

POSTULAT N° 64 (2011-2016)
RAPPORT FINAL

EXTRAIT DU PROCES-VERBAL
DE LA SEANCE DU CONSEIL GENERAL
DU 24 FEVRIER 2014

M. Thierry Steiert, Directeur de la Mobilité, résume le rapport ci-après:

"En séance du 29 octobre 2012, le Conseil général transmettait au Conseil communal le postulat n° 64 de M. A. Burri et de Mme E. Strozzi, ainsi que de 9 cosignataires, lui demandant d'arrêter un plan d'action à long terme pour la création de zones de rencontre, ainsi que la réalisation dans les délais les plus brefs de zones de rencontre à proximité des écoles.

Cette planification devrait préciser le nombre minimal de zones de rencontre à introduire chaque année sur le territoire communal et prévoir la mise en place dans les plus brefs délais de zones de rencontre aux environs de toutes les écoles (de tous les degrés), puisque ces endroits sont les plus touchés par la densité de piétons et de voitures à des moments précis de la journée.

Réponse du Conseil communal

1. Considérations générales

Une zone de rencontre (également appelée zone 20) est une zone où la priorité est donnée aux piétons et, dans une moindre mesure, aux cyclistes, ceci dans une logique de partage de l'espace par les différents usagers. La vitesse maximale pour les automobilistes et autres conducteurs d'engins motorisés est formellement fixée à 20 km/h. Les règles de priorité sont simples: priorité de droite et rouler sur la voie de droite. Les piétons n'ont pas l'obligation de se déplacer sur les trottoirs, s'ils existent.

Préalablement à la mise en place d'une zone de rencontre, une expertise doit être réalisée pour évaluer les conditions du trafic (charges, vitesses, accidentologie, etc). Puis, une nouvelle expertise est réalisée une année après la mise en place de la zone afin d'évaluer si celle-ci remplit les objectifs initialement fixés. Si ceux-ci ne sont pas atteints, ce qui peut par exemple être le cas lorsque les vitesses enregistrées sont trop élevées ou lorsqu'on constate un nombre important d'accidents, il conviendra soit d'installer de nouveaux aménagements, soit de revenir à la situation initiale prévalant avant la mise en place de la zone rencontre.

Au niveau de sa réalisation, une zone de rencontre est accompagnée d'une restriction de vitesse et généralement d'aménagements sur la chaussée, de suppression de places de stationnement et de modifications de la signalisation. Ces mesures nécessitent des publications, une demande préalable auprès du Canton et une mise à l'enquête. Dans l'ensemble, il s'agit d'une procédure relativement longue (plusieurs mois) et complexe, qui peut encore s'allonger en cas de préavis négatif et/ou d'oppositions.

2. Inventaire des zones de rencontre

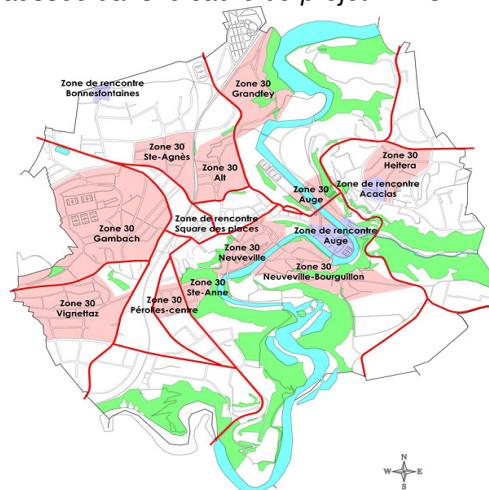
Il y a actuellement quatre zones de rencontre en Ville, situées au Square des places, à la route des Bonnesfontaines, en l'Auge et à la route des Acacias.

Deux autres zones de rencontre sont planifiées au chemin Monséjour (réalisation prévue en 2013) et à la rue Joseph-Piller (réalisation prévue en 2013-2014). Une troisième zone, située au Botzet, a été récemment envisagée, puis écartée pour des raisons budgétaires.

3. Stratégie actuelle

La stratégie de limitation des vitesses en ville consiste globalement à conserver les axes structurants en limite 50 km/h et d'aménager petit à petit les quartiers en zone 30 km/h. Cette transition a déjà été largement entamée avec les zones 30 de Gambach, Vignettaz, Heitera, Alt, Sainte-Agnès, Neuveville, Bourguillon, Grandfey, Pérrolles-Centre/Sainte-Anne, Auge et Gottéron. D'autres projets sont en cours de réalisation ou projetés dans les secteurs Villars-les-Joncs/Vieux-Chênes/Schoenberg, Torry, etc.

La mise en place de zones de rencontre s'effectue, quant à elle, au cas par cas. La future zone de rencontre de Monséjour a été planifiée lorsqu'un projet immobilier a donné l'occasion de réhabiliter le secteur, tandis que la zone de Joseph-Piller est liée aux mesures d'accompagnement du pont de la Poya. Le projet avorté du Botzet était lié à l'opportunité offerte par la réfection de la chaussée dans le cadre du projet PLACAD (Chauffage à distance).



Ville de Fribourg
Service de la Mobilité

Plan de situation des zones à vitesse limitée
Etat 2011

4. Mise en place systématique de zones de rencontre à proximité des écoles

Concernant la mise en place systématique de zones de rencontre aux abords des écoles, il y a lieu de tenir compte des considérations suivantes:

CRITÈRES DE MISE EN OEUVRE

Une zone de rencontre permet principalement d'atténuer l'effet de coupure créé par une route en regroupant les deux zones riveraines et donc en facilitant les échanges transversaux. Son bon fonctionnement dépend grandement de la bonne mixité des usagers qui la fréquentent. Si une école garantit effectivement des flux de piétons, ceux-ci ne sont pas forcément transversaux et ne sont souvent que très ponctuels. La présence d'une école est donc un critère à prendre en compte lors de la création d'une zone de rencontre, mais n'est pas l'élément déterminant pour juger du bien-fondé de cette zone.

BUDGET ET RÉALISATION

Une zone de rencontre est généralement accompagnée de marquages au sol et/ou de coloration de la chaussée, d'installation de mobilier urbain, de suppression de places de stationnement, de rabaissement ou de suppression de trottoirs. Sa création ne consiste donc pas simplement à l'installation de panneaux de limitation de vitesse, mais doit être considérée

comme un aménagement d'un espace public dans sa globalité, avec une composante mobilité, mais également édilitaire et urbanistique.

Ces aménagements varient selon les situations, mais sont souvent indispensables pour atteindre les objectifs recherchés. On constate d'ailleurs régulièrement dans les zones 30 à quel point il est difficile de faire respecter les limitations de vitesse. Le bon fonctionnement des zones de rencontre est donc fortement lié à la qualité des aménagements effectués. Et a contrario, une zone de rencontre sans aménagement, où les automobilistes rouleraient largement au-dessus de la limitation de vitesse, serait dangereuse et contre-productive.

Le Service de la mobilité dispose actuellement d'un budget annuel de 100'000 francs pour réaliser des aménagements liés à la modération du trafic. Un tel budget ne permet pas d'envisager la création d'une multitude de zones de rencontre dans des délais rapprochés. Le projet de zone de rencontre du Botzet a justement été gelé pour des raisons budgétaires.

ACCIDENTS

L'analyse de l'accidentologie en Ville qui a porté de 2008 à 2011 ne montre pas de point noir particulier à proximité des écoles. Les zones qui concentrent le plus d'accidents concernent plutôt les carrefours et les grands axes. Avec des moyens limités, il paraît donc plus judicieux de traiter prioritairement ces points-là et d'éviter une trop grande dispersion des ressources.

VITESSES

La plupart des écoles se trouvent déjà ou vont bientôt se trouver à l'intérieur de zones 30 km/h. Redéfinir tous les abords des écoles avec des zones de rencontre consisterait à créer des imbrications de différentes zones. Les limitations de vitesse en ville varieraient alors sans cesse entre 50-30-20 km/h. Des changements trop fréquents risquent d'être mal compris et donc mal respectés par les automobilistes.

5. Planification des zones de rencontre à long terme

Comme déjà mentionné, la création d'une zone de rencontre est une opération relativement complexe et plus ou moins coûteuse selon les cas, qui nécessite souvent d'être accompagnée d'une composante urbanistique. Dès lors, une réalisation au cas par cas semble plus appropriée qu'une planification à long terme. Cette méthode permet notamment de:

- s'appuyer et se synchroniser sur les projets à venir, typiquement dans le cadre de réalisations de plans d'aménagement de détail (PAD), comme cela a été le cas à Monséjour.
- se synchroniser avec la planification des mesures importantes à réaliser dans le futur, comme cela peut être le cas avec des mesures liées au Projet d'agglomération de deuxième génération (PA2).
- être en accord avec les contraintes budgétaires.

6. Conclusions

La stratégie actuellement retenue consiste à généraliser les zones 30 dans les quartiers, avec la réalisation de zones de rencontre au cas par cas, selon les besoins et les opportunités.

Au vu de ce qui précède, nous constatons qu'une réalisation systématique de zones de rencontre s'accorde donc mal avec cette planification et s'avère dans la pratique difficilement réalisable, principalement pour des raisons liées à la logique du réseau routier et aux budgets à disposition."