



Fribourg, Granges-Paccot, communes. – Approbation du plan directeur partiel des transports (PDpT) relatif aux mesures d'accompagnement indissociablement liées au projet de la route principale suisse H182, route cantonale Fribourg–Morat, axe 3300, Fribourg : nouvelle traversée de la Sarine reliant la route de Morat à celle de Berne, dit projet « Poya ».

Vu :

La loi du 9 mai 1983 sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATEC) et son règlement d'exécution du 18 décembre 1984 (RELATEC) ;

L'accord préalable du Conseil d'Etat du 27 novembre 2007 ;

Le dossier,

considérant :

I. PROCÉDURE

Le Service des ponts et chaussées (SPC) a mis à l'enquête publique le projet de la route principale H182 (route cantonale Fribourg–Morat, axe 3300), Fribourg : nouvelle traversée de la Sarine, reliant la route de Morat à celle de Berne, projet dit « Poya », par avis paru dans la Feuille officielle (FO) n°23 du 10 juin 2005. Par avis paru dans la FO n°1 du 5 janvier 2007, le SPC a mis à l'enquête publique les modifications du projet « Poya » et, simultanément, le projet d'élargissement à quatre voies de la route cantonale axe 3300, Fribourg–Morat, secteur 5, sortie Fribourg–Granges-Paccot.

Dans la FO n°23 du 10 juin 2005, les communes de Fribourg et Granges-Paccot ont mis en consultation le PDpT relatif aux mesures d'accompagnement indissociablement liées au projet « Poya ». Celui-ci a fait l'objet de 32 observations ou propositions, qui ont été discutées avec leurs auteurs lors des séances de conciliation tenues dans le cadre du projet « Poya » avec le SPC et les représentants de l'une ou l'autre des deux communes. Suite à ces séances, qui ont eu lieu entre novembre 2005 et janvier 2006, 11 observations ont été retirées.

Le PDpT a été adopté le 10 juillet 2007 par le Conseil communal de Fribourg et le 12 juin 2007 par le Conseil communal de Granges-Paccot. Lors de l'adoption, les communes ont apporté des compléments et modifications ; ceux-ci sont indiqués en rouge dans le PDpT.

II. PRÉAVIS

Le dossier a été mis en consultation auprès des services de l'Etat et organes suivants :

- Office fédéral des routes (OFROU) ;
- Office fédéral de l'environnement (OFEV) ;
- Service des ponts et chaussées (SPC), secteur signalisation ;
- Service de l'environnement (SEn) ;
- Service des constructions et de l'aménagement (SeCA) ;
- Service des transports et de l'énergie (STE) ;
- Communauté urbaine des transports de l'agglomération fribourgeoise (CUTAF) ;
- Transports publics fribourgeois (TPF).

Tous les services et organes consultés ont émis un préavis favorable, sous réserve de certaines conditions qui sont examinées ci-après.

III. EXAMEN DES PRÉAVIS ET CONDITIONS D'APPROBATION

3.1. SeCA

Dans ses préavis des 27 mai 2005 et 19 avril 2007, le SeCA formule les remarques suivantes :

- *Restriction du PDpT au domaine des transports individuels sans traiter d'autres problèmes relevant de l'aménagement du territoire*

Le PDpT, de par sa titulature, ne traite que d'un problème de transport bien spécifique, lié à la réalisation d'un grand projet routier. Il ne saurait dès lors être envisageable de traiter toutes les questions, notamment celles relevant de l'aménagement du territoire, dans ce même cadre.

- *Assouplissement non judicieux des restrictions de circulation sur le pont de Zaehringen, notamment la nuit*

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.

- *Si des restrictions de circulation sont envisagées à la route des Bonnefontaines, prise en considération de cette route en tant qu'accès éventuel à un futur développement de la colline de Torry*

Selon les renseignements donnés par la commune de Fribourg, cette dernière prévoit des mesures permettant d'améliorer la capacité des carrefours, mais également de restreindre le transit.

- *Prise en compte de l'étude urbanistique du Plateau d'Agy nécessaire lors de la planification des aménagements le long de la route de Morat*

Cette étude a effectivement servi de base et de « garde-fou » lors des réflexions menées pour la planification des aménagements sur et aux abords de la route de Morat. De légères adaptations ont néanmoins été nécessaires pour tenir compte notamment des résultats d'études complémentaires réalisées depuis lors et des discussions menées avec certains riverains.

- *Programme de réalisation des mesures paraissant trop court*

Le programme de réalisation est raisonnable. Il prévoit de faire toutes les démarches pour la réalisation de ces mesures (demande de crédit, mise à l'enquête) deux ans avant la mise en service de l'ouvrage. Une partie des mesures prévues, dans les quartiers de l'Auge et de la Neuveville, sera déjà réalisée en tant que mesures d'accompagnement à la mise en sens unique de l'avenue de la Gare. Ces dernières réalisations permettront de juger de l'efficacité du dispositif et ainsi de planifier, en connaissance de cause, l'ensemble des mesures à prendre.

3.2. SEn

Les conditions émises par le SEn dans son préavis du 19 janvier 2007 font partie intégrante de la présente approbation. Il s'agit des conditions suivantes :

- Toutes les mesures décrites dans le RIE et les conditions des sections du SEn et autres services spécialisés seront appliquées. Les objectifs fixés dans le PDpT devront être respectés par la mise en œuvre de mesures d'accompagnement.
- Le maître de l'ouvrage du pont de la Poya garde sa pleine responsabilité dans la planification, le contrôle et la supervision de l'exécution des mesures indissociablement liées contenues dans le PDpT, puisque ces mesures sont indispensables au respect des dispositions légales par la réalisation du pont et que la réduction du trafic en constitue la justification. Le SPC participera de l'intérieur aux démarches de mise en œuvre des mesures et veillera au respect du planning de leur mise en service.
- Contrôle d'efficacité :
Le maître de l'ouvrage donnera un mandat à un ou plusieurs bureaux spécialisés pour vérifier l'efficacité des mesures d'accompagnement en matière de trafic et de réduction des nuisances. Ce bureau spécialisé aura notamment pour tâches :
 - de planifier avec le maître de l'ouvrage (SPC et communes de Fribourg et Granges-Paccot) le programme de réalisation des mesures d'accompagnement ;
 - d'évaluer l'efficacité des mesures avant leur réalisation (mise au point de la méthodologie en accord avec le SEn) ;
 - de vérifier leur efficacité selon le programme défini par le RIE et le PDpT, cas échéant d'apporter les correctifs nécessaires ;
 - de reprendre les démarches prévues dans les chapitres air et bruit du RIE et du PDpT pour les assainissements nécessaires et les compléments de mesures en cas de non-respect des objectifs.
- Le maître de l'ouvrage et les communes sont responsables de la mise en œuvre des démarches éventuelles supplémentaires à entreprendre en cas de non-respect des objectifs, selon ce qui est prévu dans le PDpT. Dans ce contrôle, les éventuels effets pervers de la mise en place des mesures seront aussi pris en compte (déplacement du trafic sur les axes où un plafonnement n'est pas prévu).
- Le SEn sera consulté pour la définition du cahier des charges servant à l'appel d'offre pour ce ou ces bureaux chargés de vérifier l'efficacité des mesures d'accompagnement en matière de

trafic et de réduction des nuisances, bureau(x) qui peu(ven)t être relié(s) avec le suivi écologique de chantier.

IV. AUTRES CONDITIONS D'APPROBATION

4.1. Financement

Au point 1.2. du chapitre introductif du PDpT, il est mentionné :

« A contrario, la commune de Granges-Paccot ne retire pas d'avantages directs de la construction de l'ouvrage et du passage à 4 voies de la route de Morat. Elle se verra cependant contrainte de prendre des mesures afin d'éviter que le trafic de et à destination du pont de la Poya n'utilise son réseau routier communal et plus particulièrement les route de Chantemerle et de la Chenevière. Le financement de ces mesures d'accompagnement (y compris les frais d'études et de comptages tant pour ce qui concerne le pont de la Poya que le passage à 4 voies de la route de Morat) devra par conséquent être assumé par le propriétaire de l'ouvrage, ces mesures n'étant rendues nécessaires que par la construction de ce dernier. »

En ce qui concerne cet aspect du financement, **le PDpT n'est pas approuvé comme tel**, mais il l'est dans le sens que l'Etat, propriétaire de l'ouvrage, prendra en charge ces mesures d'accompagnement uniquement au prorata du trafic supplémentaire que la mise en service du pont de la Poya et de la mise à quatre voies de la route de Morat pourront éventuellement causer, et après déduction de la contribution éventuelle de la Confédération. Cela concerne effectivement les mesures d'accompagnement sur les routes communales de Chantemerle et de la Chenevière dans l'hypothèse où les comptages effectués avant et après la mise en service de ces ouvrages devaient établir une augmentation du trafic sur ces deux routes.

Bien que le territoire de la commune de Givisiez ne fasse pas partie du périmètre concerné par le PDpT (car aucune augmentation significative de trafic suite à la mise en service du pont de la Poya n'est prévue sur son territoire), l'Etat s'est engagé à effectuer en différents points bien précis du réseau routier communal de Givisiez des comptages de trafic avant et après la mise en service de cet ouvrage. Si des augmentations significatives des charges de trafic (supérieures à 5%) devaient y être constatées, l'Etat participerait financièrement à la mise en place des mesures nécessaires à réduire au maximum ces augmentations ou, si cela n'était pas possible, à en limiter les nuisances. Le délai de contrôle est fixé à deux ans conformément au PDpT.

4.2. Convention du 18 août 2006 avec l'ATE

Les pourparlers engagés avec l'ATE ayant abouti à des résultats satisfaisants, la DAEC a accepté dans la convention du 18 août 2006, avec l'accord préalable du Conseil d'Etat, de formuler les conditions suivantes à l'approbation du projet Poya :

- Le PDpT, en tant qu'il définit les mesures d'accompagnement indissociablement liées au projet Poya, fait partie intégrante dudit projet. Conformément au chapitre 3 du PDpT, les mesures d'accompagnement doivent être réalisées simultanément à la mise en service du pont.
- Il est pris acte de l'accord du Conseil communal de la Ville de Fribourg de proposer au Conseil général de prévoir au budget 2007 un montant de 3 500 000 francs comme crédit

d'investissement III relatif à l'étude et à l'exécution des mesures d'accompagnement (v. lettre du Conseil communal du 17 août 2006, pt. 1).

- Le canton s'engage à proposer à la Confédération le subventionnement des mesures d'accompagnement liées au PDpT.
- Selon le PDpT, les valeurs de trafic mesurées avant la mise en service de l'ouvrage (voir chiffres indicatifs y figurant à la page 10) ne seront pas augmentées suite à sa mise en service. Les mesures d'accompagnement prévues dans le PDpT en faveur des quartiers d'habitation seront renforcées par des mesures supplémentaires si l'objectif du PDpT de plafonner les valeurs de trafic sur les axes concernés n'est pas atteint. Les parties ont pris acte que, pour obtenir le respect de cet objectif de plafonnement, le Conseil communal s'engage, conformément au PDpT, à prendre des mesures supplémentaires (v. lettre du Conseil communal du 17 août 2006, pt. 2). Les contrôles seront effectués tous les six mois pendant deux ans.
- La largeur libre du tunnel pour piétons et cyclistes sous la digue CFF est au moins de 5 m et la hauteur de 2,5 m.
- En plus, il est pris acte de l'intention du Conseil communal d'aménager une liaison cyclable le long de la voie de chemin de fer entre St-Léonard et le centre-ville et de réaliser au besoin un aménagement favorable aux cyclistes à l'intersection route de Grandfey/route de Morat (v. lettre du Conseil communal du 17 août 2006, pt. 3).

V. MODIFICATIONS

Les modifications indiquées en rouge dans le PDpT, apportées par les communes de Fribourg et Granges-Paccot en vue de l'adoption du plan, peuvent être considérées comme mineures. Conformément à la procédure prévue à l'art. 77 al. 4 LATeC, ces modifications sont intégrées au PDpT et approuvées par la présente décision, sous réserve des conditions émises aux considérants III et IV ci-dessus.

VI. PUBLICATION


La décision d'approbation du PDpT doit faire l'objet d'une publication par les Conseils communaux de Fribourg et Granges-Paccot dans le Bulletin communal ou dans la FO dans un délai de 30 jours (art. 75 al. 2 LATeC ; art. 10 RELATeC).

Décide :

1. Le plan directeur partiel des transports (PDpT) relatif aux mesures d'accompagnement indissociablement liées au projet de la route principale suisse H182, route cantonale Fribourg-Morat, dit projet « Poya », adopté le 10 juillet 2007 par le Conseil communal de Fribourg et le 12 juin 2007 par le Conseil communal de Granges-Paccot, est approuvé, avec les réserves émises aux considérants III et IV de la présente décision.

2. La présente décision peut faire l'objet d'un recours au Tribunal administratif dans un délai de trente jours dès sa communication.
3. Communication :
au Service des ponts et chaussées (SPC) avec quatre exemplaires du PDpT, à charge pour lui de transmettre une copie de la présente approbation à :
 - Commune de Fribourg avec un exemplaire du PDpT ;
 - Commune de Granges-Paccot avec un exemplaire du PDpT ;
 - Office fédéral des routes (OFROU) avec une copie du PDpT ;
 - Préfecture de la Sarine avec une copie du PDpT ;
 - Service des constructions et de l'aménagement (SeCA) avec une copie du PDpT ;
 - Service de l'environnement (SEn) avec une copie du PDpT ;
 - Service des transports et de l'énergie (STE) avec une copie du PDpT ;
 - Communauté urbaine des transports de l'agglomération fribourgeoise (CUTAF) avec une copie du PDpT.

Fribourg, le 28 novembre 2007


Georges Godel
Conseiller d'Etat, Directeur