

**Rapport final du Conseil communal au sujet du postulat n° 154  
de M. Christophe Giller (UDC) et de 10 cosignataires  
demandant un rapport sur l'utilité de la pose de nombreux gendarmes couchés sur les routes**

En séance du 23 février 2015, le Conseil général transmettait au Conseil communal le postulat n° 154 de M. C. Giller et de 10 cosignataires lui demandant un rapport sur l'utilité de la pose de nombreux gendarmes couchés sur les routes.

### Résumé du postulat

L'auteur du postulant s'interroge sur l'efficacité des gendarmes couchés en relation avec les inconvénients qu'ils occasionnent: nuisances sonores, durée de vie du revêtement, inconfort dans les TP et déneigement. Il demande au Conseil communal d'étudier la possibilité de mettre en œuvre d'autres mesures de modération du trafic sur les axes principaux et les lignes de transport en commun et de remplacer si possible les gendarmes couchés existants par un aménagement mieux adapté et ayant une efficacité similaire.

### Réponse du Conseil communal

#### Aspects généraux

A de nombreux endroits, l'augmentation du volume de trafic ainsi qu'une sensibilité accrue aux questions de sécurité conduisent à l'introduction de mesures de modération du trafic. C'est au début des années huitante que Fribourg a commencé à mettre en place des mesures de modération sur son territoire. La route du Fort-Saint-Jacques et une partie de la route de la Vignettaz ont été les premiers tronçons équipés, notamment avec de nombreux décrochements verticaux. Ces réalisations s'appuyaient sur des enquêtes, des comptages de la vitesse, des comptages de la charge du trafic et une pétition signée par un grand nombre de bordiers. Cette première expérience allait susciter de nombreuses demandes de la part d'autres quartiers. Dès lors, on a assisté à une augmentation significative de la mise en place d'aménagements visant à modérer la circulation, tous types de mesures confondues.

L'intégration des mesures de modération de trafic s'est principalement concentrée sur des routes collectrices qui desservent les quartiers ainsi que sur des routes d'intérêt local. Mais l'idée de modifier le comportement des conducteurs de véhicules même sur les routes principales est acquise. C'est ainsi que le Service des ponts et chaussées a mis sur pied un groupe de travail dénommé VALTRALOC (valorisation des traversées de localités) chargé de définir une conception de modération de trafic à l'échelon cantonal.

## Objectifs de la modération de trafic

L'objectif principal de la modération de trafic est d'assurer la qualité de vie des quartiers d'habitation:

- en réduisant la vitesse des véhicules;
- en redonnant une certaine priorité à la mobilité dite douce;
- en dissuadant le trafic de transiter dans les zones résidentielles;
- en améliorant la sécurité routière.

Elle peut également servir à la gestion des circulations.

Les aménagements permettant d'atteindre ces objectifs se matérialisent de plusieurs façons comme par exemple:

- les portes d'entrée de zones à vitesse limitée;
- les marquages au sol;
- les décrochements horizontaux;
- les décrochements verticaux;
- le stationnement alterné.

La définition des objectifs visés par la modération du trafic peut varier suivant la fonction et le classement d'une route dans le réseau routier. Sur les routes d'intérêt local, on envisagera des mesures constructives associées à une limitation des vitesses. Sur les routes à orientation trafic, on préférera prévoir des mesures qui répondent à la dynamique de la circulation. Dans la plupart des cas, la mise en place de signaux ne suffira pas pour atteindre les objectifs visés, en particulier lorsqu'il s'agit de limitations de la vitesse. D'où l'utilité des décrochements verticaux et horizontaux ainsi que des rétrécissements latéraux qui se prêtent à la modération du trafic sur les routes d'intérêt local. La décision sur les mesures à mettre en place dépend principalement des vitesses pratiquées. Si les vitesses sont faibles, en théorie aucune mesure n'est nécessaire. Si par contre, les vitesses sont élevées, l'aménagement doit être conséquent.

Lors du choix et de la mise en œuvre des éléments de modération du trafic, il s'agit de suivre les principes des normes VSS correspondantes. Un respect des directives quant à la géométrie de ces éléments permettra de réduire les vitesses tout en tenant compte des besoins des piétons, des cyclistes et du trafic lourd. Pour les décrochements verticaux, les normes VSS (Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute, en français: association suisse des professionnels de la route et des transports) préconisent des valeurs en fonction du type de route et du régime de circulation. Par exemple:

- une longueur de plateau doit se situer entre 5 et 15 m;
- la longueur de la rampe entre 80 et 200 cm;
- la hauteur du décrochement entre 6 à 12 cm;
- soit une pente de la rampe se matérialisant entre 3 et 15%.

## Bases légales

Les mesures de circulation qui peuvent être mises en vigueur pour modérer le trafic sont prises sur la base de l'art. 3, al. 4 de la loi fédérale sur la circulation routière (LCR), de l'art. 2a de l'ordonnance sur la signalisation routière (OSR) et de l'ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre (OZ30). Les mesures de génie civil ont trait à la construction routière. C'est donc l'art. 21a de la loi sur les routes (LR) du Canton de Fribourg qui est prévu pour cela.

## Conclusion

Les Services de la Ville de Fribourg ont toujours pris l'avis des associations de quartiers pour les futures mesures de modération à mettre en place. Celles-ci ont également été réalisées en tenant compte des normes en vigueur au moment de leur mise en place. La perceptibilité des décrochements verticaux a également été garantie en combinant les marques particulières avec un éclairage suffisant.

Le territoire de la commune de Fribourg comptabilise 76 décrochements verticaux sous la forme de rehaussements ponctuels, de rampes d'accès à des plateaux surélevés ou de coussins berlinois. Sur ces 76 modérateurs, seuls huit sont situés sur un axe de circulation limité à 50 km/h dont quatre se trouvent sur des tronçons empruntés par des transports publics. Ces quatre endroits sont tous situés sur des routes cantonales (rue de Morat à la hauteur de la route de Grandfey et route de Berne/Tavel au niveau du double giratoire de Saint-Barthélemy). Ainsi, le respect des normes lors de la construction des rampes, l'inscription de ces mesures dans des zones à régime de vitesse lente n'induit que peu de remarques du voisinage.

La démolition de telles infrastructures au profit d'autres mesures de modération nécessiterait une longue procédure et induirait d'importants coûts. Par ailleurs, ces mesures ont une grande efficacité et il ne serait pas facile de les remplacer par d'autres pour une même efficacité. La Ville de Fribourg ne souhaite pas et ne dispose pas non plus de moyens financiers suffisants pour accorder une priorité d'intervention à la requalification de ces quelques décrochements verticaux qui donnent globalement satisfaction.

Compte tenu de la faiblesse de moyens financiers pour assurer la modération du trafic en ville (100'000 francs/an), la construction de décrochements verticaux constitue souvent un des moyens les plus économiques. Combinés à d'autres mesures et répartis sur des distances régulières, ils permettent d'assurer un écoulement fluide du trafic à vitesse lente de manière à réduire l'impact sonore de ce type de mesure. Depuis quelques années, la normalisation des pentes des gendarmes couchés a permis d'atténuer la génération de bruit par rapport aux décrochements verticaux de première génération.

Il s'agit enfin à chaque fois de faire une pesée des intérêts entre la sécurité, la vitesse, le bruit, le confort et le coût. Globalement, ces installations sont plutôt bien perçues et ne génèrent pas de réclamations. Il est vrai toutefois que, ponctuellement, ces mesures sont critiquées. Dans de tels cas, il est plutôt proposé d'accompagner ces mesures par d'autres, de manière à réduire l'effet "freinage – accélération" que l'on constate lorsque les mesures sont isolées ou lorsque les rampes sont trop abruptes. Des contrôles sporadiques de vitesse permettent aussi de réduire les ardeurs de certains automobilistes. Des demandes peuvent être faites auprès de la Police cantonale, qui est seule à disposer de cette compétence dans le canton de Fribourg.

Le postulat n° 154 est ainsi liquidé.