

**Rapport final du Conseil communal au sujet du postulat n° 27 (2021-2026)
de MM. Jean-Pierre Wolhauser et David Krienbühl (PLR)
demandant d'étudier la possibilité d'une meilleure cohabitation entre les usagers de la zone
piétonne et de la zone 20 au centre-ville par une meilleure signalisation
et des aménagements urbains**

En séance du 11 octobre 2021, le Conseil général transmettait au Conseil communal le postulat n° 27 de MM. J.-P. Wolhauser et D. Krienbühl lui demandant d'étudier la possibilité d'une meilleure cohabitation entre les usagers de la zone piétonne et de la zone 20 au centre-ville par une meilleure signalisation et des aménagements urbains.

Résumé du postulat

Les postulants demandent au Conseil communal d'étudier un concept pour une meilleure cohabitation entre les usagers (à pied, à vélo, E-trottinette, planche à roulettes, voiture et bus dans les zones 20) et les commerçants/restaurateurs, à la rue de Romont, au square des Places et à la rue de Lausanne. La zone piétonne au centre-ville s'est développée ces dernières années, en particulier grâce à l'extension des terrasses voulues par le Conseil communal et le Conseil général depuis la pandémie du covid-19. Cette situation amène régulièrement à des différends entre les usagers et les commerçants/restaurateurs. La sécurité des piétons n'est de fait plus garantie à cause du danger que représentent bon nombre de cyclistes, de E-trottinettes et de planches à roulettes descendant trop souvent à vive allure la rue de Lausanne ou empruntant la rue de Romont, le matin en particulier. Aucune pancarte ne signale l'autorisation de circuler à vélo à la rue de Romont ou de descendre la rue de Lausanne. De nombreuses pistes cyclables ont été ou vont être introduites en ville de Fribourg. Les piétons devraient donc pouvoir jouir pleinement et en toute sécurité des zones qui leur sont réservées. Le stationnement des vélos contre les vitrines ou façades des commerces, alors qu'il y a un parc de stationnement à la rue du Criblet, perturbe également le passage.

Dans la zone 20, entre la rue de Romont et le square des Places, la cohabitation entre ceux qui traversent et les voitures et bus qui les croisent n'est pas simple. Encore dernièrement, un accident entre une automobiliste descendant la rue de l'Hôpital et un cycliste qui traversait la zone 20 en direction de la rue de Romont a failli se produire. Les postulants demandent au Conseil communal d'étudier:

1. *pour la zone piétonne*
 - a) une signalisation adaptée pour les vélos par la pancarte complémentaire "vélos autorisés uniquement avec tempo de marche" "Velo gestattet nur im Schrittempo" (SSV art. 33 al. 4);
 - b) l'affichage visible des règles pour les cyclistes, trottinettes électriques et planches à roulettes pendant les marchés du mercredi et les autres manifestations (braderie, marché de Noël);

- c) d'inciter les cyclistes à parquer leur vélo sur les places de stationnement qui leur sont destinées, par exemple à la rue du Criblet, et non contre les vitrines ou façades des immeubles, par la pose de pancartes;
- d) de profiter de l'extension de la zone piétonne à la rue de l'Abbé-Bovet et à la rue du Temple pour régler le flux des cyclistes dont beaucoup ne font que transiter et pour augmenter les places de stationnement pour vélos;
- e) d'étudier l'aménagement de mobilier pour que la zone piétonne soit plus conviviale et rassurante pour tout le monde.

2. pour la zone 20

- a) un marquage visible au sol avant d'entrer dans la zone 20 pour les automobilistes et les chauffeurs de bus, ainsi que la pose de panneaux avertissant les usagers (à pied, à 2 ou 4 roues) à plus d'attention et de prudence.

Réponse du Conseil communal

Diagnostic

L'analyse des accidents sur les 10 dernières années démontre que la rue de Romont et la zone de rencontre du Square des places ne souffrent pas de problème particulier en matière de sécurité. Au contraire on dénombre seulement 3 accidents ayant fait l'objet d'un rapport de police entre 2012 et 2022 pour l'ensemble de cette zone, ce qui est peu si on compare cela avec d'autres secteurs pour la même période:

- 10 accidents sur l'avenue de la Gare
- 9 accidents sur le secteur de l'avenue de Tivoli entre la Poste et la Gare
- 11 accidents au carrefour des Charmettes
- 50 accidents sur le boulevard de Pérolles, donc 9 au seul carrefour "Pilettes – Pérolles"
- 14 accidents au giratoire de Tivoli

A noter que sur les 3 accidents répertoriés, 2 ont eu lieu en 2013 et 2014, peu après la mise en place de la zone de rencontre et on ne dénombre qu'un seul accident "récent" (2020).

Ce diagnostic peut paraître surprenant, mais il y a parfois un décalage important entre l'insécurité ressentie et l'insécurité vécue (nombre d'accidents). C'est justement un des principes permettant le fonctionnement de zones mixtes, comme la zone de rencontre où les usagers sont forcés de partager un même espace et doivent faire attention aux autres et donc se déplacent plus prudemment.

La Ville de Fribourg, comme beaucoup d'autres en Suisse, est convaincue des avantages des aménagements favorisant la mixité dans le centre-ville et a adopté une stratégie basée sur cette méthode pour ses principaux projets de requalification (carrefour Richemond, Gare, place du Pertuis, etc).

Problèmes constatés

Dès lors que des usagers fréquentent un périmètre, celui-ci est soumis au désagrément des personnes qui ne respectent pas les règles de circulation. C'est valable pour les automobilistes, mais aussi pour les cyclistes, les piétons et même les chauffeurs de bus.

On constate qu'une petite minorité des usagers de la voirie se comportent de manière irrespectueuses et parfois dangereuses envers les autres personnes. Actuellement la tendance est de pointer du doigt les conducteurs de cycles ou de trottinettes qui ne respectent pas les piétons. Cela s'explique principalement pour quatre raisons:

- 1) Le nombre de cyclistes (et de trottinettes) en ville a considérablement augmenté ces dernières années. C'est souhaitable car cela contribue au report modal. En même temps que le nombre total de cyclistes augmente, le nombre de cyclistes commettant des incivilités augmente aussi proportionnellement.
- 2) Durant plusieurs décennies, nous nous sommes "habitués" aux infractions régulières d'une petite frange des automobilistes et des motards et il est presque devenu normal qu'une minorité de voitures et motos roulent de manière agressive et dangereuse. Concernant les cyclistes, qui avaient presque complètement disparus de la circulation vers la fin des années 90 et qui sont de retour, ils choquent souvent beaucoup plus quand ils commettent des infractions que celles des autres usagers.
- 3) Durant les dernières décennies, la stratégie en matière de mobilité a consisté à compartimenter au maximum les usages (trottoirs, voies de bus, voies de circulation). Or aujourd'hui, les villes réalisent des aménagements qui favorisent la mixité modale. Cette façon de faire fonctionner les espaces urbains est encore perçue comme nouvelle pour de nombreux usagers et tout changement d'habitude prend du temps.
- 4) La voirie a pendant longtemps été aménagée pour les voitures et les piétons uniquement. Les autorités améliorent le réseau cyclable depuis quelques années, mais le déficit d'aménagements adéquats pour ce mode de transport est encore très marqué. Cette situation peut expliquer pourquoi certains cyclistes, qui se sentent peu pris en compte dans l'offre en mobilité actuelle, choisissent d'enfreindre certaines règles, ce qui n'est bien sûr pas du tout souhaitable et doit exposer les contrevenants à des sanctions.

Enjeux

On constate aujourd'hui que les problèmes liés au trafic dans l'espace public sont de plus en plus liés aux comportements d'une minorité d'usagers plutôt qu'aux aménagements. C'est tout spécialement le cas dans les zones favorisant la mixité, où quelques usagers irrespectueux peuvent impacter de nombreuses personnes.

L'expérience à Fribourg et ailleurs a déjà démontré qu'il sera tout d'abord très difficile de changer complètement cet état de fait, car il y aura toujours des personnes irrespectueuses, mais que le potentiel d'amélioration repose avant tout sur la trilogie: prévention, sensibilisation, répression. La multiplication des panneaux, marquages et autres dispositifs n'apporte généralement que très peu de changements. Un autre vecteur d'amélioration repose sur la qualité générale de l'espace public et la transformation des routes en rues conviviales, avec des aménagements appropriés.

Interventions envisagées

La Ville de Fribourg avait mené en 2021 une campagne de sensibilisation "route = respect" avec de nombreux partenaires (police cantonale, OCN, ATE, Pro-Vélo, TPF, etc). Le matériel produit pour cette campagne reste d'actualité et la Ville de Fribourg pourrait actualiser cette campagne en 2022 et/ou 2023.

Le stationnement pour vélos a été amélioré avec des nouveaux arceaux installés durant l'été 2022 vers le Square des Places, devant le "Cuba Bar" et une offre supplémentaire depuis le printemps 2022 dans les secteur rue de l'Abbé-Bovet et rue du Criblet, en lien avec l'extension de la zone piétonne. En parallèle, le Service de la mobilité a entrepris une collaboration avec La Poste pour réaliser une nouvelle offre de stationnement dans le secteur de Tivoli, qui permettra d'augmenter le nombre et la qualité des places vélos dans l'hyper-centre. Enfin, au terme du chantier de la BCU, la rue St-Michel sera requalifiée, avec de nombreuses places vélos supplémentaires à proximité immédiate de la place Python.

Il n'est par contre pas jugé souhaitable de modifier la signalisation et le marquage actuellement en place et les effets de telles mesures ne permettront pas d'améliorer la situation. Une continuité des efforts de prévention, sensibilisation et répression doit cependant se faire sur la durée, en même temps que la Ville de Fribourg va améliorer la qualité de son espace public via les projets de requalification et les projets de mobilité en cours et à venir. Cette transformation permettra d'acter définitivement le principe de mixité modale dans l'hyper centre, avec une amélioration attendue du comportement global des usagers, mais en gardant à l'esprit que le respect des règles de trafic ne pourra jamais être totalement acquis.

Conclusion

En conclusion, le Conseil communal est d'avis que le fonctionnement des zones piétonnes et des zones de rencontre ne pose aujourd'hui pas de problème particulier, ce que démontrent de manière très claire les statistiques d'accidents. Des améliorations ont déjà été apportées et seront encore proposées dans le futur, mais la situation actuelle ne demande pas de modification du marquage et de la signalisation. Une amélioration globale de la qualité de l'espace public, via les projets de requalification, permettra en revanche d'améliorer le sentiment de sécurité de tous les usagers.

Le postulat n° 27 est ainsi liquidé.