

**Rapport final du Conseil communal au sujet du postulat n° 29 (2021-2026)
de Mmes et MM. Bettina Noll, Jean-Marie Pellaux, Giulia Tognola (Vert·e·s),
Laurent Woeffray et Benoit Dietrich (PS)
demandant d'étudier la possibilité d'instaurer une zone piétonne à la Planche-Inférieure
ainsi qu'une circulation bidirectionnelle à travers le Karrweg**

En séance du 22 février 2022, le Conseil général transmettait au Conseil communal le postulat n° 29 de Mmes et MM. B. Noll, J.-M. Pellaux, G. Tognola, L. Woeffray et B. Dietrich lui demandant d'étudier la possibilité d'instaurer une zone piétonne à la Planche-Inférieure ainsi qu'une circulation bidirectionnelle à travers le Karrweg.

Résumé du postulat

Ces dernières années, la Basse-Ville a de plus en plus souffert du trafic motorisé. Bien que la vitesse soit généralement limitée à 30km/h à la Neuveville et à 20 km/h dans le quartier de l'Auge, les rues des deux quartiers de la Basse-Ville sont dominées par le trafic motorisé. Aux heures de pointe, il est difficile de circuler librement à pied dans les rues étroites et sur les ponts, les écoliers qui se rendent à l'école doivent régulièrement raser les murs des bâtiments ou des ponts en raison de la circulation et les trottoirs existants servent en de nombreux endroits de zones de passage pour les voitures qui se croisent. L'accueil extrascolaire de la Basse-Ville, qui accueille les enfants des écoles de la Neuveville et de l'Auge, souffre également de la circulation. Etant donné qu'il ne dispose que d'un espace extérieur asphalté limité, qui borde directement la route fréquentée (Planche-Inférieure) sans aucune délimitation, la sécurité des enfants qui jouent n'est assurée que sous la surveillance étroite et constante des éducatrices; une course inattendue d'un enfant sur la route comporte le risque d'une collision avec un véhicule qui passe.

La circulation dans cette zone est répartie entre deux routes parallèles: de l'Auge en direction de la Neuveville, les véhicules passent par la Planche-Inférieure, et dans la direction opposée, par le Karrweg. Avec le présent postulat, nous demandons au Conseil communal d'examiner la fermeture de la Planche-Inférieure au trafic motorisé, y compris les bus TPF, et d'instaurer une circulation bidirectionnelle par le Karrweg. Le trafic motorisé entièrement déplacé vers le Karrweg, serait une variante qui a déjà été testée lors de fermetures de courte durée de la Planche-Inférieure pour des événements ou des travaux. La possibilité d'accès à la Planche-Inférieure pour les résidents et les fournisseurs doit rester garantie.

La mise en œuvre de cette mesure permettrait de créer un "pont" pour les piétons et la circulation non motorisée entre les deux quartiers de la Basse-Ville, Auge et Neuveville. Cela pourrait aider les enfants à se rendre à l'école et à l'accueil extrascolaire en toute sécurité, ouvrir un espace pour la circulation lente et les piétons, encourager ces modes de transport et servir de zone de jeu et de rencontre pour les jeunes et les moins jeunes. La situation dangereuse dans l'espace extérieur de l'accueil extrascolaire serait également désamorcée.

Comme seules quelques interventions structurelles sont nécessaires pour la mesure que nous proposons, toutes les possibilités d'aménagement de l'espace restent ouvertes, tant pour une adaptation ultérieure du périmètre autour de la Prison Centrale que pour une reconversion de celle-ci. De même, la mise en œuvre de nos propositions s'avérerait être un complément idéal à la passerelle tant attendue à travers la Sarine au niveau du Port. La création de ces deux axes de circulation piétonne et non motorisée permettrait de créer une zone sans voiture de grande envergure sur les bords de la Sarine, reliant les deux quartiers de la Basse-Ville et bénéfique à toute la population.

Réponse du Conseil communal

Diagnostic

Le secteur de la Planche-Inférieure est traversé par de nombreux piétons, des cyclistes, la ligne de bus 4 et du trafic individuel motorisé en transit ou en lien avec les places de stationnement disponibles.

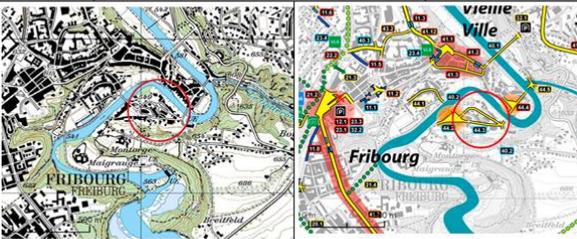
Malgré une charge de trafic relativement faible (moyenne de 1'250 véhicules par jour sur la Planche-Inférieure) et une vitesse V85 mesurée à 36km/h en 2020, le lieu reste sensible et potentiellement accidentogène à cause notamment de la présence d'écoliers. Le Plan de mobilité scolaire des écoles du Bourg, de l'Auge et de la Neuville identifie plusieurs points problématiques dans la rue tels que des automobilistes roulant trop vite, des trottoirs encombrés ou absents (photos ci-dessous), ainsi que des accès qui ne répondent pas aux normes en matière de visibilité.



Le périmètre comprend plusieurs lieux d'intérêt, comme le Port de Fribourg et le Werkhof, dont les accès doivent être garantis. On dénombre également dans le secteur 36 places de stationnement publiques et un nombre équivalent de places privées.

Planification

Le réaménagement de la Planche-Inférieure et du Karrweg fait l'objet d'une mesure dans le Projet d'agglomération de génération (PA2 mesure 44.3)

Mesure 44.3	Réaménagement de la Planche Inférieure et du Karrweg	Coût : 1'480'000 CHF
		
<p>Description de la mesure : Sur le Karrweg, il est prévu de sécuriser les déplacements piétons par la création d'un trottoir. Sur la Planche-Inférieure, avant le pont du Milieu, le pavage existant est prolongé. De la sorte, le pavage permet d'englober les espaces extérieurs du bâtiment du petit Werkhof. Cette mesure entre dans la vision globale définie par la planification directrice de la ville.</p>		
<p>Instances concernées : Canton de Fribourg (services des biens culturels) ; Agglomération ; Ville de Fribourg</p>		
<p>Instance responsable : Ville de Fribourg</p>		
<p>Priorité : pas de priorisation au sens de la LEInfr. (mesure non imputable au fonds)</p>		
<p>Echéancier de réalisation : Court terme (2015-2018)</p>		

2ème

Le principe de réaménagement de l'espace public dans ce secteur avait déjà été intégré lors de l'élaboration du Plan Directeur de la Ville Historique (PDVH), qui proposait de fermer la Planche-Inférieure au trafic et de mettre celui-ci en double sens sur le Karrweg, lorsqu'un trottoir sera réalisé à cet endroit.

Projet

La mise en place de mesures de modération de trafic assurant une mixité des usagers ne trouve pas la même justification dans ce secteur que dans les quartiers de l'Auge et de la Neuveville.

Sur le Karrweg, le projet prévoit la sécurisation des déplacements piétons par la création d'un trottoir (selon le projet d'enquête de juin 2007).

Sur la Planche-Inférieure, le trottoir est supprimé en cas de mise en double sens du Karrweg et de la fermeture au trafic de transit sur la Planche inférieure. Il confère en effet à cette rue un caractère très routier, incompatible avec un éventuel développement résidentiel à ses abords. La seule suppression du trottoir n'est cependant pas une intervention suffisante. Des mesures de modération supplémentaires devront être étudiées en temps voulu sur cette rue.

Aucune intervention n'est prévue sur la Place de la Caserne. Le système actuel (espace ouvert, sans démarcation) est maintenu.

A l'entrée du Pont du Milieu, le pavage existant est prolongé. De la sorte, le pavage permet d'englober les espaces extérieurs du bâtiment du Petit Werkhof



Plan du secteur Karrweg - Planche-Inférieure

Le PAL mentionne clairement que la sécurité sur le chemin de l'école justifie de prendre des mesures pour réduire les problèmes liés au trafic automobile, y compris si besoin des restrictions de circulation. Extrait ci-dessous du rapport 47 OAT:

"La sécurité sur le chemin de l'école est une problématique qui a pris beaucoup d'importance ces dernières années. Il est souhaitable que les écoliers puissent rejoindre leur site scolaire à pied, mais ces trajets sont soumis aujourd'hui aux fortes contraintes imposées par le trafic automobile, à tel point que la Police cantonale a été obligée de stopper le programme de patrouilleurs scolaires en ville. Les écoliers sont les usagers de la voirie les plus vulnérables et il est nécessaire de tout mettre en œuvre pour les protéger et leur offrir des conditions de déplacement favorables. Ces considérations doivent donc être traitées de manière prioritaire dans les pesées des intérêts qui sont faites dans le cadre des projets d'aménagement routier. La sécurité des écoliers peut si besoin nécessiter des restrictions de vitesse et/ou de circulation pour le trafic automobile."

La Planche-Inférieure est identifiée dans le PDCom comme un axe principal de mobilité douce, pour qui le PAL préconise entre autre de:

"Systématiquement envisager la suppression du stationnement présent sur le domaine public pour améliorer le passage de la mobilité douce. La suppression des places de stationnement permettra d'augmenter les surfaces dédiées à la mobilité douce et réduira les conflits entre les cyclistes/piétons et les manœuvres liées au stationnement."

Lors de la mise en sens unique de l'avenue de la Gare, le Conseil communal de l'époque avait déjà imaginé mettre le Karrweg à double sens et fermer le sommet de la Planche-Inférieure au trafic motorisé individuel. La mesure avait finalement été retirée.

Le projet de "Réaménagement de la Planche-Inférieure et du Karrweg" a été inscrit dans le plan financier, dans la rubrique 620.5030.130, pour un montant de 635'000 CHF à partir de 2026.

Enjeux

L'enjeu d'une zone piétonne à la Planche-Inférieure, ou d'une autre mesure visant à limiter le trafic à cet endroit, est de permettre d'offrir une amélioration significative de la sécurité routière, spécialement pour les enfants et le chemin de l'école. Cette mesure permettrait également d'optimiser la qualité de l'espace public et d'offrir un potentiel pour le futur projet de requalification, qui est planifié dans le plan des investissements à partir de 2026.

Etudes en cours

Le Service de la mobilité est en train d'étudier la possibilité de piétonniser ou réduire le trafic à la Planche-Inférieure. Cette étude sera terminée au printemps 2023, mais elle permet déjà de confirmer ce qui était prévu dans le PDVH, à savoir qu'on peut faire circuler le trafic individuel motorisé en double sens sur le Karrweg, depuis qu'un trottoir a été aménagé sur cet axe en 2021.

L'étude en cours permet également d'identifier qu'il sera nécessaire de supprimer des places de stationnement à usage public sur le domaine public, situées sur la voirie. Ces places coupent les continuités piétonnes et sont spécialement problématiques pour la sécurité sur le chemin de l'école.

D'autres aspects devront encore faire l'objet de vérifications, comme l'itinéraire futur de la ligne n°4, le périmètre exact de l'intervention, l'accessibilité pour les livraisons, la meilleure manière de

garantir les accès aux places de stationnement résiduelles (y compris les places privées) et enfin la gestion du stationnement à usage public situé sur les parcelles privées communales.

Conclusion

En conclusion, le Conseil communal est d'avis que la demande du postulat n°29 de réduire le trafic à la Planche-Inférieure est pertinente et répond parfaitement à la mise en œuvre du Plan de mobilité scolaire des écoles du Bourg, de l'Auge et de la Neuveville. Toutefois, il est encore prématuré de pouvoir spécifier quelle mesure devra être instaurée (zone piétonne et/ou autre mesure).

Un projet pourrait être rapidement élaboré par le Service de la mobilité, en collaboration avec le Secteur Projets urbains du Service d'urbanisme et d'architecture, afin de faire une proposition adaptée pour ce secteur. Cette première étape, réalisable à court terme (horizon 2023-2024), préparera le terrain au futur projet de requalification de l'espace public, prévu dans le plan des investissements à partir de 2026.

Au vu de ce qui précède, le Conseil communal estime avoir répondu aux questions posées par les auteurs du postulat.

Le postulat n° 29 est ainsi liquidé.