

EXTRAIT DU PROCES-VERBAL
DE LA SEANCE DU CONSEIL GENERAL
DU 29 OCTOBRE 2012

Mme Madeleine Genoud-Page, Suppléante de M. Thierry Steiert, Directeur de la Police locale et de la Mobilité, résume le rapport ci-après :

"En séance du 17 octobre 2011, le Conseil général transmettait au Conseil communal le postulat n° 21 de Mme E. Strozzi et de 12 cosignataires lui demandant l'aménagement d'un contresens cycliste sur le tronçon nord de la route des Arsenaux, soit entre la rue des Pilettes et l'avenue de la Gare. Actuellement ce tronçon est à sens unique dans le sens nord - sud. A ce jour, les cyclistes qui souhaitent accéder à la Gare depuis la route des Arsenaux doivent emprunter la rue des Pilettes puis le boulevard Pérolles, ce qui engendre un détour que beaucoup d'usagers cherchent à éviter, en circulant à contresens sur le trottoir de la route des Arsenaux. Le postulat demande en outre l'installation d'une 'piste' continue sur toute la longueur de la route des Arsenaux, dans les deux sens.

Lors de la discussion relative au dit postulat, plusieurs conseillers généraux se sont inquiétés de la suppression de places de parc subséquente à la mise en service d'un tel contresens cyclable, argument réfuté par d'autres membres du Conseil. Enfin, le groupe socialiste demande que tous les tronçons de la ville actuellement à sens unique fassent l'objet d'une analyse similaire, de manière à déterminer ceux sur lesquels les cyclistes pourraient circuler à contresens sans danger

Réponse du conseil communal

1. Démarche proposée

Pour répondre à la demande principale du postulat, qui concerne l'introduction d'un contresens cyclable sur le tronçon nord de la route des Arsenaux, la démarche suivante a été suivie :

- *identification des objectifs généraux à moyen terme pour la route des Arsenaux (issus du Projet d'agglomération deuxième génération – ci-après PA2) et mise en évidence des profils-types envisageables.*
- *vérification des conditions de faisabilité du contresens cyclable proposé et des implications sur les circulations et le stationnement.*
- *proposition d'aménagement et de signalisation, y compris pour les carrefours d'accès (Arsenaux/Pilettes) et de sortie (Arsenaux/Pérolles) de l'aménagement.*

Concernant la demande d'un aménagement cyclable sur l'ensemble de la route des Arsenaux, cette dernière doit être mise en regard des projets à moyen et long termes dans ce secteur, notamment en lien avec le Plan d'aménagement de détail (PAD) des Arsenaux et la proposition d'aménagement d'une liaison 'modes doux' entre la Gare, le secteur Cardinal et l'Université via l'ancienne voie TPF (fiche 20.1 du PA2). Une réflexion approfondie doit être menée dans ce cadre et dépasse les enjeux de ce postulat.

D'autre part, la suggestion d'analyser systématiquement la possibilité d'insérer des contresens cyclables sur les rues actuellement à sens unique nécessiterait une étude complète qui n'a pas été réalisée. Notons toutefois que la plupart des axes à sens unique sont déjà équipés d'un contre-sens cycliste.

2. Objectifs généraux à moyen terme pour la route des Arsenaux et types d'aménagements envisageables

Aujourd'hui, le tronçon nord de la route des Arsenaux est à circulation à sens unique dans le sens nord - sud, avec une voie cyclable, une voie de circulation, une zone de stationnement et une surlargeur pour les manœuvres liées au stationnement (largeur totale de la chaussée de 9 m).

A moyen et long termes, le PA2 définit les fonctions suivantes pour la route des Arsenaux :

- pour les transports collectifs, trois variantes ont été retenues concernant le tracé de la ligne urbaine 5 (Villars – Torry, voir p. 105 du PA2) :
 - les deux sens de circulation sur l'avenue du Midi (variante a = situation existante)
 - le sens nord - sud sur l'avenue du Midi et le sens sud - nord sur la route des Arsenaux (variante b)
 - les deux sens sur la route des Arsenaux (variante c)

Ainsi, les variantes b et c nécessitent un passage des bus sur la route des Arsenaux dans le sens sud → nord et par conséquent la mise à contresens de la route pour les bus (ce qui implique aussi une mise à contresens pour les vélos). En outre, la mesure 11.8 du PA2 reprend le principe de l'aménagement d'une voie de bus en contresens sur la route des Arsenaux et propose la mise en œuvre de cette mesure à l'horizon 2015-2018, pour autant que la variante b ou c soit réalisée.

- pour les modes doux, la route des Arsenaux fait partie du réseau structurant primaire (c'est-à-dire le deuxième niveau hiérarchique). De ce point de vue, la création d'une continuité cyclable sur la totalité de l'axe se justifie. Pour rappel, le boulevard de Pérolles et l'avenue du Midi font partie du réseau structurant d'agglomération (premier niveau hiérarchique). D'autre part, comme signalé précédemment, le projet d'utilisation de l'ancienne voie TPF pour les modes doux constituerait à long terme une alternative appréciable à l'utilisation de la route des Arsenaux pour le trafic des modes doux.
- pour le transport individuel motorisé enfin, la route des Arsenaux, le boulevard de Pérolles et la Route-Neuve font partie du réseau de desserte urbaine (deuxième niveau hiérarchique, voir p. 123 du PA2).

En conclusion, il est probable que le tronçon nord de la route des Arsenaux verra à moyen terme la mise en œuvre d'un contresens des bus dans le sens sud - nord. Ce contresens nécessitera d'une part la suppression complète du stationnement longitudinal sur ce tronçon (voir esquisse 2) et d'autre part la redéfinition complète des aménagements des carrefours d'accès (Arsenaux/Pilettes) et surtout de sortie (Arsenaux/Pérolles). Dans ce sens, la mise en œuvre à court terme d'un contresens cyclable, qui pourrait être provisoire en fonction des velléités de réaménagement de l'axe en faveur des bus, devrait se faire sans travaux de réaménagement d'envergure.

3. Faisabilité du contresens cyclable, implications sur les circulations et le stationnement et aménagements proposés

La faisabilité du contresens cyclable doit être vérifiée en section, mais aussi au niveau de l'aménagement de l'accès (Arsenaux/Pilettes) et de la sortie (Arsenaux/Pérolles), de manière à garantir la sécurité des usagers cyclistes qui emprunteront le futur aménagement.

3.1 Section courante (de la rue des Pilettes au boulevard Pérolles)

L'introduction d'un contresens cyclable sur une section courante peut s'effectuer dans certains cas sur une largeur de 3 à 3,5 m de voirie déjà et ne doit pas forcément être matérialisée sur la chaussée. Cependant, dans le cas de la route des Arsenaux, étant donné la relative importance de l'axe en termes hiérarchiques (réseau de desserte urbaine¹) et de volume de trafic (4'500 véhicules par jour ouvrable en 2011 sur le tronçon à sens unique¹), ainsi que de la présence de stationnement latéral, il est recommandé, selon les gabarits de dimensionnement de la norme VSS SN 640 201, de prévoir un espace de circulation pour les cycles de 1,5 m ainsi qu'une marge de manœuvre de 0,5 m entre les cycles et le stationnement, en plus de l'espace de circulation de 3,5 m existant pour les véhicules dans le sens nord - sud. Ainsi, du point de vue de la largeur à disposition, la présence de stationnement longitudinal est compatible avec la création d'un contresens cyclable, qui serait réalisé sur les 2 m d'espace actuellement à disposition comme zone de manœuvre entre le stationnement et la voie de circulation. A noter que l'espace de circulation des cycles devrait être délimité de part et d'autre par une ligne jaune discontinue.



Contresens cyclable sur l'avenue des Acacias, Lausanne (©Google)

La présence d'un stationnement longitudinal n'est pas problématique du point de vue du fonctionnement du contresens cyclable, pour autant que les signalisations horizontale et verticale rendent les automobilistes suffisamment attentifs à la présence de cycles à contresens. En effet, le contact visuel est plus aisé étant donné que les cycles arrivent en sens inverse des véhicules en manœuvre de stationnement et non par l'arrière. D'autre part, avec du stationnement du côté du contresens cyclable, les chauffeurs des véhicules ne sortent ni sur la chaussée ni sur la bande cyclable, mais sur le trottoir. Comme 80 % des véhicules sont occupés par un seul usager, cette situation ne pose pas de problème. Enfin, en cas de collision avec une portière ouverte, le risque de blessure grave est réduit du fait que le cycle arrive par l'avant de la voiture.

3.2 Accès à l'aménagement (carrefour Arsenaux/Pilettes)

L'accès à l'aménagement doit pouvoir s'effectuer depuis les tronçons sud de la route des Arsenaux, mais aussi depuis la rue des Pilettes. A cet effet, les aménagements suivants doivent être envisagés :

- en provenance du sud de la route des Arsenaux, les cyclistes souhaitant accéder à l'aménagement seront en conflit avec le trafic automobile tournant à droite vers la rue des Pilettes. Il est suggéré d'anticiper le marquage du contresens cyclable dans le carrefour, de manière à rendre les automobilistes attentifs à la présence éventuelle de cycles se déportant vers le centre de la chaussée pour accéder à l'aménagement. Afin d'offrir un espace de manœuvre suffisant pour les cycles, il sera nécessaire de supprimer une case de stationnement située à cet endroit ;

¹ Source : Ville de Fribourg – Service de l'aménagement – Etude de mobilité 'tous modes' dans le secteur des Arsenaux – Transitec Ingénieurs-Conseils SA – Août 2011

- *en provenance de la rue des Pilettes, l'espace situé à l'angle Pilettes/Arsenaux nord peut être aménagé de manière à offrir une voie séparée pour les cyclistes, aussi bien pour le tourner à droite (contresens cyclable vers Arsenaux nord) que pour le tourner-à-gauche, en parallèle au trafic motorisé (vers Arsenaux sud). Enfin, l'îlot existant doit être déplacé et la signalisation et le marquage adaptés, selon plan ci-joint.*

3.3 Sortie de l'aménagement (carrefour Arsenaux/Pérolles)

En sortie de l'aménagement, au niveau du débouché sur le boulevard de Pérolles, les contraintes sont nettement plus nombreuses (situation à proximité du pôle de la Gare de Fribourg, flux de piétons importants, itinéraires de bus, accès au P+R, ...). Cependant, il est indispensable de prévoir un aménagement adapté, afin d'éviter que les cyclistes ne soient mis en danger dans ce secteur.

Pour des raisons de visibilité, la suppression d'une case de stationnement est nécessaire au nord de la route des Arsenaux.

Les cyclistes empruntant l'aménagement sont intéressés soit à accéder aux places de parc situées dans le secteur de l'Ancienne-Gare/Colisée, soit à rejoindre le boulevard de Pérolles, la Route-Neuve, l'avenue de la Gare ou le passage sous-voies.

Pour l'accès au stationnement, le marquage d'un tourner-à-gauche 'cycles' est nécessaire.

Pour les usagers continuant vers le boulevard de Pérolles, le contresens cyclable devrait être prolongé sur la voie de liaison entre le boulevard de Pérolles et la route des Arsenaux. Juste après la traversée piétonne, une traversée cyclable de cette voie de liaison (avec cédez-le-passage pour les cycles) devrait être prévue, permettant aux cycles de rejoindre l'îlot piéton situé au centre (l'option de continuer en tourner-à-droite en direction du Sud du boulevard de Pérolles étant aussi possible). De cet îlot, les cycles peuvent traverser le boulevard de Pérolles en parallèle aux piétons (feu 'cycles' à ajouter), puis se positionner sur la voie correspondant à leur destination (sas vélo sur la voie de droite si continuation vers Route-Neuve ou avenue de la Gare, voie de bus à gauche si utilisation du passage sous les voies ferrées).

Cet aménagement nécessiterait en outre un déplacement et un abaissement de bordure au niveau de l'îlot piéton situé au centre, ainsi que la réalisation d'un aménagement (marquage ou îlots) pour séparer les véhicules et les cycles à contresens. Cette mesure oblige le trafic à respecter un espace suffisant en cas de croisement avec un cycliste et à leur faciliter la traversée de la route.

4. Conclusions de l'expertise

En section du tronçon à sens unique de la route des Arsenaux, la réalisation d'un contresens cyclable est faisable dans le gabarit actuel, moyennant la suppression de deux places de stationnement. La présence de stationnement latéral ne pose pas de difficulté majeure, dans la mesure où l'espace est suffisant pour offrir une marge de sécurité de 50 cm entre les cycles et les véhicules en stationnement. En outre, le contact visuel entre les véhicules en manœuvre de stationnement et les cycles à contresens est toujours possible.

L'implantation d'un contresens cyclable nécessite en revanche la réalisation d'aménagements adaptés au niveau des carrefours d'accès et de sortie du contresens, de manière à garantir la sécurité des cyclistes et de rendre les autres usagers attentifs à leur présence. Ces aménagements induisent des coûts modérés et la nécessité d'adapter le marquage et la signalisation.

Enfin, il faut garder à l'esprit les projets à moyen et long termes dans ce secteur, notamment le souhait de réaliser un contresens bus sur cet axe et la volonté d'offrir à long terme une alternative pour les déplacements cyclables sur l'axe Gare – Cardinal – Pérolles via l'ancienne voie TPF.

Il est prévu d'engager dès que possible les procédures nécessaires à la réalisation de ces aménagements, afin que la mise en service du contre sens cycliste puisse se faire au cours de l'année prochaine."