Voir aussi:

Concept d'urbanisation et critères pour le dimensionnement de la zone à bâtir;

Concept global des transports;

Traversées de localité;

Zones d'activités et grands générateurs de trafic;

Energie

Instances concernées:

Instance de coordination:
Service de l'environnement

Communes:
Toutes

Instances cantonales:
SAR, SPC, STE, SeCA

Confédération:
OFEFP, OFROU

Autres instances:
Associations régionales de transport, Entreprises concessionnaires de transport

1. PROBLÉMATIQUE

Au cours de ces dernières années, les nuisances générées par certains polluants atmosphériques sont en recul. Néanmoins, la pollution de l'air actuelle demeure trop élevée. Bon nombre de mesures techniques prises à la source de la pollution ont permis d'améliorer la qualité de l'air. Aujourd'hui, pour continuer sur la voie tracée au cours des dernières années, des mesures plus globales doivent être envisagées. Ce sont des mesures qui ont trait à des modes de fonctionnement de notre société tels que la croissance de la mobilité ou la production et la consommation de biens de toutes sortes. Pour atteindre les objectifs de protection de l'air, il faut à l'avenir inciter à des changements de comportement principalement en matière de mobilité.

L'air que nous respirons est un mélange composé essentiellement d'azote (79%), d'oxygène (20%), de gaz rares (1%) et de dioxyde de carbone (0.035%). On parle de pollution de l'air lorsque des gaz entrent dans cette composition en quantités anormalement élevées ou lorsque de nouveaux gaz ou particules viennent s'y ajouter. Les polluants problématiques sont notamment les oxydes d'azote, l'ozone, les particules fines, l'ammoniac et le dioxyde de carbone.

Les effets de la pollution atmosphérique sont multiples et spécifiques aux polluants:

- Atteintes à la santé de la population, pour les oxydes d'azote, l'ozone et les poussières fines;
- Effets sur l'état des écosystèmes, des forêts et des sols agricoles, pour l'azote et l'ozone;
- Renforcement de l'effet de serre avec possible modification du climat, pour le dioxyde de carbone.

Les sources principales de ces polluants sont la combustion d'énergie fossile (trafic motorisé, énergie thermique) et la production industrielle, artisanale et agricole. Les efforts destinés à réduire les émissions des sources stationnaires sont essentiellement de nature technique et n'ont qu'exceptionnellement une relation avec l'aménagement du territoire. Ce constat ne vaut pas pour les sources mobiles. Les choix qui sont faits dans le plan directeur cantonal en matière d'urbanisation, de transport ou d'énergie pourraient influencer de manière notable les émissions atmosphériques.

La loi fédérale sur la protection de l'environnement (LPE) et l'ordonnance sur la protection de l'air (OPair) fixent les principes visant à protéger les hommes et l'environnement des pollutions atmosphériques nuisibles et incommodantes et déterminent la stratégie de lutte contre la pollution de l'air.

En application du principe de prévention, les pollutions atmosphériques doivent ainsi être limitées par des mesures prises à la source. Ces mesures consistent en la fixation et au respect de valeurs limites d'émissions pour toutes les installations stationnaires et mobiles produisant des émanations.

Si la prévention déploie des effets insuffisants, les émissions sont à limiter plus sévèrement. Un assainissement supplémentaire doit être ordonné à l'émetteur à l'origine du dépassement; si plusieurs émetteurs sont en cause, l'établissement d'un plan de mesures est nécessaire.

Un nouveau plan cantonal de mesures a été établi en 2007; il contient notamment des mesures à intégrer dans la planification

cantonale de l'urbanisation et des transports. D'autres mesures sont à mettre en œuvre dans le cadre des plans régionaux des transports ou des plans d'aménagement local.

Malgré les mesures prises tant à titre préventif qu'en application du plan de mesures, les contrôles de la qualité de l'air démontrent que les résultats obtenus sont encore insuffisants. Pour cette raison et afin d'éviter une nouvelle détérioration de la situation, les efforts doivent être poursuivis.

2. PRINCIPES

Buts de la politique du canton

Pour atteindre l'objectif général de la protection de l'air, soit l'absence d'atteintes nuisibles ou incommodantes, le canton de Fribourg doit:

- Poursuivre sa politique de prévention par la limitation des émissions.
- Assainir les sources de pollution (installations stationnaires et infrastructures de transport).

Cette politique a notamment pour but de:

- Eviter de soumettre les personnes aux nuisances dues aux activités industrielles et artisanales, aux nuisances olfactives dues à l'élevage d'animaux et aux nuisances générées par le trafic automobile.
- Réduire les émissions liées à la consommation de combustibles et de carburants, notamment en gérant mieux la mobilité (répartition modale, modération du trafic automobile).

Principes de localisation

- Limiter par des mesures techniques les émissions des installations et constructions pouvant présenter de trop fortes nuisances.

Principes de coordination

- Réduire la part modale du trafic individuel motorisé en faveur de moyens de transport moins polluants pour l'air tels que les transports non motorisés ou les transports publics.
- Définir les secteurs bien desservis par les transports publics comme prioritaires en terme d'urbanisation et leur octroyer un potentiel de développement important.
- Assurer, pour les principaux centres du canton, une desserte en transport public concurrentielle par rapport au transport individuel motorisé, tant du point de vue de la fréquence que du temps de parcours.
- Eviter la délimitation de nouvelles zones d'habitation au voisinage de constructions ou d'installations pouvant produire des émissions nuisibles ou incommodantes (odeurs).
- Planifier les zones d'activités de manière à protéger les zones d'habitation des émissions nuisibles et incommodantes provenant des installations stationnaires ou des infrastructures de transport.

- Définir l'emplacement et la dimension des grands générateurs de trafic, notamment les centres commerciaux et de loisirs, en respectant les critères suivants :
  - Minimiser les émissions de dioxyde de carbone en les situant dans ou à proximité des agglomérations et des sorties d'autoroutes afin de limiter l'ensemble des trajets,
  - Ne pas dépasser l'augmentation admissible des immissions.
- Favoriser la création de réseaux de chaleur à distance et le recours à des conceptions énergétiques favorables à l'économie d'énergies fossiles, en vue de réduire les émissions dans l'air.
- Evaluer les conséquences sur la qualité de l'air des décisions en matière d'urbanisation.

> Voir Thème «Zones d'activités et grands générateurs de trafic»

- Prendre des mesures lors d'utilisation intensive du sol pour limiter les impacts sur la qualité de l'air.

3. RÉPARTITION DES TÂCHES

Le canton:

- Tient compte, dans sa fonction d'autorité d'approbation, d'autorité de subventionnement, de maître d'ouvrage, de mandant, d'acheteur ou d'exploitant, des implications directes ou indirectes de ses décisions sur la qualité de l'air; il veille notamment à l'exemplarité de son action.

Le Service de l'environnement:

- Veille au respect des limitations préventives des émissions pour les installations stationnaires et les infrastructures de transport et cela avant et après la construction (préavis, contrôle, assainissement).
- Surveille la qualité de l'air (immissions).
- Etablit, tient à jour et suit la mise en œuvre des plans de mesures pour les périmètres présentant des immissions excessives.

Le Service des constructions et de l'aménagement:

- Veille au respect des objectifs en matière de protection de l'air dans l'évaluation du contenu et de la cohérence des plans d'aménagement local, en particulier les plans directeurs des circulations.
- Vérifie, lors de l'examen du plan d'affectation, le bien-fondé du maintien en zone à bâtir d'un secteur non équipé ou de l'affectation en zone à bâtir d'un nouveau secteur lorsque ce dernier est soumis aux immissions provenant de l'élevage d'animaux ou d'activités industrielles ou artisanales.

Le Service des transports et de l'énergie:

- Vérifie que les nouveaux secteurs de zones à bâtir à fort potentiel d'habitation ou d'emplois soient suffisamment desservis par les transports publics.
- Vérifie l'opportunité d'installer un réseau de chauffage à distance dans le cadre de l'examen des planifications d'aménagement du territoire.

Les régions:

- Peuvent établir un plan régional des transports (PRT) intégrant l'ensemble des domaines liés à la gestion de la mobilité.
- Collaborent à la planification des grands générateurs de trafic.

Les communes:

- Elaborent ou réexaminent leur planification, en particulier le plan directeur des circulations, en tenant compte des objectifs en matière de protection de l'air et prennent les mesures adéquates.
- Procèdent, en cas de planification ou d'implantation d'un grand générateur de trafic, aux vérifications nécessaires (réserve de capacité pour le trafic, l'air, le bruit).

4. MISE EN ŒUVRE

Etude cantonale à réaliser dans le domaine

Le canton effectue régulièrement un réexamen des plans de mesures.

Le canton propose une adaptation de l'art. 44 LATeC en vue de changer l'intitulé du plan directeur des circulations en plan directeur des déplacements. Cet appellation répondrait mieux aux attentes auxquelles un tel plan doit répondre en matière de protection de l'environnement.

Conséquences sur les instruments de planification

Etudes de base cantonales

Les dispositions prévues dans le plan cantonal de mesures et les principes de localisation et de coordination définis ci-dessus doivent être concrétisés dans les planifications cantonales.

Etudes régionales

Les dispositions prévues dans le plan cantonal de mesures et les principes de localisation et de coordination définis ci-dessus doivent être concrétisés dans les planifications régionales.

Plan d'aménagement local

- Le plan d'aménagement local doit comprendre un plan directeur des circulations qui définit notamment:
  - un réseau deux-roues et un réseau piétonnier qui assurent des liaisons attractives entre tous les générateurs de trafic local d'une certaine importance;
  - les secteurs où doit être établie une conception pour la modération de trafic.

Dans les périmètres définis par le plan de mesures, le plan directeur des circulations d'une commune doit en outre comprendre un concept de stationnement définissant l'offre et la gestion des places de stationnement de manière à renforcer la réalisation des objectifs en matière de transports collectifs et de transports de proximité. De plus, les planifications locales des communes concernées concrétiseront les dispositions prévues dans le plan cantonal de mesures et celles découlant des principes de localisation et de coordination définis ci-dessus.

- La conformité de toute nouvelle zone résidentielle ou le maintien de zones à bâtir non équipées au voisinage d'installations d'élevage à l'origine d'émissions incommodantes doit être démontrée dans le cadre de la révision du plan d'aménagement local ou du plan d'aménagement de détail (PAD). Le requérant fournit à cet effet les études techniques nécessaires (mesures d'assainissement à prendre ou déplacement de l'installation concernée) selon l'article 47 OAT et les indications du Service de l'environnement.

5. RÉFÉRENCES

- Plan des mesures pour la protection de l'air, ***Fribourg, 2007.***
- Rapport du Conseil d'Etat sur le postulat no 22.985 Richard Ballaman «La forêt va plus mal que jamais et personne ne s'en soucie!», 14 octobre 1997.
- Etat de l'environnement 1998, Direction des travaux publics, 1998.
- Rapport du Conseil fédéral du 23 juin 1999 sur les mesures d'hygiène de l'air adoptées par la Confédération et les cantons.