

**Rapport final du Conseil communal au sujet du postulat n° 138
de M. Pierre-Olivier Nobs (CG-PCS), repris par M. Maurice Page (CG-PCS),
et de 23 cosignataires
demandant de transformer le secteur "Motta" en zone de rencontre
(cf. voies surlignées en jaune dans l'annexe)**

En séance du 16 décembre 2014, le Conseil général transmettait au Conseil communal le postulat n° 138 de M. P.-O. Nobs, repris par M. P.-O. Nobs, et de 23 cosignataires lui demandant de transformer le secteur "Motta" en zone de rencontre (cf. voies surlignées en jaune dans l'annexe).

Résumé du postulat

Le postulat souhaiterait la mise en place d'une zone de rencontre dans le secteur de la "Motta" en argumentant notamment sur le fait que ce quartier est très fréquenté par les promeneurs et les cyclistes et qu'il mériterait une requalification qui permettrait, entre autres, d'améliorer la qualité de vie des habitants, ainsi que la sécurité des enfants et autres piétons. L'auteur du postulat estime également que les coûts de réalisation pour la mise en place d'une telle zone seraient vraisemblablement bas.

Réponse du Conseil communal

Préalablement à l'analyse de l'opportunité de mise en place d'une telle zone à vitesse limitée dans le secteur de la Motta, il est important de rappeler les aspects généraux liés au concept et aux procédures pour l'instauration d'une zone de rencontre.

Aspects généraux

Dans une zone de rencontre, la priorité est clairement donnée aux piétons et, dans une moindre mesure, aux cyclistes. Le but est d'assurer une meilleure cohabitation et un meilleur partage de l'espace entre les différents usagers de la chaussée. Hormis l'inversion des priorités entre les piétons et le trafic routier, les règles suivantes sont applicables: limitation de la vitesse à 20 km/h, priorité de droite, stationnement interdit en dehors des places de parc prévues à cet effet et les piétons peuvent traverser la chaussée où bon leur semble et occuper l'espace, sans pour autant gêner inutilement la circulation.

Préalablement à la réalisation d'une telle zone à vitesse limitée, une expertise d'opportunité détaillée doit être réalisée, de manière à fixer les objectifs à atteindre, comme par exemple l'amélioration de la qualité de vie et de séjour, le renforcement de la sécurité routière ou encore la dissuasion pour le trafic de transit. Ce document doit également donner des indications sur la

hiérarchie du réseau routier, le niveau actuel des vitesses, les qualités actuelles et souhaitées du lieu en tant qu'habitat, cadre de vie et site économique. L'accidentologie ainsi que la liste des aménagements permettant d'atteindre ces objectifs doivent également y figurer. Puis une nouvelle expertise sera réalisée une année après la mise en place de la zone, afin d'évaluer si elle remplit les objectifs initialement définis.

Au niveau de sa réalisation, une zone de rencontre est accompagnée d'une restriction de vitesse et généralement d'aménagements sur la chaussée et de modification de la signalisation. Toutes ces mesures nécessitent une demande préalable auprès du canton, une mise à l'enquête et des publications. Dans l'ensemble, il s'agit d'une procédure longue, qui peut également se prolonger en cas d'opposition ou de recours.

La création d'une zone de rencontre n'est pas simplement limitée à la pose des signaux OSR 2.59.5 et 2.59.6, panneaux "*zone de rencontre*", mais la zone doit être traitée comme un réaménagement de l'espace public avec du mobilier urbain, un traitement de la chaussée, qui intègre bien entendu la composante mobilité mais également des aspects urbanistiques, génie civil ou encore environnementaux et de protection des biens culturels. Le bon fonctionnement de ces zones est fortement lié à ces réaménagements. L'identité visuelle de ces zones est fondamentale, il est important que la zone soit clairement identifiable par les conducteurs.

En matière financière, ces aménagements sont onéreux. Le Service de la mobilité dispose d'un montant d'investissement annuel de 100'000 francs pour réaliser tant des aménagements liés à la modération de trafic, que pour la sécurité sur le chemin de l'école ou encore pour les transports publics.

Opportunité de mise en zone de rencontre

En ce qui concerne l'opportunité de réalisation d'une telle zone en Basse-Ville et plus précisément sur les axes suivants, ruelle des Liguoriens, Petites-Rames et chemin de la Motta, les éléments de réponse suivants peuvent être apportés.

L'analyse de l'accidentologie sur les dix dernières années montre qu'aucun accident ayant fait l'objet d'un rapport de police impliquant des piétons ou des cyclistes ne s'est produit sur les axes mentionnés ci-dessus. De plus, au regard de l'inventaire établi chaque année par la Confédération, ce secteur n'est pas répertorié comme un point noir du réseau routier communal. En terme d'infrastructure, ces rues sont actuellement au bénéfice d'une zone 30 km/h. Contrairement aux zones de rencontre, les piétons peuvent traverser la chaussée où bon leur semble mais n'ont pas la priorité par rapport au trafic. De plus, compte tenu des gabarits à disposition et du contexte historique, les trottoirs y sont inexistant, à quelques exceptions près.

Il existe dès lors, à l'heure actuelle, de bonnes conditions de cohabitation entre les différents usagers de la route. Cette situation fonctionne plutôt bien et n'engendre pas de lacunes sécuritaires. Les piétons et cyclistes, très nombreux notamment en été, côtoient le trafic automobile sur les chaussées, sans grands conflits. L'absence de trottoirs contribue à faciliter cette mixité entre les différents usagers.

Le Service de la mobilité a effectué des comptages de trafic. Il ressort de ces relevés, effectués par forte fréquentation piétonne, sur une période d'une semaine, durant le mois d'août, que les vitesses pratiquées dans ce secteur sont conformes à la zone 30 km/h en vigueur. En effet, un des critères pour évaluer si les objectifs de la vitesse de la zone limitée à 30 km/h sont respectés est le contrôle des vitesses V85 (vitesse respectée par 85% des automobilistes) qui devrait être inférieur à 38 km/h.

Au vu des résultats, toutes les valeurs sont nettement inférieures à cette valeur (cf. pièce jointe), certaines sont même très proches des vitesses pratiquées dans une zone de rencontre.

Au regard des éléments ci-dessus, la mise en place d'une zone de rencontre serait compatible avec le secteur, à condition de prévoir un réaménagement de l'espace public. Toutefois, cette mesure ne constitue pas une priorité d'action de la Ville de Fribourg. Les rues incluses dans le périmètre fonctionnent globalement bien à l'heure actuelle avec des vitesses pratiquées proches de celles des zones de rencontre. La sécurité des piétons et cyclistes n'y est pas compromise et la qualité de vie des habitants est améliorée, notamment de par les vitesses pratiquées.

Conclusion

Il apparaît toutefois que la qualité du site mériterait un traitement de qualité des espaces publics. Le potentiel de qualité résidentielle du secteur pourrait être grandement amélioré. Ainsi, l'introduction d'une zone de rencontre à cet endroit remplirait plus un objectif de requalification des espaces publics qu'un objectif de mobilité.

Conscient de cet enjeu important, le Conseil communal regrette de ne pas avoir les moyens financiers nécessaires à l'inscription de cette mesure dans les priorités d'actions de ces prochaines années. Toutefois, il veillera à ce que ce type de mesure soit possible dans le cadre de la révision du Plan d'aménagement local.

Le secteur de la Motta, au vu des éléments précédents, fonctionne déjà avec certaines caractéristiques d'une zone de rencontre. Les vitesses pratiquées y sont faibles, la cohabitation entre les usagers de la chaussée fonctionne plutôt bien et n'induit pas de lacunes sécuritaires. Dès lors, à court terme, la mise en place d'une zone de rencontre n'est pas une priorité. De plus, comme mentionné dans l'argumentaire ci-dessus, la réalisation d'une telle zone est longue, complexe et coûteuse. La Ville de Fribourg ne dispose pas de moyens financiers suffisants pour accorder une priorité d'intervention à la requalification de cet espace.

Le postulat n° 138 est ainsi liquidé.

