

**Rapport final du Conseil communal au sujet des postulats n° 91 (2021-2026)
de Mme et MM. Christoph Allenspach, Marine Jordan et Marc Vonlanthen (PS)
demandant d'examiner la possibilité d'étendre la limitation de vitesse à 30 km/h
sur les routes communales**

et

**n° 135 (2021-2026) de Mme et MM. Fabienne Menétrey (Vert·e·s), Gérald Collaud
(CG-PCS) et Christoph Allenspach (PS)
demandant d'étudier la possibilité d'étendre la limitation de vitesse à 30 km/h
sur l'ensemble du réseau routier de la ville de Fribourg**

En séance des 31 mai 2023 et 23 avril 2024, le Conseil général transmettait au Conseil communal le postulat n° 91 de Mme et MM. C. Allenspach, M. Jordan et M. Vonlanthen lui demandant d'examiner la possibilité d'étendre la limitation de vitesse à 30 km/h sur les routes communales et n° 135 de Mme et MM. F. Menétrey, G. Collaud et C. Allenspach lui demandant d'étudier la possibilité d'étendre la limitation de vitesse à 30 km/h sur l'ensemble du réseau routier de la ville de Fribourg.

Résumé des postulats

n° 91

Aujourd'hui, 38% des rues de la ville sont limitées à 30 km/h ou, dans certains cas, à 20 km/h pour les véhicules. Dans le courant de l'année, la part des rues concernées passera à 75%. Ces limitations ont fait l'objet de procédures nécessaires et ont été approuvées par le Canton. Selon les informations du Service de la mobilité, 60% concernent des rues de quartier et 15% des rues de desserte secondaire. Par conséquent, 25% des routes sur le territoire de la ville restent dans des zones à 50 km/h, dont la plus grande partie dans le quartier du Schoenberg. Sont également exclues les routes cantonales pour lesquelles le Canton est compétent (route de la Fonderie, route de la Glâne, route de Bourguillon, route de Berne, route de Tavel, pont de la Poya, route de Morat). Pour le réseau routier du Schoenberg, on a fait valoir jusqu'à présent que les émissions de bruit seraient inférieures aux valeurs justifiant une limitation de la vitesse.

Le 1^{er} janvier 2023, la version modifiée de l'ordonnance du DETEC sur les zones 30 et les zones de rencontre est entrée en vigueur. Selon l'ordonnance, les communes ne sont plus tenues d'établir des expertises sur les zones 30 et les zones de rencontre. En outre, les autorités disposent d'une plus grande marge d'appréciation et peuvent introduire des zones 30 km/h au-delà de la protection contre le bruit, de manière générale, pour améliorer la qualité de vie. La Ville peut ainsi réexaminer si d'autres tronçons de rues sont susceptibles d'être limités à 30 km/h.

n° 135

Aujourd'hui en ville de Fribourg, 60% du réseau routier est désormais limité à 30 km/h. Après quelques mois de mise en place de cette mesure de mobilité, le constat est le suivant: cette limitation de vitesse protège du bruit, améliore la sécurité et la qualité de vie des habitant-e-s de la ville et sauve des vies. (cf. article de La Liberté du 10 novembre 2023).

La sécurité routière est une priorité absolue et il est impératif de prendre des mesures significatives pour réduire les risques d'accidents et garantir un environnement sûr pour tous les usager-e-s de la route, qu'ils soient piéton-ne-s, cyclistes ou automobilistes. En réduisant la vitesse maximale autorisée à 30 km/h, nous créons un espace urbain plus sûr, plus convivial et plus durable favorisant ainsi la mobilité douce et créant à terme une commune plus respectueuse de l'environnement.

Nombre d'habitant-e-s de la ville se disent satisfait-e-s de cette mesure et sollicitent déjà son étendue. Par exemple, il n'est plus à prouver que les chemins d'école ont besoin d'une attention particulière et la mise en place du 30 km/h sur l'intégralité du réseau routier est le premier pas vers la sécurité des enfants.

De plus, la communication qui accompagne la mise en place de cette limitation de vitesse sensibilise les citoyen-ne-s aux raisons sous-jacentes et aux bénéfices qu'elle apporte à notre commune.

Ainsi, avec mes collègues du PS et du Centre gauche -PCS, nous demandons que la mise en place du 30 km/h soit étendue à 100% des voies de circulation de la ville. Il est essentiel que le Conseil communal arrive à convaincre le Canton, qui a la compétence pour certains tronçons de route. Nous sommes convaincus que cette mesure contribuera significativement à renforcer la quiétude dans tous les quartiers et à créer un environnement urbain plus agréable et durable pour toutes et tous.

Réponse du Conseil communal

Situation actuelle

Selon l'article 4a, al. 1, let. a OCR, *"la vitesse maximale générale des véhicules peut atteindre, lorsque les conditions de la route, de la circulation et de visibilité sont favorables: a. 50 km/h dans les localités"*. Cette limitation à 50 km/h sert de règle générale dans les localités, conformément à l'article 32, al. 2 LCR. Cette limitation à 50 km/h a été introduite par le Conseil fédéral au 1^{er} janvier 1984.

Des exceptions à cette règle générale sont possibles à certaines conditions au travers de l'ordonnance fédérale sur les zones 30 et les zones de rencontre mais également en vertu de l'article 108 OSR. Sur les routes à l'intérieur des localités, pour les vitesses inférieures à 50 km/h, la graduation est fixée à 10 km/h.

Depuis de nombreuses années, l'application de ces règles a permis à la Ville de Fribourg d'introduire, petit à petit, de nombreuses exceptions à la règle générale du 50 km/h que ce soit sous forme de zones 30 km/h, de zones de rencontre, de zones piétonnes ou encore de tronçons à vitesse limitée comme c'est le cas par exemple à la route de la Pisciculture (40 km/h).

Un important projet de limitation des vitesses à 30 km/h a été mis en place en automne 2023 en ville de Fribourg. C'est la question du bruit routier et plus particulièrement du respect de l'Ordonnance sur la protection contre le bruit (OBP) qui a justifié cette mesure, même si elle apporte également des effets positifs sur d'autres domaines tels que la qualité de vie, la sécurité routière ou encore la cohabitation entre les différents usagers de la route.

Les limitations à 30 km/h ont été publiées dans la Feuille officielle par la DIME (Canton de Fribourg), qui est l'autorité compétente pour décider et publier des limitations de vitesses, la Ville de Fribourg n'étant pas au bénéfice d'une délégation de compétence dans ce domaine. A la suite de la publication, un seul recours a été enregistré. Le recours a été levé par le Préfecture et le recourant n'a pas saisi le Tribunal cantonal dans le délai imparti.

Dans l'objectif d'assainir ses routes au bruit routier, la Ville de Fribourg a posé depuis plusieurs années un revêtement phonoabsorbant sur divers tronçons routiers, pour un total de près de 12 km. La limitation de la vitesse à 30 km/h sur une partie importante du réseau routier communal est venue compléter ce dispositif de protection contre le bruit, car malgré la pose de ces revêtements, de nombreux axes routiers présentaient toujours des dépassements des valeurs limites (OPB). La réduction à 30 km/h permet de réduire de manière significative le nombre de personnes et de bâtiments exposés à un dépassement des valeurs limites.

La Ville de Fribourg a identifié une dizaine de tronçons où la vitesse maximale pouvait être limitée à 30 km/h: une mesure simple, efficace et peu coûteuse pour rendre le trafic routier moins bruyant et respecter les valeurs limites. Elle a ensuite analysé, sous l'angle de la mobilité, les autres axes sur lesquels un abaissement de la vitesse serait bénéfique, soit parce que la vitesse effective enregistrée était déjà inférieure à 50 km/h, soit pour assurer la cohérence du réseau routier et éviter des reports de trafic. Dès l'entrée en vigueur de ces abaissements de vitesse, 75% du réseau routier de la ville de Fribourg a été limité à 30 km/h, de jour comme de nuit.

La Ville et le Canton de Fribourg ont donc travaillé ensemble sur ce projet. La solution mise en œuvre en automne 2023 est le fruit d'un long processus.

Bilan un an après la mise en œuvre

Le projet n'a pas encore fait l'objet d'un bilan définitif, car les services techniques et les organes intéressés au cas fribourgeois (OFEV, EMPA, EPFZ et Cercle Bruit) sont encore en cours d'évaluation. On peut toutefois déjà affirmer que, selon les premiers résultats provisoires, des améliorations notables ont été mesurées tant au niveau du bruit que de la sécurité.

D'autres thématiques font également l'objet d'un suivi, comme par exemple l'impact du 30 km/h sur la vitesse commerciale des transports publics, mais le projet n'a pas eu d'effet particulièrement négatif au niveau technique. Il a, en revanche, engendré beaucoup de réactions au niveau médiatique et politique.

On peut citer:

- de nombreux articles et sujets dans les médias écrits et électroniques;
- de très nombreuses réactions de particuliers (habitants de la ville ou du canton), pour critiquer ou soutenir la mesure;
- plusieurs pétitions dans le quartier du Schoenberg pour demander une extension du 30 km/h;
- des pétitions de l'UDC Ville de Fribourg et de Mme Cécile Krassnitzer pour demander le retrait du 30 km/h;

- au niveau fédéral (pas directement en lien avec le projet de Fribourg), une intervention parlementaire pour freiner l'extension des limitations à 30 km/h dans les villes.

A noter que cette thématique est actuellement d'actualité dans de très nombreuses villes en Suisse et ailleurs. A ce titre, l'Union des villes suisses a pris position en faveur du 30 km/h dans les villes. On peut également citer, par exemple, le récent (juillet 2024) arrêt du Tribunal fédéral qui soutient la Ville de Berne dans le cadre d'une décision de passer un axe à 30 km/h.

D'une manière générale, on ressent un plus fort soutien au projet 30 km/h de la part des habitants de la ville, qui bénéficient de la réduction des nuisances du trafic et à contrario une attitude plus critique des habitants de la périphérie, qui voient surtout dans le 30 km/h une contrainte pour les automobilistes. Ce constat ne peut bien entendu pas être généralisé et on trouve des soutiens et des opposants à la mesure dans tous les milieux.

Planification

Actuellement, la Ville de Fribourg étudie les projets suivants en lien avec les vitesses:

- L'extension de la zone 30 km/h dans le quartier du Jura-Torry. Ce projet est discuté depuis plusieurs années avec l'association de quartier et n'a pas de rapport avec les limitations à 30 km/h en lien avec le bruit. Il s'agit de consolider les zones à modération de vitesse que la Ville met en place dans les différents quartiers depuis le début des années 2000.
- L'extension des limitations à 30 km/h dans le quartier du Schoenberg. Dans ce secteur, les nouvelles limitations ne portent que sur une petite portion du réseau routier et les habitants demandent d'étendre le périmètre à 30 km/h. Un accident mortel impliquant un enfant fin 2023 est venu renforcer cette demande. Des collectifs de ce quartier ont par ailleurs déposé plusieurs pétitions demandant l'introduction du 30 km/h dans leur quartier.

Dans le cadre des projets de requalification de l'espace public, il pourra y avoir des modifications ponctuelles des régimes de vitesses sur des secteurs très précis. Ce sera par exemple le cas au carrefour Richemond, à la place du Pertuis actuellement en chantier, où des zones de rencontre seront aménagées, ou encore sur le pont de Zaehringen, qui sera limité à 30 km/h. Les projets de requalification du Bourg étape 2 et de la place de la Gare comporteront aussi de telles mesures, qui sont étudiées et décidées au cas par cas, dans le cadre des études menées dans ces projets.

Stratégie future

La Ville de Fribourg ne peut pas décider de manière unilatérale de modifier les limites de vitesses sur le territoire communal. Elle doit impérativement passer par le Canton (la DIME) et toute modification de vitesse doit faire l'objet d'une publication opposable aux tiers. Par ailleurs, le droit fédéral maintient la règle générale du 50 km/h à l'intérieur des localités, sauf exceptions.

Pour rappel, le projet 2023 s'est appuyé au niveau légal sur la lutte contre le bruit routier et le respect de l'OPB. Si l'on souhaite étendre les limitations à 30 km/h sur des tronçons qui n'ont pas de problème de respect de l'OPB, on n'a pas de certitude sur l'appui du Canton. D'éventuelles oppositions pourraient également engendrer de longues procédures. Malgré cela, le Conseil communal continuera à développer des projets dans la limite de ses compétences et de ses moyens et en tenant compte des impératifs de validation par le Canton.

Conclusion

En conclusion, le Conseil communal est d'avis que la demande des postulats n°91 et n°135 d'étudier une extension significative du 30 km/h dans les quartiers est possible.

En revanche, le Conseil communal fait le constat que l'introduction générale du 30 km/h en ville de Fribourg n'est pas possible à l'heure actuelle, et ce pour des raisons relevant du droit supérieur.

Le Conseil communal poursuit la stratégie suivante:

- établir un bilan clair des effets du projet mis en place en 2023 et le communiquer au premier semestre 2025;
- continuer à travailler sur des mesures ponctuelles comme pour les quartiers de Jura-Torry et du Schoenberg, pour lesquels la situation actuelle justifie selon lui la poursuite de ses efforts visant la réalisation de mesures à court terme, telles que zones 30 ou zones de rencontres, par exemple, ou encore l'introduction de limitation de vitesse dans le cadre des projets de requalification;
- à plus long terme, terminer ou renforcer les mises en zone 30 km/h dans l'ensemble des quartiers.

Les postulats n° 91 et 135 sont ainsi liquidés.