

Route principale Suisse H 182  
Route cantonale Fribourg - Morat  
PROJET POYA

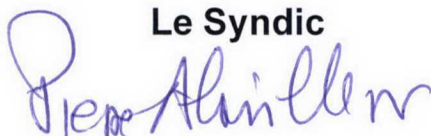


## PLAN DIRECTEUR PARTIEL DES TRANSPORTS

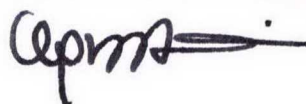
Mis en consultation publique du 10 juin au 11 juillet 2005

Adopté par le Conseil communal de Fribourg le 10 JUIL. 2007

Le Syndic



La Secrétaire de Ville



Adopté par le Conseil communal de Granges-Paccot le 12 juin 2007

Le Syndic



Le Secrétaire communal



Approuvé par la Direction de l'aménagement de l'environnement et  
des constructions le 28 NOV. 2007



## TABLE DES MATIERES

1	INTRODUCTION	3
1.1	Contexte.....	3
1.2	Financement.....	3
1.3	Périmètre .....	3
1.4	Localisation des interventions .....	4
1.5	Etudes de base .....	6
1.6	Contenu .....	6
1.7	Indissociabilité .....	6
1.8	Compatibilité .....	6
1.9	Cadrage .....	7
1.10	Bien-Fondé .....	7
1.11	Bases légales et effet juridique .....	8
1.12	Procédures .....	8
1.13	Adaptation, réexamen.....	8
2	OBJECTIFS	9
2.1	Définition, contenu liant .....	9
2.2	Principe .....	9
2.3	Objectifs .....	9
3	MECANISME DE MISE EN PLACE	18
3.1	Coordination avec la construction du pont de la Poya .....	18
3.2	Coordination entre les communes .....	18
3.3	Obligation d'agir.....	18
3.4	Programme de réalisation .....	18
3.5	Modalités de contrôle et d'adaptation des mesures d'accompagnement .....	19
3.6	Validation finale .....	19

## ABREVIATIONS

CUTAF	Communauté urbaine des transports de l'agglomération fribourgeoise
SPC	Service des ponts et chaussées (canton)
DAEC	Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions (canton)
LATeC	Loi cantonale sur l'aménagement du territoire et les constructions
LR	Loi cantonale sur les routes
OPair	Ordonnance fédérale sur la protection de l'air
OPB	Ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit
PAL	Plan d'aménagement local
PDPT	Plan directeur partiel des transports
PG	Projet général de la CUTAF
PRT	Plan régional des transports de l'agglomération fribourgeoise (CUTAF)
RIE	Rapport d'impact sur l'environnement
TIM	Trafic individuel motorisé
VLI	Valeur limite d'immission

## REMARQUE

Les compléments apportés dans le cadre de l'adoption par les communes sont en rouge.

## 1 INTRODUCTION

### 1.1 Contexte

La construction du pont de la Poya a notamment pour but de soulager le quartier historique du Bourg, et plus particulièrement la cathédrale Saint-Nicolas, de son trafic de transit. L'étude de circulation a toutefois démontré que la construction du pont de la Poya ne permettrait pas, à elle seule :

- de détourner le trafic de transit du Bourg,
- d'éviter que le trafic attiré par le pont de la Poya n'utilise le réseau routier secondaire (situé notamment dans des quartiers d'habitation) pour y accéder.

La réalisation de mesures d'accompagnement fait ainsi partie intégrante du projet du pont de la Poya. Sans elle la totalité des effets positifs attendus de la construction de cet ouvrage ne pourra être obtenue.

L'objectif des mesures d'accompagnement est par conséquent double. Il doit, d'une part, garantir que le Bourg soit soulagé de son trafic de transit et, d'autre part, empêcher ou contrôler un report de trafic dans les quartiers situés en amont des extrémités de l'ouvrage.

Le plan directeur partiel des transports (PDPT) doit permettre le contrôle des effets induits par la mise en service du pont de la Poya sur le reste du réseau routier (tant national, cantonal que communal) des communes de Fribourg et de Granges-Paccot. Il ne traite que de la problématique du trafic individuel motorisé dans les secteurs concernés par la mise en service du pont, la problématique générale des déplacements dans l'agglomération dépassant le cadre de ce projet et étant prise en charge par la Communauté Urbaine des Transports de l'Agglomération Fribourgeoise (CUTAF) dans le cadre de l'élaboration de son projet général (PG).

### 1.2 Financement

La construction du pont de la Poya mettra en place les conditions cadre permettant à la commune de Fribourg d'améliorer la qualité de vie de ses habitants, de protéger et de mettre en valeur son centre historique. De ce fait, les mesures d'accompagnement devront en principe être prises en charge par la commune.

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 routes 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.



cf. décision  
d'approbation  
PDPT

le 28.11.2007

### 1.3 Périmètre

Les études de trafic et l'étude d'impact sur l'environnement (EIE) ont montré que les mesures d'accompagnement liées au pont de la Poya sont toutes situées sur le territoire des communes de Fribourg et de Granges-Paccot. La portée territoriale du PDPT est par conséquent limitée à ces deux communes.

#### 1.4 *Localisation des interventions*

Les études de trafic menées dans le cadre de l'élaboration du rapport d'impact sur l'environnement ont permis d'identifier les secteurs dans lesquels des mesures d'accompagnement devront être mises en place. Ces secteurs sont représentés sur la figure 1. Ils feront chacun l'objet d'une fiche spécifique décrivant localement les objectifs à atteindre (cf. chapitre 2.3). Les secteurs identifiés par l'étude d'impact sont les suivants :

##### Sur le territoire communal de Fribourg

1. Le quartier du Bourg
2. La Basse-Ville et ses accès
3. La rue de Morat, le Varis et la rue Joseph-Piller
4. L'avenue du Général-Guisan, la route Sainte-Thérèse, la route Sainte-Agnès et la route des Bonnesfontaines

##### Sur le territoire communal de Granges-Paccot

5. La route de la Chenevière
6. La route de Chantemerle
7. La route de Morat et l'autoroute

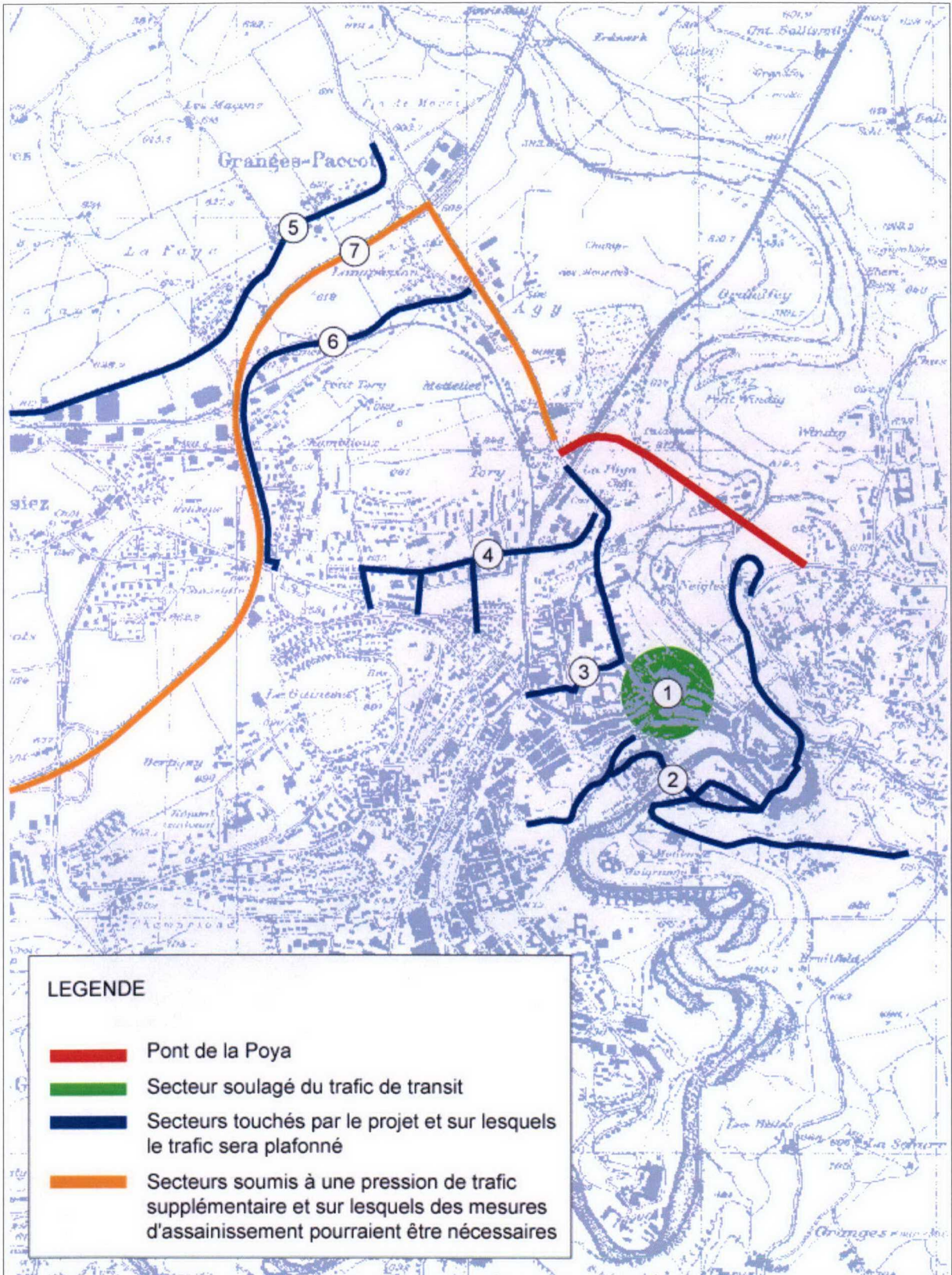


Fig. 1 : localisation des interventions

### 1.5 Etudes de base

- Plan d'aménagement local, commune de Fribourg
- Plan d'aménagement local, commune de Granges-Paccot
- Projet général de la CUTAF, CUTAF, 2003
- Projet Poya, étude de circulation, MPP, TEAM+, mai 2005
- Projet Poya, rapport d'impact sur l'environnement, MPP, IC Infraconsult SA, mai 2005

### 1.6 Contenu

Le PDPT fixe, pour les mesures d'accompagnement :

- les objectifs à atteindre (chapitre 2),
- la procédure détaillée et son calendrier (chapitre 3).

Le PDPT décrit, à titre illustratif, différentes mesures qui pourront être mises en place pour atteindre ces objectifs. Cette liste n'est ni exhaustive, ni exclusive. Les mesures seront définies, dans le détail, dans les deux ans précédant l'inauguration de l'ouvrage (cf. chapitre 3. procédure).

Les autorités cantonales et communales sont liées par le PDPT. En l'approuvant (resp. en l'adoptant), elles s'engagent à prendre toutes les mesures nécessaires pour atteindre ces objectifs, et notamment :

- à étudier le détail des mesures d'accompagnement,
- à procéder à leur mise à l'enquête,
- à assurer leur réalisation,
- à vérifier l'effet de ces mesures,
- le cas échéant, à étudier et à réaliser les compléments nécessaires.

### 1.7 Indissociabilité

Les mesures d'accompagnement sont indissociables de la construction du pont de la Poya et font partie intégrante des conditions d'approbation du projet.

### 1.8 Compatibilité

Les objectifs fixés sont compatibles avec les objectifs définis dans le plan régional des transports (PRT) de la CUTAF. La mise en place du projet de la CUTAF permettra d'améliorer de manière plus importante la situation dans les secteurs concernés par le PDPT en agissant notamment sur le mode de déplacement et sur la répartition modale.

La cohérence de ces objectifs avec les études réalisées depuis l'élaboration du PRT, et notamment avec le projet général de la CUTAF, a également été vérifiée.

### 1.9 Cadrage

Le PDPT prend place dans une hiérarchie de plans appartenant à différents niveaux de planification que sont :

- le plan directeur cantonal (2002),
- le plan cantonal des transports (2006),
- la planification cantonale du réseau routier (1997),
- le plan régional des transports de l'agglomération fribourgeoise (1998),
- le plan des mesures pour la protection de l'air de l'agglomération fribourgeoise (1993),
- les plans directeurs des circulations des plans d'aménagement local des communes de Fribourg et de Granges-Paccot.

### 1.10 Bien-Fondé

Le bien-fondé de l'instrument du PDPT est le fait de :

- l'indissociabilité entre la construction du pont de la Poya et la mise en place des mesures d'accompagnement,
- la gamme relativement large de mesures qui peuvent concourir aux mêmes objectifs,
- l'effet d'ensemble des mesures,
- les procédures d'étude et de mise en place différées dans le temps.

Les mesures d'accompagnement ne peuvent être dissociées de la mise en service du pont de la Poya puisqu'elles sont nécessaires pour assurer la maîtrise des reports de trafic et le respect des valeurs limites fixées par la législation sur la protection de l'environnement.

Contrairement aux études techniques détaillées relatives au pont de la Poya (projet d'exécution), il est prématuré de mettre à l'enquête publique les plans d'exécution des mesures d'accompagnement. En effet, d'une part, les connaissances et les expériences en la matière évoluent et, d'autre part, la durée du chantier du pont de la Poya laissera le temps nécessaire à la mise au point des mesures d'accompagnement. L'instrument du plan directeur permet la souplesse d'adaptation nécessaire pour le détail de la mise en place des mesures tout en engageant les autorités quant à la mise en place de ces mesures.

Les mesures d'accompagnement citées dans le PDPT n'ont qu'une valeur indicative. Elles devront être précisées par des études de détail effectuées ultérieurement, coordonnées avec la mise en service du pont de la Poya.

Le plan directeur partiel des transports est donc l'instrument idoine, liant les autorités communales et cantonales, pour fixer les objectifs des mesures d'accompagnement et le calendrier de leur mise en place.

### 1.11 Bases légales et effet juridique

#### Bases légales

Le PDPT est un plan directeur intercommunal, conformément à l'article 35 al. 2 LATeC, établi conjointement par les deux communes concernées.

Le PDPT est partiel dans le sens où seul le domaine des transports individuels y est traité. L'article cité de la LATeC traite de la coordination des plans d'aménagement locaux. Les effets induits par le pont de la Poya se faisant sentir sur le territoire des deux communes, cela nécessite une coordination dans le domaine des transports. Les autres domaines relevant de l'aménagement du territoire, et cités par la LATeC, ne nécessitent pas une coordination intercommunale en relation avec la construction du pont de la Poya.

#### Effet juridique

Le PDPT est un plan directeur au sens de l'aménagement du territoire. Selon l'article 76 al. 1 LATeC, le PDPT, après son approbation, liera les autorités communales et cantonales. Les objectifs et la procédure, le contenu "liant", figurent respectivement dans les chapitres 2 et 3 du PDPT.

### 1.12 Procédures

La procédure de mise en consultation et d'approbation du PDPT est régie par les dispositions des articles 73ss LATeC.

La procédure se déroule de la manière suivante :

- l'examen préalable auprès des services concernés de l'Etat,
- mise en consultation du PDPT dans et par les communes, simultanément à la mise à l'enquête publique du pont de la Poya,
- adoption du PDPT par les deux communes concernées,
- approbation du PDPT par la direction cantonale de l'aménagement, de l'environnement et des constructions (DAEC).

Le présent dossier sera, le cas échéant, complété après sa mise en consultation par un rapport sur les résultats de la consultation qui accompagnera le dossier d'approbation.

### 1.13 Adaptation, réexamen

Le PDPT peut faire l'objet d'adaptations, conformément à l'article 77 LATeC, justifiées sur la base d'un réexamen du plan.

Si, lors de l'étude technique des études de réalisation, il s'avère que le détail des mesures s'écarte ou contredise les objectifs fixés dans le PDPT, celui-ci doit être réexaminé.

Ceci pourrait être le cas par exemple :

- lors de la vérification des effets des mesures d'accompagnement,
- lors de modifications importantes des plans d'affectation (PAL) dans la mesure où elles ne sont pas conformes aux plans directeurs d'utilisation du sol,
- lorsque les circonstances se sont modifiées, que de nouvelles tâches se présentent ou qu'il est possible de trouver une meilleure solution d'ensemble aux problèmes.

Le cas échéant, le PDPT doit être adapté. S'il s'agit de modifications mineures, la commune concernée, après avoir consulté la commune partenaire, les communique à la DAEC. Les modifications sont ensuite intégrées au PDPT, à moins que la DAEC n'ordonne l'ouverture de la procédure (art. 77 al. 4 LATeC).

## 2 OBJECTIFS

### 2.1 *Définition, contenu liant*

Au sens de ce plan, les objectifs sont l'élément de base du PDPT. Ils fixent la direction vers laquelle les actions et les mesures y associées doivent tendre. Ils sont formulés en tant que buts visés. Ils lient les autorités cantonales et communales qui doivent prendre toutes les mesures nécessaires pour les atteindre.

Le détail des mesures devra être défini au moment opportun (cf. pt. 3.4) dans un dossier technique ad hoc (plans d'exécution) dont les conditions et les modalités d'étude et de mise en place sont fixées par le PDPT (cf. chapitre 3).

### 2.2 *Principe*

Les mesures d'accompagnement visent à maîtriser les reports de trafic induits par la mise en service du pont de la Poya en vue d'assurer une sécurité et une qualité de vie raisonnable aux bordiers des axes concernés par la construction du pont de la Poya.

### 2.3 *Objectifs*

Les axes concernés par le PDPT sont tous, à l'exception de l'axe n° 7 : route de Morat – autoroute, des axes secondaires, collecteurs ou de desserte. Leur fonction n'est pas d'assurer l'écoulement du trafic de transit, même s'il s'agit de transit local.

Dès lors, l'objectif général du PDPT peut être formulé de la manière suivante :

**"Les valeurs de trafic mesurées avant l'inauguration de l'ouvrage ne seront pas augmentées suite à sa mise en service."**

Les modalités détaillées de mise en œuvre de cet objectif figurent dans le chapitre 3.5.

Les objectifs détaillés, secteur par secteur, figurent dans les fiches OS1 à OS7.

Seuls ces objectifs (OS1, OS2, OS3...) sont liants pour les autorités. Les exemples de mesures et les remarques ont un caractère indicatif et non liant. Le plan des mesures, comme mentionné sous point 1.10, fera l'objet d'une étude détaillée ultérieure dont les modalités figurent sous point 3.4.

La figure ci-après (fig. 2) indique les charges de trafic prévues sur les axes concernés par le PDPT à l'ouverture du pont de la Poya (hypothèse : 2013).

Elles sont données à titre indicatif mais ne constituent pas un objectif en soi, le seul objectif fixé par le PDPT, figurant ci-dessus, étant que les valeurs n'augmentent pas suite à la mise en service du pont de la Poya.

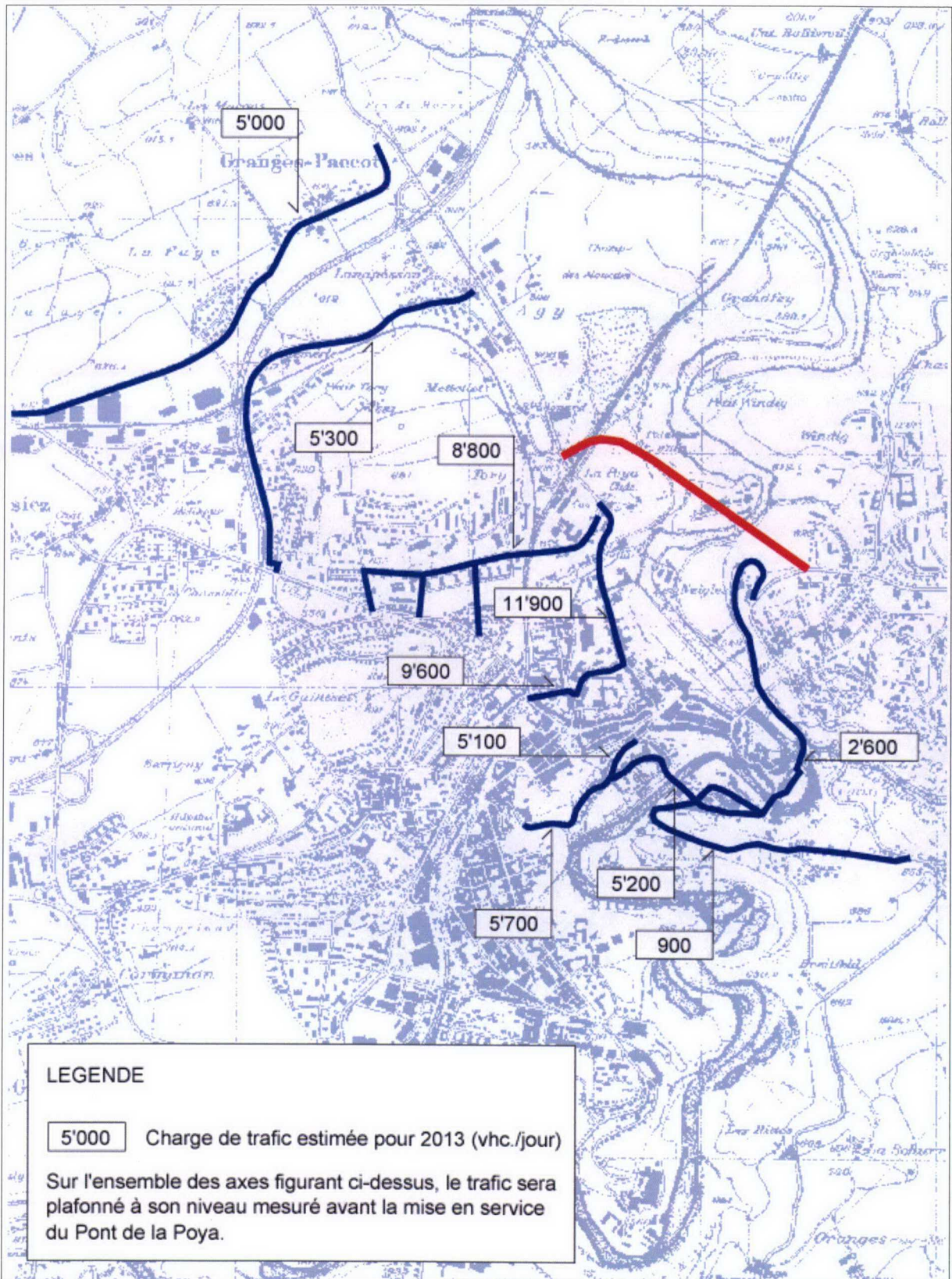


Fig. 2 : charges de trafic estimées (TJM) à la mise en service du pont de la Poya (hyp. 2013)

## 2.3 OBJECTIFS

<b>OS1</b>	<p><b>LE QUARTIER DU BOURG</b></p> <p>Le quartier du Bourg est soulagé d'une partie importante de s trafic de transit par la fermeture au trafic individuel motorisé du pont de Zähringen <b>à l'exception des cyclomoteurs</b>. Cette mesure peut être assouplie pour certaines catégories d'usagers et/ou à certaines heures de la journée (cf. remarques ci-dessous).</p>
------------	--

### Exemples de mesures

OS1.1 Signalisation aux extrémités du pont de Zähringen.

OS1.2 Signalisation avancée aux entrées du quartier et aux points d'accrochage du pont de la Poya.

### Remarques

OS1.3 Ces mesures ne sont pas applicables aux transports collectifs, aux véhicules d'urgence, aux deux-roues non-motorisés, **aux cyclomoteurs** et aux piétons.

OS1.4 Les véhicules de livraisons pourront également, à certaines heures, traverser le pont de Zähringen.

OS1.5 Ces restrictions de circulation pourront de plus être levées à certaines heures (par exemple la nuit) afin d'éviter qu'elles n'imposent des détours inutiles aux usagers, à des heures où ces derniers ne disposent d'aucune alternative.

OS1.6 Ces restrictions pourront également être levées en cas d'interruption du trafic (travaux, accident par exemple) sur le pont de la Poya.

OS1.7 Ces mesures d'assouplissement devront être compatibles avec la législation fédérale (OPA<sub>air</sub>, OPB notamment).

Références : EIE, chapitre 4.1.3 Les mesures d'accompagnement du projet

## 2.3 OBJECTIFS

<b>OS2</b>	<p><b>LA BASSE-VILLE ET SES ACCES</b></p> <p><b>Les charges de trafic seront plafonnées dans ce secteur aux valeurs mesurées avant l'inauguration de l'ouvrage.</b></p>
------------	---

### Exemples de mesures

OS2.1 Adaptation de la signalisation lumineuse située au sommet de la Route-Neuve afin de la faire fonctionner comme un régulateur de charge de trafic (cette adaptation devra cependant tenir compte de la desserte du futur parking souterrain accessible depuis la Route-Neuve).

OS2.2 Mise en place d'un carrefour à feux au sommet du Stadtberg.

OS2.3 Mise en place de mesures de modération de trafic sur l'itinéraire reliant le Stadtberg à la Route-Neuve, sur la rue de la Grand-Fontaine, sur le chemin de Lorette et sur Beau-Chemin.

OS2.4 Zones 30 km/h, zones de rencontre.

OS2.5 Interdiction du trafic poids lourds en Basse-Ville (sauf livraisons et bordiers).

### Remarques

OS2.6 Si l'ensemble de ces mesures ne permettait pas de faire respecter les charges de trafic admises sur ces axes, des mesures complémentaires seront mises en place, par exemple :

- limitation d'accès aux bordiers durant les heures de pointe,
- mesures de modération de trafic accrues,
- renforcement des contrôles d'accès.

Références : EIE, chapitre 4.1.3 Les mesures d'accompagnement du projet

## 2.3 OBJECTIFS

<b>OS3</b>	<p><b>LA RUE DE MORAT, LE VARIS ET LA RUE JOSEPH-PILLER</b></p> <p><b>Les charges de trafic seront plafonnées dans ce secteur aux valeurs mesurées avant l'inauguration de l'ouvrage.</b></p>
------------	---

### Exemples de mesures

OS3.1 Transformation du giratoire de Miséricorde en carrefour avec signalisation lumineuse et restriction des mouvements de et vers la rue Joseph-Piller.

OS3.2 Mise en place de mesures de modération du trafic sur la rue Joseph-Piller et sur la rue de Morat (avec priorités TC).

OS3.3 Modération forte devant la bibliothèque cantonale.

OS3.4 Zone 30 km/h (ou zone de rencontre) entre le carrefour Miséricorde et le sommet du Varis.

### Remarques

OS3.5 Si l'ensemble de ces mesures ne permettait pas de faire respecter les charges de trafic admises sur ces axes, des mesures complémentaires seront mises en place, par exemple :

- limitation d'accès aux bordiers durant les heures de pointe,
- mesures de modération de trafic accrues,
- renforcement des contrôles d'accès.

OS3.6 D'après les analyses de trafic faites dans le cadre du projet Poya, la pression de trafic sur cet axe devrait diminuer naturellement avec la mise en service du pont de la Poya.

Références : EIE, chapitre 4.1.3 Les mesures d'accompagnement du projet

## 2.3 OBJECTIFS

<b>OS4</b>	<p><b>L'AVENUE DU GÉNÉRAL-GUISAN, LA ROUTE SAINTE-THÉRÈSE ET LA ROUTE DES BONNES-FONTAINES</b></p> <p><b>Les charges de trafic seront plafonnées dans ce secteur aux valeurs mesurées avant l'inauguration de l'ouvrage.</b></p>
------------	--

### Exemples de mesures

OS4.1 Adaptation de la signalisation lumineuse du carrefour entre la route du Jura et l'avenue Sainte-Thérèse.

OS4.2 Interdiction du trafic motorisé sur la route Sainte-Agnès (bordiers exceptés).

OS4.3 Mise en place de mesures de modération sur l'avenue du Général-Guisan.

OS4.4 Réduction ponctuelle de la largeur de la chaussée combinée avec des arrêts de bus sur voirie.

OS4.5 Mise en place d'une zone 30 km/h sur l'axe Sainte-Thérèse - Général-Guisan.

OS4.6 Suppression du transit TIM entre l'avenue du Général-Guisan et la route des Bonnesfontaines.

OS4.7 Interdiction du trafic poids lourds dans le quartier (livraisons exceptées).

### Remarques

OS4.8 Si l'ensemble de ces mesures ne permettait pas de faire respecter les charges de trafic admises sur ces axes, des mesures complémentaires seront mises en place, par exemple :

- limitation d'accès aux bordiers durant les heures de pointe,
- mesures de modération de trafic accrues,
- renforcement des contrôles d'accès.

Références : EIE, chapitre 4.1.3 Les mesures d'accompagnement du projet

## 2.3 OBJECTIFS

<b>OS5</b>	<p><b>LA ROUTE DE LA CHENEVIERE</b></p> <p><b>Les charges de trafic seront plafonnées dans ce secteur aux valeurs mesurées avant l'inauguration de l'ouvrage.</b></p>
------------	---

### Exemples de mesures

OS5.1 Modification de la signalisation directionnelle.

OS5.2 Renforcement des mesures de modération de trafic déjà mises en place.

OS5.3 Mise en place d'une zone 30 km/h.

OS5.4 Interdiction du trafic poids lourds à certaines heures de la journée (livraisons exceptées).

OS5.5 Réaménagement des jonctions autoroutières de Fribourg-Nord et de Fribourg-Sud en vue de favoriser l'utilisation de la A12.

### Remarques

OS5.6 Si l'ensemble de ces mesures ne permettait pas de faire respecter les charges de trafic admises sur ces axes, des mesures complémentaires seront mises en place, par exemple :

- limitation d'accès aux bordiers durant les heures de pointe,
- mesures de modération de trafic accrues,
- mise en place de contrôles d'accès aux extrémités de cet axe.

OS5.7 La construction d'une nouvelle demi-jonction sur la A12 permettrait de diminuer sensiblement la pression sur cet axe.

Références : EIE, chapitre 4.1.3 Les mesures d'accompagnement du projet

## 2.3 OBJECTIFS

<b>OS6</b>	<p><b>LA ROUTE DE CHANTEMERLE</b></p> <p><b>Les charges de trafic seront plafonnées dans ce secteur aux valeurs mesurées avant l'inauguration de l'ouvrage.</b></p>
------------	---

### Exemples de mesures

OS6.1 Modification de la signalisation directionnelle.

OS6.2 Renforcement des mesures de modération de trafic déjà mises en place.

OS6.3 Mise en place d'une zone 30 km/h (év. d'une zone de rencontre devant le bâtiment administratif communal).

OS6.4 Interdiction du trafic poids lourds à certaines heures de la journée (livraisons exceptées).

OS6.5 Réaménagement des jonctions autoroutières de Fribourg-Nord et de Fribourg-Sud en vue de favoriser l'utilisation de la A12.

### Remarques

OS6.6 Si l'ensemble de ces mesures ne permettait pas de faire respecter les charges de trafic admises sur ces axes, des mesures complémentaires seront mises en place, par exemple :

- limitation d'accès aux bordiers durant les heures de pointe,
- mesures de modération de trafic accrues,
- mise en place de contrôles d'accès aux extrémités de cet axe.

OS6.7 La construction d'une nouvelle demi-jonction sur la A12 permettrait de diminuer sensiblement la pression sur cet axe.

Références : EIE, chapitre 4.1.3 Les mesures d'accompagnement du projet

## 2.3 OBJECTIFS

<b>OS7</b>	<p><b>LA ROUTE DE MORAT ET L'AUTOROUTE</b></p> <p><b>Dans le cas où les augmentations de trafic sur l'autoroute et/ou sur la route de Morat devaient dépasser les 12% suite à la mise en service du pont de la Poya, des mesures d'assainissement devraient être prises sur ces axes afin de respecter la législation fédérale (OPB).</b></p>
------------	---

### Exemples de mesures

OS7.1 Pose d'un revêtement absorbant pour limiter les émissions (bruit).

OS7.2 Mise en place de parois anti-bruit le long de l'autoroute, sur le pont du Lavapesson et sur les voies d'accès à l'autoroute.

OS7.3 Limitation de la vitesse autorisée sur la A12.

### Remarques

OS7.4 Selon le RIE (chapitre 5) et sur la base des estimations de trafic, aucune mesure d'assainissement n'est nécessaire sur ces axes, les augmentations de trafic prévues étant respectivement de 5% sur l'autoroute et de 7% sur la route de Morat.

OS7.5 Dans le cas où ces augmentations auraient été sous-estimées, des mesures d'assainissement au sens de l'art. 9 OPB devraient cependant être mises en oeuvre aux endroits où des dépassements des VLI subsisteraient.

OS7.6 Dans le cas où, après mise en place de ces mesures d'assainissement, des dépassements des VLI subsisteraient pour certains immeubles, l'assainissement au sens de l'art. 19 de l'OPB devrait être entrepris.

OS7.7 Compte tenu de l'augmentation du trafic prévue sur la A12 entre Fribourg-Nord et Fribourg-Sud, le réaménagement de ces jonctions deviendra probablement impératif.

Références : EIE, chapitre 5 Impacts du projet sur l'environnement

### 3 MECANISME DE MISE EN PLACE

#### 3.1 *Coordination avec la construction du pont de la Poya*

Les mesures d'accompagnement sont indissociablement liées à la construction du pont de la Poya. Elles doivent être mises en service conjointement à la mise en service de l'ouvrage. De ce fait, les dates de construction du pont de la Poya et de mise en place des mesures d'accompagnement seront strictement liées.

#### 3.2 *Coordination entre les communes*

La réalisation des mesures d'accompagnement doit se faire de manière coordonnée entre les deux communes afin de garantir leurs effets concomitants.

#### 3.3 *Obligation d'agir*

Les autorités communales et cantonales doivent prendre les dispositions techniques, administratives et financières nécessaires afin de garantir la réalisation des mesures d'accompagnement avec la mise en service du pont de la Poya. Les communes agissent en tant que maître de l'ouvrage pour réaliser les mesures sur leurs territoires respectifs.

#### 3.4 *Programme de réalisation*

Le début des études doit tenir compte, outre de la date de la mise en service du pont de la Poya, des différentes phases et procédures propres aux mesures d'accompagnement (comptages et autres inventaires, études conceptuelles, élaboration de l'avant-projet et du projet d'exécution, mise à l'enquête et approbation, décisions et procédures relatives au financement, mise en soumission et adjudication, réalisation).

Les modalités de mise en place des mesures d'accompagnement (étapes, priorités) doivent être fixées de manière coordonnée sous la forme d'un "programme de réalisation".

Le programme de réalisation sert à fixer clairement le déroulement dans le temps des différentes opérations nécessaires à la mise en place des mesures d'accompagnement, en fonction de l'exigence de coordination (cf. 3.1-3.2). Ce programme constitue la garantie que la mise en place des mesures d'accompagnement, indispensables pour atteindre les objectifs fixés, soit coordonnée dans le temps avec la mise en service du pont de la Poya.

Les principales échéances du programme de réalisation sont les suivantes :

- les études préliminaires permettant l'élaboration d'un concept général coordonné entre les deux communes, l'élaboration des avant-projets et des projets d'exécution des mesures d'accompagnement, leur mise à l'enquête et la demande, par la commune de Fribourg, des crédits y relatifs devront être faites deux ans avant la mise en service de l'ouvrage,
- les mesures d'accompagnement devront être réalisées de manière à pouvoir être mises en service conjointement à l'inauguration du pont de la Poya.

Les communes sont chacune responsables du respect du programme de réalisation sur leurs territoires respectifs. La coordination (cf. chapitre 3.2) doit être assurée par elles.

### 3.5 *Modalités de contrôle et d'adaptation des mesures d'accompagnement*

Les effets des mesures d'accompagnement doivent être mesurés et analysés en vue de vérifier leur degré de concordance avec les objectifs fixés.

Les modalités de ces analyses sont les suivantes :

- douze mois avant la mise en service de l'ouvrage, des comptages seront réalisés dans les secteurs pour lesquels des objectifs concrets sont fixés par le PDPT (cf. chapitre 2.3),
- ces contrôles seront répétés six mois après la mise en service de l'ouvrage (mesures d'accompagnement mises en place).

Si les objectifs fixés par le PDPT ne sont pas atteints, les mesures d'accompagnement devront être complétées et de nouveaux contrôles réalisés.

Si l'élargissement à quatre voies de la route de Morat devait être réalisé – et mis en service – avant la construction de l'ouvrage proprement dit, cette même procédure (comptages avant le début des travaux, contrôle après la mise en service, vérification de la satisfaction des objectifs fixés par le PDPT, cas échéant mise en place de mesures d'accompagnement supplémentaires) devra être réalisée spécifiquement pour cet objet. Cette dernière clause ne concerne que les objectifs OS5 à OS7.

### 3.6 *Validation finale*

Au plus tard deux ans après la mise en service de l'ouvrage, les objectifs fixés par le PDPT (cf. chapitre 2.3) devront être atteints.

L'ouvrage sera alors considéré comme terminé.

Les augmentations ultérieures de trafic sur ces axes ne pourront alors plus être imputées au pont de la Poya.