

EXTRAIT DU PROCES-VERBAL
DE LA SEANCE DU CONSEIL GENERAL
DU 27 MAI 2013

M. Thierry Steiert, Directeur de la Police locale et de la Mobilité, tient les propos suivants :

"En séance du 30 avril 2012, le Conseil général transmettait au Conseil communal le postulat n° 37 de Mme E. Strozzi et de 18 cosignataires lui demandant l'amélioration et l'assainissement des passages piétons de la ville.

Ce texte souligne que le nombre d'accidents survenant sur des passages piétons est particulièrement élevé en Suisse puisqu'en 2010, 20 personnes ont été tuées et 270 grièvement blessées.

Selon le postulat, l'analyse publiée par le TCS fin 2011, bien qu'imparfaite, confirme que bon nombre de passages piétons de la ville ne correspondent pas aux normes de sécurité actuelles.

Réponse du Conseil communal

1. Analyse de la situation actuelle et inventaire des passages piétons

La ville de Fribourg dispose d'un inventaire des passages piétons depuis de nombreuses années. De nombreuses caractéristiques de ces passages sont recueillies (présence d'un îlot de protection, d'une régulation lumineuse, de bordures de trottoir abaissées ou hautes, etc.). Chaque année, un rapport et une carte d'analyse des accidents sont effectués. Sur cette base, des diagnostics ponctuels de la sécurité sont effectués année après année, en particulier sur les points noirs et à proximité des écoles. Toutefois, aucune analyse systématique et globale n'a été effectuée pour l'ensemble de la ville.

Suite au dépôt du postulat, le service de la Mobilité a complété son inventaire en collectant des informations plus détaillées et en évaluant systématiquement chaque passage.

2. Critères d'évaluation

Les passages piétons ont été évalués selon les critères suivants :

1. L'emplacement : *Ce paramètre est jugé en fonction de l'utilité du passage, sa dangerosité, sa proximité avec des cases de stationnement et des conflits potentiels avec les arrêts de bus.*
2. L'accessibilité : *Jugée en fonction de la présence d'abaissements des bordures de trottoirs, la présence d'un îlot, la largeur de la chaussée, la dimension des zones d'attente, la présence d'obstacles, la qualité du revêtement de la chaussée à traverser et la signalisation pour les personnes malvoyantes.*
3. La visibilité diurne : *Jugée en fonction de la signalisation, de la qualité du marquage, de la visibilité du marquage et de la distance de perception (diurne).*
4. La visibilité nocturne : *Jugée en fonction de la qualité et de l'emplacement de l'éclairage, de la visibilité du marquage et de la distance de perception (nocturne).*

En plus de ces critères, les recommandations du Bureau de Prévention des accidents (BPA) ont été prises en compte, ainsi que deux études indépendantes menées par le TCS et l'association

RoadCross, qui ont analysé quelques dizaines de passages à Fribourg. Enfin, l'accidentologie liée aux différents passages piétons a également été prise en compte.

3. Analyse

En tout, 322 passages ont été examinés, avec à chaque fois au minimum un contrôle diurne et un contrôle nocturne. Dans la mesure du possible, au moins un des deux contrôles a été effectué durant les heures de pointe, avec des flux piétons et des charges de trafic élevés. Les évaluations ont été faites en rédigeant des fiches et en prenant systématiquement des photos. Si nécessaire, des croquis/plans ont été réalisés en complément.

Chaque passage possède des caractéristiques différentes et les résultats sont variés, mais globalement la situation peut être considérée comme satisfaisante. C'est la visibilité qui pose le plus de problèmes, avec 29 passages sur 322 qui sont jugés insuffisants en conditions diurnes et 18 en conditions nocturnes. Puis l'accessibilité, avec 25 insuffisances et les emplacements, avec 15 insuffisances.

- Les problèmes de visibilité proviennent en partie de l'éclairage, puisque dans 9 cas, celui-ci est jugé insatisfaisant et dans 30 autres cas perfectible. Quant à la visibilité du marquage, elle n'est pas adéquate dans 16 cas.
- Les problèmes d'accessibilité sont surtout liés aux rabaissements de bordures, qui sont totalement manquants sur 35 passages et uniquement d'un seul côté sur 45 autres passages. Puis, les problèmes de largeur des traversées apparaissent dans une quarantaine de cas. Les zones d'attente sont perfectibles dans cinquante cas.
- Les problèmes d'emplacements sont plus difficiles à résoudre, car il n'y a souvent pas de situation optimale qui permettrait de réunir toutes les conditions requises. L'étude montre toutefois qu'on pourrait améliorer la compatibilité des passages avec les arrêts de bus dans 35 cas et dans 25 autres cas revoir les distances séparant les passages des files de stationnement situées en amont/aval. Dans une vingtaine de cas, on pourrait également reconsidérer l'utilité et donc l'existence des passages.

Au niveau des accidents répertoriés sur les passages, la tendance est relativement stable : 13 accidents ayant fait l'objet d'un rapport de police en 2008, 11 en 2009, 13 en 2010, 14 en 2011. Les statistiques 2012 ne sont pas encore connues. La répartition des accidents est assez hétérogène et aucun passage ne répertorie plus de deux accidents durant les quatre années analysées.

Si on compare ces données avec les statistiques nationales, on obtient des résultats plutôt similaires puisqu'au niveau Suisse, la tendance est stable, avec des valeurs comprises entre 1'000 et 1'150 victimes par année entre 2006 et 2012. Par contre il y a entre 20 et 29 piétons tués par année sur les passages piétons en Suisse sur cette période alors que le dernier accident mortel en ville date de 2005.

Piétons blessés ou tués, 2006-2011						
	2011	2010	2009	2008	2007	2006
sur passage pour piétons						
Victimes	997	1'001	1'077	1'029	1'158	1'089
Tués	28	20	25	29	21	21
Blessés graves	292	287	290	278	368	305
Blessés légers	677	694	762	722	769	763

Evolution des victimes d'accidents sur les passages piétons en Suisse 2011-2006

4. Mesures adoptées

Au niveau de la visibilité, un nouveau type de peinture sera appliqué sur les passages dès cette année. Elle rendra les marquages plus visibles et augmentera le contraste par rapport à la chaussée. De plus, la présence de billes réfléchissantes dans cette peinture améliorera également la visibilité nocturne. Ce nouveau revêtement sera appliqué graduellement, en commençant par les passages les plus urgents et ceux qui seront touchés par des réfections de chaussée. L'application de la nouvelle peinture sur l'ensemble des passages prendra toutefois plusieurs années.

Au niveau de l'assainissement général (emplacement, accès, etc.), l'amélioration des passages piétons est déjà prise en compte lorsque des travaux de réfection de la chaussée ont lieu. Ce sera donc également le cas pour les chantiers de cette année et l'inventaire sera systématiquement utilisé pour définir les points à corriger ou à améliorer.

Le service de la Mobilité poursuit également cette tâche dans le cadre du budget qui lui est alloué annuellement pour améliorer la sécurité des routes et des carrefours. Durant l'année 2013, c'est la zone située entre les intersections de la route de Saint-Barthélemy, de la route de la Cité-des-Jardins et du chemin des Kybourg qui sera traitée. Les passages piétons situés dans ce secteur, qui étaient spécialement dangereux et mal placés, seront donc mis en conformité.

Enfin, une attention particulière sera portée à l'évolution de la situation dans les endroits de la ville qui vont subir des changements importants, notamment dans le cadre de l'ouverture de pont de la Poya. Les passages piétons du Bourg subiront par exemple beaucoup moins de contraintes, mais d'autres endroits devront être réévalués. Il sera donc utile de veiller à ce que l'inventaire effectué dans le cadre de ce postulat soit régulièrement mis à jour.

5. Conclusions de l'expertise

L'assainissement des passages piétons est une tâche complexe, qui implique notamment des mesures de génie civil coûteuses pour les retouches des bordures et des chaussées. Il est donc logique que ces travaux s'étalent dans le temps, en profitant des opportunités offertes lors des différentes réfections de chaussées qui ont lieu chaque année. Le procédé d'assainissement peut être comparé à la mise en conformité des arrêts de bus à la loi fédérale sur l'égalité pour les handicapés (LHand), qui nécessite là aussi des modifications importantes qui s'étaleront sur une longue période.

A travers l'assainissement des passages piétons les moins adéquats et l'amélioration du marquage et de l'éclairage, le Conseil communal souhaite, petit à petit, infléchir encore la statistique des accidents impliquant des piétons.

La politique d'extension des zones 30 et des zones de rencontre permet également d'offrir aux piétons des conditions sécuritaires améliorées."