions aujourd'hui. Maurice Ropraz et le Département de l'aménagement, de l'environnement et des constructions, ne parlent toutefois que d'une «insuffisance de financement de 17,6 %, soit 31,6 millions». L'écart est pourtant bel et bien de 91 millions, TVA, indexation et renchérissement.

OÙ SONT PASSÉS LES 91 MILLIONS SUPPLÉMENTAIRES?

• Suppléments d'adjudication	29 millions
• Travaux supplémentaires dus à des modifications	34,8 millions
• Travaux imprévus	17,7 millions
• Réserve et estimation de renchérissement futur	9,5 millions
• Total (TVA, indexation et renchérissement compris)	91 millions

La faute aux subventions...

Le projet Poya présenté au peuple en 2006 n'était pas abouti, ce n'était qu'un avant-projet. Pourquoi l'a-t-on présenté comme fini? Parce qu'il fallait, pour toucher les subventions supplémentaires de Berne liées aux projets urgents, que le projet soit «prêt à réaliser». Décryptage.

La subvention de Berne se monte à 67,5 millions hors taxe, ou 81 millions avec l'indexation, le renchérissement et la TVA. Quelles ont été les conditions pour pouvoir la toucher? André Magnin, ingénieur cantonal: «Pour que ce projet soit accepté comme «projet urgent» dans le Fonds d'infrastructure de la Confédération, il fallait que le canton annonce un montant en octobre 2005 déjà, alors que le projet n'a été mis à l'enquête qu'un juin 2005, et qu'il y avait des oppositions à traiter. Le projet était encore loin d'obtenir un permis de construire. Il fallait encore que le canton confirme formellement son engagement financier. C'est une particularité fribourgeoise que d'avoir un référendum financier obligatoire dès que le montant dépasse le 1 % du budget de l'État. Dans d'autres cantons il n'y a pas besoin de soumettre au peuple des projets de ce montant-là.»

Quels étaient les avantages à être inscrit comme «projet urgent» au fonds fédéral? «Cela permettait de toucher une subvention hors taxe et

hors renchérissement à hauteur de 50 % du montant du coût total devisé», explique M. Magnin. Un rapide calcul permet de constater que la subvention de 67,5 millions accordée par Berne ne correspond pas à la moitié des 120 millions, montant soumis en 2006. Fribourg a cependant présenté en 2005 à Berne un projet devisé à 135 millions, d'où les 67,5 millions de subvention. Vu que la facture grimpe, pourquoi Berne ne continue pas à payer sa part de 50 %? Explication du directeur de l'Aménagement, Maurice Ropraz: «Le montant avait été bloqué à l'époque à 67,5 millions de francs, plus TVA et indexation. Il n'y avait plus pour la suite la possibilité d'obtenir un montant supplémentaire.»

Pourrait-on aujourd'hui avoir cette subvention? «Aujourd'hui», explique M. Magnin, «si d'aventure le projet n'était pas passé à ce moment-là, il serait inscrit dans le second projet d'Agglo qui vient d'être déposé à Berne. À mon avis, la subvention aurait été au maximum que de 30 à 35 %.»

20 % DE PRÉCISION

Fribourg s'était mis sous pression pour obtenir de Berne la subvention maximale. «Sans ces contributions fédérales, nous pouvons oublier le projet, car nous ne pourrions pas le financer», déclarait Beat Vonlanthen au Grand

Conseil lors de la demande d'octroi du crédit de 58 millions le 23 juin 2006. C'est lors de la même séance qu'il précisait encore que pour espérer toucher la subvention de Berne, il faut que «que la réalisation soit lancée avant la fin de 2008. Je répète encore une fois, avant la fin 2008!» Tous les députés du Grand Conseil fribourgeois acceptèrent alors le crédit de 58 072 000 francs en faveur du projet Poya, à l'exception de deux socialistes (plus trois abstentions également socialistes).

Le 26 septembre 2006, le peuple fribourgeois se prononçait à 81 % en faveur du projet du pont de la Poya. La brochure de la votation précise: «la subvention fédérale est subordonnée à la condition que le chantier Poya démarre avant la fin de l'année 2008, faute de quoi une nouvelle demande de participation financière devra être formulée auprès de la Confédération. Mais celle-ci ne présentera plus les mêmes avantages.»

Les autorités n'ont admis que plus tard que ce qui a été présenté au peuple n'était pas un projet, mais un avant-projet. «Comme on l'a dit depuis l'audit de 2008, le projet soumis au peuple était un avant-projet. Dans un avant-projet on ne va pas dans les détails de construction et le degré de précision des coûts est de 20 %», déclare André Magnin.

autour des deux ponts

Cette menace est-elle confirmée du côté de l'Office fédéral des routes (OFROU) qui gère le Fonds d'infrastructure dont dépend la subvention? «La décision de subvention a été donnée en liant le projet du pont de la Poya à la réalisation des mesures d'accompagnement qui devaient permettre de réduire le trafic dans la vieille ville autour de la cathédrale. La fermeture du pont de Zaehringen est la mesure proposée pour y parvenir. Nous nous attendons donc à ce que ce pont soit fermé afin que notre accord soit respecté», explique le porte-parole de l'OFROU, Antonello Laveglia. Et si le pont n'était pas fermé, mais que la circulation diminuerait tout de même à un niveau satisfaisant? «Dans ce cas de figure, l'OFROU pourrait évaluer si les mesures prises respectent tout de même nos exigences», poursuit-il.

Maurice Ropraz confirme: «L'OFROU nous a encore écrit que le subventionnement dépendait de la mise en œuvre des mesures d'accompagnement, en particulier de la fermeture du pont de Zaehringen.»

DOCUMENT CACHÉ?

Du côté des opposants, on ne veut pas croire en cet argument: «Nous n'avons jamais vu les documents qui prouvent que les subventions sont liées à la fermeture à la circulation du quartier du Bourg», explique Jacques Piller, président de l'association des habitants du quartier du Bourg.

Peut-on nous montrer ce docu-

ment? «C'est le plan directeur partiel des travaux», déclare M. Ropraz. «Il a un effet contraignant pour les autorités, pour l'État et les communes. Toutes les décisions qui sont prises ou seront prises doivent respecter ce document.» Voilà ce que dit ce fameux plan directeur: «La fermeture du pont de Zaehringen au trafic individuel motorisé est une condition sine qua non à l'ouverture du pont de la Poya. Toutefois, il est nécessaire de prévoir un assouplissement de cette mesure, pour tenir compte de certaines catégories d'usagers et/ou à certaines heures de la journée.»

PAS D'OPPOSITION

Ratifié en 2007 par le canton, ce plan directeur a été élaboré par les communes de Fribourg et Granges-Paccot en 2005 et contient les mesures d'accompagnement qui doivent «garantir que le Bourg soit soulagé du trafic de transit et empêcher ou contrôler un report de trafic dans les quartiers situés en amont des extrémités de l'ouvrage». Il y est encore précisé qu'il fait partie intégrante du projet Poya.

Soumis en consultation par les communes de Fribourg et Granges-Paccot dans La Feuille Officielle n° 23 du 10 juin 2005, le PDpT avait enregistré alors 32 oppositions. Mais aucune ne concernait la fermeture du pont. Le peuple a par la suite accepté le projet du pont de la Poya sur la base suivante: «la circulation sur le pont de Zaehringen sera en principe interdite aux voitures. En revanche, les services de sécurité, les bus, les

cyclomoteurs et les vélos y seront bien entendu admis.»

PERTE DU BON SENS

Jacques Piller dénonce un durcissement de la situation: «Nous combattons la fermeture totale du pont, car nous estimons qu'il doit pouvoir y avoir des exceptions. Soit des périodes horaires qui permettront aux gens de venir dans le quartier, soit que les habitants du Bourg, mais aussi du Schönberg ou ceux de Bourguillon, puissent circuler. Avec du bon sens on peut trouver des solutions. Mais le bon sens ce n'est plus tellement la norme qui nous régit. Certains partis sont devenus très extrêmes. L'ATE a dit clairement: nous discutons autour de cette table, mais la prémisse est que le pont soit fermé, sans cela il ne peut y avoir de discussion», explique-t-il.

LA VILLE: NO COMMENT

Du côté de la ville, on ne veut pas s'exprimer étant donné que depuis le début du mois de mai 2012, le dossier est passé officiellement entre les mains du canton. Thierry Steiert, directeur de la Police locale et de la Mobilité, dé-



«Nous n'avons jamais vu les documents qui prouvent que les subventions sont liées à la fermeture du quartier du Bourg.»

Jacques Piller, président de l'association des habitants du quartier du Bourg.

clarait le 3 mai dernier dans La Liberté: «Accorder des exceptions reviendrait à mettre à néant les objectifs du pont de la Poya, à savoir le soulagement du quartier du Bourg du trafic de transit.» Aujourd'hui, il précise ses propos: «Ce que je voulais dire c'était: «accorder des exceptions telles que certains les ont exprimées». Le PDC par exemple a proposé une mesure incroyable: laisser le pont ouvert pour les clients des commerces du Bourg. Cela veut dire que celui qui passera le pont pourra se justifier en disant simplement: «Mais je vais boire un verre au Gothard!». Ce n'est pas sérieux. Le bon sens nous fait penser que construire un pont pour 211 millions et ne pas appliquer les mesures sur le pont de Zaehringen serait de l'argent jeté par la fenêtre.»

QUI VA PASSER?

Quelle va être l'ampleur de ces exceptions, qui va les décider et quand? «C'est l'ingénieur cantonal qui va prendre et publier la mesure d'interdiction et qui fixera les éventuelles exceptions qui sont permises de manière très limitée par le plan directeur», déclare

Maurice Ropraz. «Cela se fera probablement dans le courant de l'automne, après avoir entendu préalablement l'autorité communale», poursuit-il.

Si les transports en commun, les vélos, piétons et cyclomoteurs sont assurés de pouvoir emprunter le pont, le débat s'est ouvert sur les «certaines catégories d'usagers et/ou à certaines heures de la journée.» M. Ropraz en sait-il plus? «L'idée est de permettre d'éventuelles exceptions lorsque les transports publics ne sont plus en circulation. Mais je ne vais pas me substituer à l'ingénieur cantonal qui est l'autorité compétente pour prendre la décision après avoir entendu la commune. La marge de manœuvre prévue par le plan directeur est relativement restreinte», déclare-t-il.

OPPOSITIONS AGENDÉES

Les opposants prévoient déjà de faire opposition dès l'annonce de la fermeture du pont par le canton. Ces recours ont-ils une chance d'aboutir? Explication de Maurice Ropraz: «La décision fera l'objet d'une publication dans La Feuille Officielle qui ouvrira un délai de recours de 30 jours auprès du Tribunal cantonal. Les citoyens qui s'estimeront touchés par cette décision pourront défendre leurs droits devant le Tribunal cantonal en contestant le principe de la fermeture et les exceptions. Après ce sera le Tribunal cantonal qui pèsera les intérêts et qui constatera certainement que le plan directeur a prévu cette fermeture.»

«Il y a des dossiers plus drôles et d'autres un peu plus délicats!»

Les augmentations sont-elles dues à la pression qui a été mise pour débiter rapidement les travaux en 2008?

Effectivement le timing était très serré. Le projet actuel a été mis à l'enquête en juin 2005, et en octobre 2005 il fallait déjà communiquer à la Confédération un montant d'investissement pour figurer en tant que projet urgent au Fond d'infrastructure. L'État a donc dû travailler extrêmement vite pour bénéficier de la subvention de la Confédération. Sans quoi on aurait pu le lui reprocher.

Pourquoi a-t-on dû modifier le tracé et le carrefour de Saint-Léonard?

En 2008, le DAEC a commandé un audit auprès de la direction des finances qui a mandaté un bureau d'ingénieurs spécialisés qui s'est rendu compte qu'il y avait des impératifs de difficulté et de sécurité qui impliquaient la nécessité d'organiser cette galerie souterraine. Le Grand Conseil l'a d'ailleurs reconnu en votant ce crédit supplémentaire de 28 millions de francs.

Dû à un mauvais calcul ou à une mauvaise estimation?

Je dirais le projet tel que prévu initialement était possible mais pas idéal, donc c'est une amélioration qui a été apportée au projet.

Était-on limité dans le temps pour toucher la subvention de Berne, ou pourrait-on aujourd'hui encore l'obtenir?

Actuellement le train est passé, il y avait un délai imparti aux cantons, faute de quoi on ne pouvait plus participer au Fonds d'infrastructure.



Maurice Ropraz, conseiller d'État, département de l'Aménagement.

Mais ce fonds dure jusqu'en 2026? C'était pour bénéficier du fonds urgent d'infrastructure.

Quels avantages y avait-il à figurer dans les projets urgents du fonds d'investissement?

D'avoir rapidement des moyens à disposition pour partir dans le projet. On voit aujourd'hui que les projets sont extrêmement nombreux, et on n'est pas certain qu'aujourd'hui l'État de Fribourg pourrait encore bénéficier de ces subventions.

67,5 millions de subvention contre 91 millions d'augmentation totale, cela valait-il la peine?

À l'époque il était juste que l'État fasse tout son possible pour toucher ces subventions et on lui aurait certainement reproché de ne pas l'avoir fait.

Avec ce dossier, vous avez un peu reçu une patate chaude?

Ma foi, quand on accepte d'avoir des responsabilités, il y a des dossiers plus drôles et d'autres un peu plus délicats!

Les quartiers montent au créneau

La fermeture du pont de Zaehringen fait également monter au créneau l'association des habitants plusieurs quartiers de la ville. On craint soit de se retrouver isolé, soit de voir la circulation augmenter.

BOURGUILLON : BUS EN PLUS

Pour se rendre en 2015 à la cathédrale à 16 h 30, les habitants de Bourguillon devront passer par Saint Léonard étant donné que Lorette est aujourd'hui déjà, dans les heures de pointe, coupée à la circulation. Bourguillon ne réclame cependant pas un droit de passage sur le pont de Zaehringen, mais une augmentation de la cadence des bus (un bus chaque 15 minutes). La ville leur a répondu que, selon les TPF, la mise en circulation d'un seul bus supplémentaire sur une ligne coûte, pour une année, 500 000 francs à la ville. Hormis un tea-room, Bourguillon ne dispose ni de poste, ni d'école, ni de magasin, ni de bancomat. Il reste toutefois une chapelle en haut de Lorette qui paraît-il exauce les souhaits.

SCHÖNBERG : AVIS PARTAGÉS

Du côté du Schönberg une partie des habitants, sensibles aux arguments écologiques, sont favorables à la fermeture du pont de Zaehringen. Mais la crainte de l'isolement est toutefois présente: «Nous pensons demander que les habitants du Schönberg puissent traverser le pont de Zaehringen, ou qu'il soit ouvert à certaines heures.

Je serais pour que l'on essaye de voir ce que ça donne sans restriction. Parce que si ce pont de la Poya a sa justification, les gens vont automatiquement l'utiliser, moi le premier!», explique Erwin Nussbaumer, président de l'Association des habitants du quartier.

QUARTIER DU JURA : PASSERA OU PASSERA PAS?

Dans le quartier du Jura, on craint une augmentation de trafic: «Nous sommes pessimistes sur les retombées qu'occasionnera le pont de la Poya sur notre quartier. On va avoir de toute façon beaucoup plus de circulation, c'est clair. S'ils ne passent plus par la cathédrale, les gens qui arrivent à Saint-Léonard ne vont pas redescendre vers le Bourg pour remonter sur l'hôpital cantonal ou Beaumont. Ils vont passer à travers notre quartier. Nous craignons un blocage total du trafic, d'autant plus que le parking du CO alémanique va déboucher sur le carrefour entre l'avenue du Général-Guisan et la route Sainte-Thérèse. Et puis, il y a le futur quartier prévu autour de la colline de Torry. Toute la circulation va encore déboucher sur Sainte Thérèse. Et pour couronner le tout, le parking imaginé chez Vuille prévoit que les voitures sortent sur la rue des Bonnes-Fontaines et remontent sur Général-Guisan, puis Sainte-Thérèse», explique Gilbert Dévaud, président de l'association des habitants du quartier.

MESURES POUR CONTRÔLER LE TRAFIC

Selon André Magnin, il n'y aura pas d'augmentation de trafic

dans le quartier du Jura. Le plan directeur partiel des transports prévoit que la ville de Fribourg mette en place des mesures pour empêcher ou contrôler un report de trafic dans les quartiers situés en amont des extrémités de l'ouvrage. Pour éviter que pour contourner la fermeture du pont de Zaehringen, les automobilistes de transit n'empruntent la Basse-Ville et le Stadtberg, la ville va installer des feux au sommet du Stadtberg et des «mesures de modération du trafic». Si les premières mesures prises par la ville ne sont pas suffisantes, d'autres mesures plus restrictives pourront être prises. Par exemple: limitation d'accès aux bordiers pendant les heures de pointe, mesures de modération de trafic accrues, renforcement des contrôles d'accès.

APRÈS: COMME AVANT

L'objectif est que les valeurs de trafic mesurées 12 mois avant la mise en service du pont de la Poya ne soient pas augmentées suite à sa mise en service. 6 mois après l'ouverture, de nouvelles mesures de trafic seront effectuées. Au plus tard deux ans après l'ouverture du pont, les objectifs doivent être atteints. «L'idée est que la ville de Fribourg prenne des mesures d'accompagnement sur la chaussée pour éviter une augmentation avec l'ouverture du pont de la Poya. S'il y a ensuite une augmentation naturelle du trafic, c'est clair que la ville ne pourra pas renforcer cette mesure durant 20 ans», déclare André Magnin.