

**Rapport final du Conseil communal au sujet du postulat n° 74 (2021-2026)  
de Mmes et MM. Jean-Thomas Vacher, Raphaël Fessler (Le Centre/PLV),  
Jean-Pierre Wolhauser, Véronique Grady (PLR), Josée Cattin Kuster (Vert-e-s),  
Gérald Collaud, Marie-Claire Rey-Baeriswyl (CG-PCS) et Marie Giller-Zbinden (UDC)  
demandant d'étudier la situation de la sécurité dans le domaine de la mobilité**

En séance du 14 septembre 2022, le Conseil général transmettait au Conseil communal le postulat n° 74 de Mmes et MM. J.-T. Vacher, R. Fessler, J.-P. Wolhauser, V. Grady, J. Cattin Kuster, G. Collaud, M.-C. Baeriswyl et M. Giller-Zbinden lui demandant d'étudier la situation de la sécurité dans le domaine de la mobilité.

### Résumé du postulat

D'après le récent baromètre annuel de la sécurité routière du Bureau de prévention des accidents (BPA) rapporté dans La Liberté en ligne du 28 juin 2022 (Hausse du nombre de blessés graves sur les routes suisses en 2021, le nombre de blessés graves a progressé et s'est monté à 3933 en 2021 sur les routes suisses. Ce sont principalement les personnes âgées de plus de 75 ans, les utilisateurs de trottinettes électriques et de vélos électriques lents qui figurent parmi les victimes. Le BPA note: "Si l'on ajoute à cela l'augmentation du nombre d'accidents graves de vélos électriques, il apparaît que la sécurité du trafic des deux-roues constitue un défi". Par ailleurs, il est à souligner que les accidents de la route restent l'une des premières causes de mortalité chez les enfants. Sept enfants sont tués chaque année dans un accident de la route (40% des accidents graves impliquant des enfants sur le chemin de l'école). Toujours en ce qui concerne la sécurité des enfants dans le trafic routier, la Suisse est l'un des derniers pays dans le classement européen.

Ce postulat demande au Conseil Communal comment celui-ci envisage de relever ce(s) défi(s). Nous demandons au Conseil communal:

Quelle est la situation en ville de Fribourg? Combien d'accidents dénombre-t-on en ville de Fribourg et quelles sont les catégories de personnes ou de véhicules (âge /type de véhicule / ...)  
principalement impliquées? Quelles sont les principales causes de ces accidents?

Peut-on identifier des zones à risque? Quelles sont-elles? Quelles mesures concrètes et/ou chiffrées sont mises en place afin de limiter les risques d'accidents dans ces régions à risque? (Contrôles, ralentisseurs physiques, meilleure prévention, amendes).

Des inquiétudes ou des plaintes ont-elles été transmises au Conseil communal quant à certaines zones? (rue de Lausanne, sentier du Nord, rond-point en bas Weck-Reynold, autres rues?) Combien en dénombre-t-on par année? Sont-elles généralement liées aux mêmes zones?

Des objectifs SMART (spécifiques, mesurables, atteignables, réalistes et temporellement définis) sont-ils mis en place afin de garantir la sécurité des personnes en déplacement? Concernant le rapport au postulat n° 72, à quel point les 6 axes envisagés par le Conseil communal ont-ils avancé et les mesures prévues ont-elles été mises en place? Dans le cadre de sa stratégie de mobilité douce, quelle place est accordée à la sécurité des différents acteurs mobiles?

Une campagne de prévention active en collaboration avec d'autres organisations pourrait-elle être envisagée afin de réduire les accidents?

Si la politique de mobilité actuelle en ville de Fribourg cherche à augmenter les déplacements à vélo et à pied, la Ville doit également garantir une certaine sécurité aux différents acteurs mobiles de tout âge ainsi qu'à tous les modes de déplacement.

## Réponse du Conseil communal

### Statistiques

Jusque dans les années 2010, le Service de la mobilité et de la police locale recevait une copie des rapports de police concernant les accidents répertoriés sur le territoire communal. Une statistique interne était produite annuellement pour suivre l'évolution de cette thématique et un récapitulatif était inséré dans les rapports de gestion.

Les chiffres sont disponibles jusqu'en 2021 et si on analyse la période 2011-2021, on constate une situation stable, avec toujours entre 20-30 accidents avec rapports de police concernant des cyclistes et un nombre à peu près similaire pour les piétons.

Depuis, l'OFROU a mis à disposition sur internet une base de données nationale permettant un accès facilité aux informations liées aux accidents. Toutes les informations sont disponibles sur le portail cartographique de la Confédération <https://map.geo.admin.ch/>

Sur cette base, le Canton publie également une statistique très complète chaque année dans son annuaire et reprend ces données sur le portail cartographique du Canton <https://map.geo.fr.ch/>

Depuis 2021, le Service de la mobilité et de la police locale utilise ces canaux d'informations lorsqu'il a besoin de prendre connaissance de la situation en matière de sécurité pour l'un ou l'autre secteur du territoire communal. En revanche, il ne produit plus lui-même de statistique spécifique car cela n'apporterait pas de réelle plus-value par rapport aux informations mises à disposition par le Canton et l'OFROU.

### Situation actuelle de la sécurité routière en ville de Fribourg

Actuellement (2023), on ne constate pas de changement particulier en matière de sécurité en ville. Il n'y a par exemple pas eu d'augmentation significative du nombre d'accidents avec rapport de police impliquant des cyclistes, même s'il y a nettement plus de vélos en ville.

Au niveau de l'accidentologie, ce sont toujours les carrefours qui font l'objet du plus grand nombre d'accidents et ce sont les fautes liées à l'inattention qui sont le plus souvent en cause dans les accidents. Ce sont logiquement les carrefours les plus fréquentés qui recensent le plus d'accidents, dans les secteurs Gare, Pérolles, Richemond, Cardinal, Bourg et Jura. D'autres détails sont disponibles dans les statistiques cantonales et fédérales. Certains secteurs sont perçus comme particulièrement dangereux, mais ne le sont pas si on analyse les statistiques. C'est le cas du sentier du Nord, qui est cité dans l'énoncé du postulat et qui fait l'objet d'une réponse spécifique dans la question n° 163 posée par Mme Océane Gex et M. Jean-Pierre Wolhauser (PLR).

Selon l'article 6a de la loi fédérale sur la circulation routière (LCR), entrée en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2013, les propriétaires de routes doivent tenir compte de manière adéquate des impératifs de la sécurité routière lors de la planification, de la construction, de l'entretien et de l'exploitation des routes. L'Office fédéral des routes (OFROU) diffuse annuellement la liste des points noirs définis par les calculs. La Ville de Fribourg collabore également avec la Police cantonale et le Service des ponts et chaussées du canton, qui tiennent à jour la liste des "points noirs" du réseau routier. Les points noirs sont identifiés en fonction de la gravité des accidents d'un endroit défini durant une période de trois ans. Sur la dernière liste diffusée par l'OFROU pour la période 2020 - 2022, on répertoriait trois points noirs en ville: au carrefour giratoire de la Pisciculture, sur la route de Marly, au carrefour giratoire Montenach-Gambach-Europe-Weck-Reynold et au carrefour giratoire Général-Guisan-Sainte-Agnès-Jean-Bourgknecht. Dès lors, le Service de la mobilité analyse, élabore et met en œuvre des mesures de manière concrète en fonction des priorités d'assainissement et des opportunités. Ces points noirs étaient encore deux fois plus nombreux il y a 10 ans (2013) et 10 points noirs ont déjà fait l'objet d'un assainissement.

### **Axes de travail**

La Ville de Fribourg a identifié trois axes d'intervention pour agir sur la sécurité routière:

- La prévention et la sensibilisation;
- L'amélioration des infrastructures;
- La répression.

En matière de prévention et sensibilisation, la Ville de Fribourg relaie les campagnes élaborées par le Canton et le BPA pour la sécurité routière. Des initiatives spécifiques à Fribourg sont également possibles, comme en 2021 lorsque la campagne de sensibilisation "route = respect" a été lancée par le secteur Communication, avec de nombreux partenaires (Police cantonale, OCN, ATE, Pro-Vélo, TPF, etc.). Le matériel élaboré reste d'actualité et la Ville de Fribourg pourrait reproduire cette campagne dans le futur. L'administration travaille aussi sur d'autres leviers, comme par exemple la sensibilisation des parents taxis aux rentrées scolaires par la Police locale, ou l'installation régulière de plusieurs radars de prévention "visispeed" dans les différents quartiers.

En matière d'infrastructures, c'est principalement le travail du Service de la mobilité, qui veille à améliorer en permanence le marquage, la signalisation et la régulation des feux. La transformation du réseau de mobilité se fait graduellement, en fonction des projets et de l'entretien courant. De très nombreuses contraintes viennent compliquer ce processus, comme les coûts des travaux sur la voirie, ainsi que la complexité des procédures et l'implication dans tout projet de très nombreux facteurs (mobilité, patrimoine, génie civil, végétalisation, etc.). Toutefois, les améliorations sont notables et on peut par exemple citer l'augmentation du réseau cyclable en ville, qui proposait 12.4 km d'aménagements en 2010, 18.9 km en 2016 et 35.5 km fin 2022 (total cumulé des bandes cyclables, pistes cyclables, voies mixtes et voies de bus partagées pour les cycles). On peut également mentionner l'important travail qui a été mené ces 15 dernières années sur l'extension et

l'amélioration des zones de rencontre et des zones 30 km/h, ainsi que le projet à venir du 30 km/h en ville, qui sera mis en place en automne 2023.

Concernant la répression, c'est un volet nécessaire si l'on souhaite que les règles de circulation soient globalement respectées. C'est la Police qui traite ces questions, mais les contrôles de vitesses sont uniquement effectués par la Police cantonale et la Ville de Fribourg n'a malheureusement toujours pas obtenu du Canton une délégation de compétence pour cette tâche.

D'autres outils sont à disposition pour améliorer la sécurité d'une manière globale. La Ville de Fribourg a par exemple donné beaucoup d'importance aux plans de mobilité scolaire (PMS) ces dernières années pour améliorer la sécurité sur le chemin de l'école et aux abords des sites scolaires. Les PMS permettent une sensibilisation des élèves et des parents, mais comportent aussi une dimension infrastructurelle en proposant des améliorations concrètes sur le terrain.

### **Enjeux actuels et futurs**

On constate aujourd'hui que les problèmes liés au trafic dans l'espace public sont aussi 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 a déjà démontré qu'il sera très difficile de changer complètement cet état de fait et le potentiel d'amélioration repose avant tout sur la trilogie: prévention/sensibilisation, infrastructures, répression. Un autre vecteur d'amélioration important repose sur la qualité générale de l'espace public et la transformation des routes en rues conviviales, avec des aménagements appropriés. Cette transformation de l'espace public s'étale sur un temps long et dépasse les enjeux des mesures d'amélioration spécifiquement routières.

On constate également qu'il est important de prendre en considération la problématique de la sécurité dans les choix liés à la mobilité. En ville de Fribourg, le développement de la mobilité douce, affiché clairement comme objectif dans le plan d'aménagement local et dans les projets d'agglomération, s'est concentré sur les piétons et les cyclistes. La Ville n'a pas donné suite aux nombreuses sollicitations de sociétés de trottinettes en libre-service, entre autre pour des raisons sécuritaires.

### **Coordination**

Afin de traiter au mieux les questions de sécurité, le Secteur de la mobilité organise deux fois par année une "Commission pour la mobilité douce" qui réunit tous les principaux acteurs liés à la mobilité en ville. On peut citer notamment la Police cantonale, les TPF, le Service cantonal de la mobilité, les représentants des personnes à mobilité réduite, les représentants des associations Mobilité piétonne, ATE et Pro-VELO, ainsi que plusieurs représentants des différents quartiers de la Ville. Cette commission permet de faire remonter des informations et discuter des principales thématiques.

Au niveau des quartiers, hormis les discussions en Commission pour la mobilité douce, le Secteur de la mobilité est régulièrement en contact avec les habitants et les représentants des associations pour traiter les problèmes constatés sur le terrain.

Une collaboration spécifique entre le Secteur de la mobilité et le Service de l'enfance, des écoles et de la cohésion sociale est également en place pour traiter particulièrement de la thématique de la sécurité sur le chemin de l'école.

## **Conclusion**

En conclusion au postulat n° 74, le Conseil communal est d'avis que la stratégie actuelle en matière de sécurité routière donne satisfaction et permet une amélioration régulière de la situation en ville. Les statistiques démontrent d'ailleurs que c'est bien le cas et on ne remarque pas de problème particulier à ce sujet.

Cette thématique reste toutefois particulièrement importante et tout accident avec des dommages corporels est un accident de trop. Un travail conséquent reste à faire pour assainir le réseau routier et les efforts doivent continuer dans cette direction, sans qu'il soit nécessaire de changer les axes d'intervention.

Le postulat n° 74 est ainsi liquidé.