

**Rapport final du Conseil communal au sujet du postulat n° 130
de Mme et MM. Gisela Kilde (PDC/PVL), Christoph Allenspach et Simon Zurich (PS)
demandant un rapport sur la mobilité douce et la sécurité routière
dans le quartier du Schoenberg**

En séance du 18 février 2020, le Conseil général transmettait au Conseil communal le postulat n° 130 de Mme et MM. G. Kilde, C. Allenspach et S. Zurich lui demandant un rapport sur la mobilité douce et la sécurité routière dans le quartier du Schoenberg.

Résumé du postulat

Les auteurs du postulat constatent que les routes du quartier du Schoenberg manquent souvent de sécurité pour les cyclistes et les piétons. Les auteurs du postulat souhaitent connaître les mesures prévues par le Service de la mobilité concernant la modération du trafic et l'aménagement de zones de vitesse limitée. Ils demandent notamment d'examiner les lieux suivants:

- 1) Rond-point du pont de Zaehringen, dangereux pour les cyclistes arrivant depuis le pont à cause de la vitesse excessive de certaines voitures et le refus de la priorité;
- 2) Route de Berne: manque de sécurité pour les cyclistes par le manque de voies cyclables continues dans la montée et la descente, notamment avec les points critiques suivants: virage du Stadtberg, passages piétonniers Villa Thérèse, descente Barthélemy- pont de la Poya – Stadtberg;
- 3) Stadtberg: manque de sécurité pour les piétons, situation critique sur le passage piétonnier à cause de l'arrivée des voitures depuis trois routes et d'un virage trop étroit depuis le pont de la Poya;
- 4) Rond-point Barthélemy: danger pour les cyclistes en arrivant depuis le pont de la Poya;
- 5) Villars-les-Joncs: dangereux pour les cyclistes descendant depuis les Buissonnets sur la route de Berne à cause d'une route trop étroite pour une convivialité entre piétons, cyclistes et voitures;
- 6) Carrefour route de Tavel - Jean-Marie-Musy: sécurité problématique pour les piétons à l'arrêt de bus vers Tavel, feux au vert simultanément pour les piétons et les voitures;
- 7) Route de la Heitera: problématique pour la sécurité des écoliers de l'école de la Heitera par les voitures utilisant la route comme chemin de traverse; dangereux notamment à l'entrée de la route du Riedlé;
- 8) Jean-Marie-Musy: problématique pour la sécurité des écoliers par le manque de modération de trafic;

- 9) Route St-Barthélemy - route Joseph-Chaley: dangereux pour les cyclistes par le manque d'une voie cyclable dans la montée;
- 10) Chemin des Kybourg, chemin du Schoenberg, route François-Arsent: dangereux pour piétons et cyclistes à cause de l'étroitesse et des virages embrouillés, est-ce qu'un concept de sens unique est envisageable?

Réponse du Conseil communal

Préambule

La stratégie de la Ville de Fribourg en matière de mobilité, y compris pour le quartier du Schoenberg, est basée sur différents axes résumés ci-dessous:

- des projets de requalification de l'espace public, en principe listés dans le Plan d'aménagement local (PAL) et le projet d'agglomération (PA2/PA3). Ces projets sont normalement planifiés par le Service d'urbanisme et d'architecture, mais ils comportent généralement un volet mobilité;
- des projets de marquages, signalisations et réglages des feux de régulation qui sont généralement de la compétence du Service de la mobilité. La section de la route de Berne comprise entre le pont de la Poya et le double giratoire de St-Barthélemy est toutefois intégralement sous la compétence du Canton, y compris le giratoire et les feux liés au pont de la Poya;
- des projets de limitation des vitesses, qui sont prévus dans le cadre de l'assainissement au bruit routier (limitation à 30 km/h) ou dans le cadre de mise en zones 30 km/h. Dans ce dernier cas, en plus de la limitation de vitesse, le Service de la mobilité accompagne ces projets de modération de trafic;
- de la sensibilisation, de la prévention et si nécessaire de la répression, qu'il est possible de faire avec de la communication et/ou des actions sur le terrain. La Police cantonale, la Police locale et le Service de la mobilité sont généralement actifs pour ce volet, qui implique aussi si besoin le Secteur de la communication;
- enfin, le stationnement est également un levier qui permet d'agir sur la mobilité en ville et dans le quartier du Schoenberg.

Diagnostic

En matière de sécurité, les accidents impliquant des piétons et/ou des cyclistes sont en comparaison moins nombreux au Schoenberg que sur le reste du territoire communal. On compte par exemple 25 accidents avec rapport de police sur la période 2011-2020 pour l'ensemble du quartier, alors qu'on en dénombre sur la même période 43 sur le seul boulevard de Pérolles, 35 sur l'axe Jura-Sainte-Thérèse-Général-Guisan ou encore 18 pour le seul passage du Cardinal et ses extrémités. Cela s'explique toutefois aussi par des flux de mobilité douce et spécialement cyclistes plus faibles qu'au centre-ville. De plus, il est tout à fait possible d'avoir un fort sentiment d'insécurité sans que cela se traduise en accident, car cette insécurité peut amener à plus de prudence. L'inverse se produit parfois, avec des secteurs dangereux qui semblent pourtant plus anodins. Il est bien sûr évident

qu'une insécurité ressentie est problématique, même si elle ne débouche pas sur des accidents dans la pratique et que la situation doit aussi être améliorée dans ces cas-là.

En matière d'aménagement, une réponse à la question n°132 (Mme Gisela Klide PDC/PVL) en 2019 avait déjà permis de mettre en évidence qu'en 2018 le quartier du Schoenberg comptait 3'500 mètres de bandes cyclables aménagées, soit 24% des bandes cyclables marquées en ville à l'époque. Le quartier compte également de nombreuses zones 30 km/h, mais l'espace public reste malgré tout très routier, avec peu de rues requalifiées, de très nombreuses places de stationnement et un trafic dense.

Analyse des secteurs identifiés dans le postulat

- 1) *Rond-point du pont de Zaehringen, dangereux pour les cyclistes arrivant depuis le pont à cause de la vitesse excessive de certaines voitures et le refus de la priorité*

La requalification de ce carrefour a été mise à l'enquête en même temps que le réaménagement des abords de la Cathédrale. Il sera intégralement refait à cette occasion. En attendant ces travaux, le Service de la mobilité a réalisé, fin 2020, des aménagements pour améliorer la circulation des cyclistes dans et aux abords du giratoire, sur un modèle basé sur les réalisations effectuées au giratoire du Temple ou au giratoire Tivoli-Affry-Europe.

- 2) *Route de Berne: manque de sécurité pour les cyclistes par le manque de voies cyclables continues dans la montée et la descente, notamment avec les points critiques suivants: virage du Stadtberg, passages piétonniers Villa Thérèse, descente Barthélemy- pont de la Poya – Stadtberg*

Dans la continuité des actions entreprises en 2020, le Service de la mobilité réalisera en 2021 les continuités cyclables au droit des passages piétons, notamment au niveau du passage piéton de l'école de la Villa Thérèse. Quant au virage du Stadtberg, une adaptation du marquage sera faite également en 2021 afin de prolonger la bande cyclable dans ce virage.

- 3) *Stadtberg: manque de sécurité pour les piétons, situation critique sur le passage piétonnier à cause de l'arrivée des voitures depuis trois routes et d'un virage trop étroit depuis le pont de la Poya*

Ce carrefour est topographiquement complexe. Il est effectivement peu attrayant et sécurisant pour la mobilité douce. Une amélioration des visibilité et des conditions de cheminement dans ce carrefour pourrait être envisagée par un réaménagement complet de ce carrefour. Toutefois, une telle intervention n'est pas intégrée dans la planification financière.

- 4) *Rond-point Barthélemy: danger pour les cyclistes en arrivant depuis le pont de la Poya*

Ce secteur fait partie d'une route cantonale (hors délégation de compétence de la Ville). Les adaptations sont donc de la compétence du Canton.

- 5) *Villars-les-Joncs: dangereux pour les cyclistes descendant depuis les Buissonnets sur la route de Berne à cause d'une route trop étroite pour une convivialité entre piétons, cyclistes et voitures*

Durant le printemps 2021, le Service de la mobilité réalisera les mesures de modérations complémentaires de la zone 30 km/h Villars-les-Joncs / Vieux-Chênes. Parmi les mesures figurent l'aménagement d'un trottoir traversant au bas de la route de Villars-les-Joncs et l'aménagement d'une surface végétalisée. Cette mesure permettra d'améliorer la cohabitation des différents modes au niveau de cette porte d'entrée de la zone 30 km/h.

- 6) *Carrefour route de Tavel - Jean-Marie-Musy: sécurité problématique pour les piétons à l'arrêt de bus vers Tavel, feux au vert simultanément pour les piétons et les voitures*

Ce secteur fait partie d'une route cantonale (hors délégation de compétence de la Ville). Les adaptations sont donc de la compétence du Canton. Quant à la question relative aux feux, le Service de la mobilité passe en revue la totalité de la programmation des carrefours à feux pour améliorer l'intégration de la mobilité douce.

- 7) *Route de la Heitera: problématique pour la sécurité des écoliers de l'école de la Heitera par les voitures utilisant la route comme chemin de traverse; dangereux notamment à l'entrée de la route du Riedlé*

Durant le courant 2021, le Service de la mobilité étudiera la mise en œuvre du compartimentage de la route de la Heitera à des fins de limitation du trafic de transit, de dissuasion des parents taxis et plus globalement pour améliorer la sécurité sur le chemin de l'école.

- 8) *Jean-Marie-Musy: Problématique pour la sécurité des écoliers par le manque de modération de trafic*

Cet axe mériterait un traitement urbanistique tenant compte de la mobilité douce, des bus et du trafic individuel motorisé. Toutefois, une telle intervention relève de l'aménagement et n'est pas intégrée dans la planification financière.

- 9) *Route Barthélemy - route Joseph-Chaley: dangereux pour les cyclistes par le manque d'une voie cyclable dans la montée*

Il sera étudié en 2021 si la bande longitudinale existante pour piétons peut être supprimée au profit d'une surface élargie mixte piétons / vélos à la montée. Si cette mesure est possible, elle sera réalisée.

- 10) *Chemin des Kybourg, chemin du Schoenberg, route François-Arsent: dangereux pour piétons et cyclistes à cause de l'étroitesse et des virages embrouillés, est-ce qu'un concept de sens unique est envisageable?*

La route François-d'Arsent est déjà au bénéfice d'un sens unique descendant. Quant aux chemins du Schoenberg et des Kybourg, les restrictions de circulation applicables sur ces axes (bordiers autorisés) limitent au maximum la circulation du trafic individuel motorisé.

Conclusion

En conclusion, le Conseil communal est d'avis que la stratégie exposée ci-dessus est cohérente et adaptée à la situation rencontrée sur le terrain. Les projets de requalification urbaine, l'abaissement des vitesses prévu sur certains axes, les mesures de mobilité et la prévention / sensibilisation permettront de répondre aux contraintes liées à la mobilité dans le quartier du Schoenberg.

Le postulat n° 130 est ainsi liquidé.