



REQUALIFICATION DE LA PLACE VIGNETTAZ-DALER SYNTHÈSE ATELIER MOBILITÉ 20.11.23

VF – 09.01.24



Rue Sebeillon 9A
1004 Lausanne
+41 21 312 19 17
info@idee21.ch
www.idee21.ch

Réalise l'intelligence collective

Tables des matières

1	Introduction	3
1.1	Contexte	3
1.2	Démarche participative	3
2	Atelier « mobilité » du 20.11.23	4
2.1	Objectifs	4
2.2	Déroulement	4
3	Résultats	6
3.1	Options d'aménagement discutées	6
3.2	Points positifs des options d'aménagement.....	7
3.3	Points négatifs des options d'aménagement.....	7
3.4	Synthèse des propositions - groupe 1.....	8
3.5	Synthèse des propositions - groupe 2.....	8
3.6	Synthèse des propositions - groupe 3.....	8
4	Synthèse générale	10
5	Prochaines étapes.....	11
6	La soirée en images	12
7	Annexe 1 : plans de l'avant-projet discutés.....	13
8	Annexe 2 : retranscription des résultats.....	15
8.1	Groupe 1	15
8.2	Groupe 2	16
8.3	Groupe 3	17

1 Introduction

1.1 Contexte

A l'ouest de Fribourg, la Place Vignettaz-Daler est une petite centralité de quartier bordant la route de Villars. La place fortement arborisée est animée par un kiosque récemment rénové et mis à disposition d'associations. Le périmètre accueille également un petit parc, un terrain de basketball ainsi qu'une aire de stationnement.

La place fait l'objet d'un projet de requalification dont l'objectif principal est la valorisation de l'ensemble du petit parc, des rues adjacentes ainsi que de l'arrêt de bus. La Ville de Fribourg a souhaité accompagner le projet par une démarche participative afin que les riverain·e·s, les usager·ère·s et les associations du quartier participent à l'évolution de cet espace public central et fortement apprécié.

1.2 Démarche participative

La première phase de la démarche (information et consultation) s'est déroulée au cours de l'année 2022 et comprenait une balade exploratoire et un atelier de consultation. Ces dispositifs ont respectivement permis :

- De faire émerger un diagnostic partagé basé sur les expertises d'usages des participant·e·s
- De définir des objectifs partagés pour alimenter le cahier des charges d'un mandat confié à une équipe de mandataires composée d'architectes-paysagistes, d'ingénieurs mobilité et d'ingénieurs civils en charge de l'élaboration de l'avant-projet.

Les données récoltées lors de la première phase de la démarche ont été transmises à l'équipe de conception sous forme de rapports de synthèse, consultables sur le [site internet de la ville de Fribourg](#). L'équipe pluridisciplinaire en charge du projet a intégré ces éléments à ses réflexions, pour produire différentes variantes d'aménagement de la place. Ces variantes ont été présentées et discutées lors de l'atelier de concertation du 11 mars 2023, qui marquait la deuxième phase de la démarche participative.

Les résultats produits (également consultables sur le [site internet de la ville de Fribourg](#)) ont permis de consolider l'avant-projet pour la requalification de la place Vignettaz-Daler. L'avant-projet a été présenté à l'occasion d'un évènement de restitution le 30 septembre 2023. Lors de la restitution, les personnes présentes ont exprimé de nombreux questionnements sur le volet mobilité du projet de requalification. Afin d'accueillir et de traiter ces questionnements, le maître d'ouvrage a décidé de poursuivre la démarche participative, sous la forme d'un atelier dédié au traitement de la mobilité aux alentours de la place.

2 Atelier « mobilité » du 20.11.23

2.1 Objectifs

L'atelier « mobilité » a été organisé en vue d'approfondir le dialogue sur le volet mobilité de l'avant-projet de requalification de la place Vignettaz-Daler, présenté au public lors de l'évènement de restitution du 30.09.23.

A ce titre, ses principaux objectifs étaient de :

- Informer les participant-e-s sur les différents enjeux d'aménagement et de mobilité à l'échelle du secteur de projet, et développer une compréhension commune de ces enjeux
- Présenter les options d'aménagement envisagées par l'équipe de conception
- Mettre en dialogue, critiquer et consolider ces options dans le cadre d'une réflexion collective

2.2 Déroulement

La soirée s'est déroulée en trois principaux temps :

- Un premier temps d'information, permettant à l'ensemble des participant-e-s de disposer d'un niveau de connaissance uniforme sur le projet et les scénarii envisagés
- Un temps de travail en atelier, qui a invité les participant-e-s à réagir aux options d'aménagement proposées et formuler des propositions pour les faire évoluer
- Un temps de mise en commun, permettant à chacun-e des prendre connaissance des réflexions menées dans les différents groupes

Information

La soirée, introduite par M. Elias Moussa, Conseiller communal à la direction de l'Edilité, s'est ouverte par un temps de cadrage et de présentation du déroulement de la soirée par Valentin Rossel, chef de projet chez IDEE 21, bureau en charge de la démarche participative. Puis l'équipe de conception a poursuivi avec la présentation du volet mobilité du projet de requalification de la place Vignettaz-Daler. Celle-ci a permis de préciser les enjeux liés à la mobilité à l'échelle du quartier et de la ville, et de détailler la solution d'aménagement proposée lors de l'évènement de restitution du 30.09. L'équipe de conception a notamment détaillé :

- Le concept de mobilité proposé à l'échelle « quartier »
- Les différents scénarii envisagés pour le volet mobilité du projet de requalification de la place (aménagements, régime de vitesse...)
- Les options d'aménagements plébiscitées à ce stade, qui ont servi point de départ aux réflexions et propositions en atelier.

Un temps d'échange a ensuite permis aux participant-e-s d'obtenir davantage de détails de la part de l'équipe de conception, composée de représentant-e-s des bureaux Christ & Gygax (ingénieur-e-s mobilité) et urbaplan (architectes paysagistes), ainsi que de M. Thirion, ingénieur mobilité, membre de la commission Mobilité de la ville de Fribourg. Les questions des participant-e-s ont notamment porté sur :

- Les raisonnements sous-tendant certaines options présentées, et la prise en compte de solutions alternatives (sens de circulation, régimes de vitesse, régime « bordiers autorisés...)
- Le maintien d'un accès pour les véhicules d'urgence en cas de piétonnisation du segment nord de la route de la Vignettaz
- La pertinence du traitement des enjeux de mobilité à l'échelle de la place plutôt qu'à une échelle plus large

Atelier participatif

Lors de l'atelier, les participant-e-s ont été répartis en trois groupes d'une dizaine de personnes, chacun accompagné par un facilitateur d'IDEE 21 et travaillant dans un espace dédié. Dans un premier temps, les participant-e-s ont réagi aux options d'aménagement proposées (voir plan section 3) en répondant aux questions suivantes :

- Quels sont les aspects positifs de ces propositions ?
- Quels sont les aspects qui pourraient générer des tensions ?
- Comment ces propositions répondent-elles aux objectifs formulés dans le cadre de la démarche participative ?

Dans un second temps, ils et elles ont formulé des propositions pour modifier ou consolider ces options, en recherchant un consensus à l'échelle du groupe.

Mise en commun

A l'issue des travaux en ateliers, chaque groupe a brièvement présenté les réflexions et propositions formulées. Les trois séries de propositions ont été affichées pour permettre aux participant-e-s de voter en faveur du scénario qu'il-elle-s estiment le plus à même de répondre à leurs besoins propres ainsi qu'à ceux de l'ensemble du quartier.

Il a été précisé que ce vote ne constituait pas une décision qui engageant la maîtrise d'ouvrage, mais bien l'expression d'une préférence, dont le but sera d'alimenter le processus de projet et les processus décisionnels à venir.

La soirée a été clôturée par M. Pierre-Olivier Nobs, Conseil communal à la direction de la police locale et de la mobilité et des sports qui a invité les participant-e-s à poursuivre les échanges avec la maîtrise d'ouvrage autour d'un apéritif convivial offert par la Ville.

3 Résultats

L'ensemble des propositions des participant-e-s sont consultables en annexe. Les synthèses produites par les groupes sont présentées aux points 3.4 à 3.6.

3.1 Options d'aménagement discutées

Les équipes de conception ont intégré les objectifs issus de la démarche participative, les enjeux de mobilité à l'échelle du secteur du projet, mais également les différentes contraintes liées aux planification supérieures et autres projets communaux pour aboutir à une proposition d'aménagement caractérisée par :

- Le maintien en zone 30 du segment de la route de la Poudrière jouxtant la place Vignettaz-Daler
- L'aménagement d'une zone piétonne tout en maintenant un accès pour desservir les deux habitations sur le segment nord de la route de la Vignettaz, jouxtant le parc.

Les arguments sous-tenants cette proposition, ainsi que les raisons pour lesquelles d'autres solutions ont été écartées, ont été détaillées lors du temps d'information. Pour le temps de travail en atelier, les participant-e-s ont été invité-e-s à prendre cette proposition comme base pour leurs réactions et propositions.

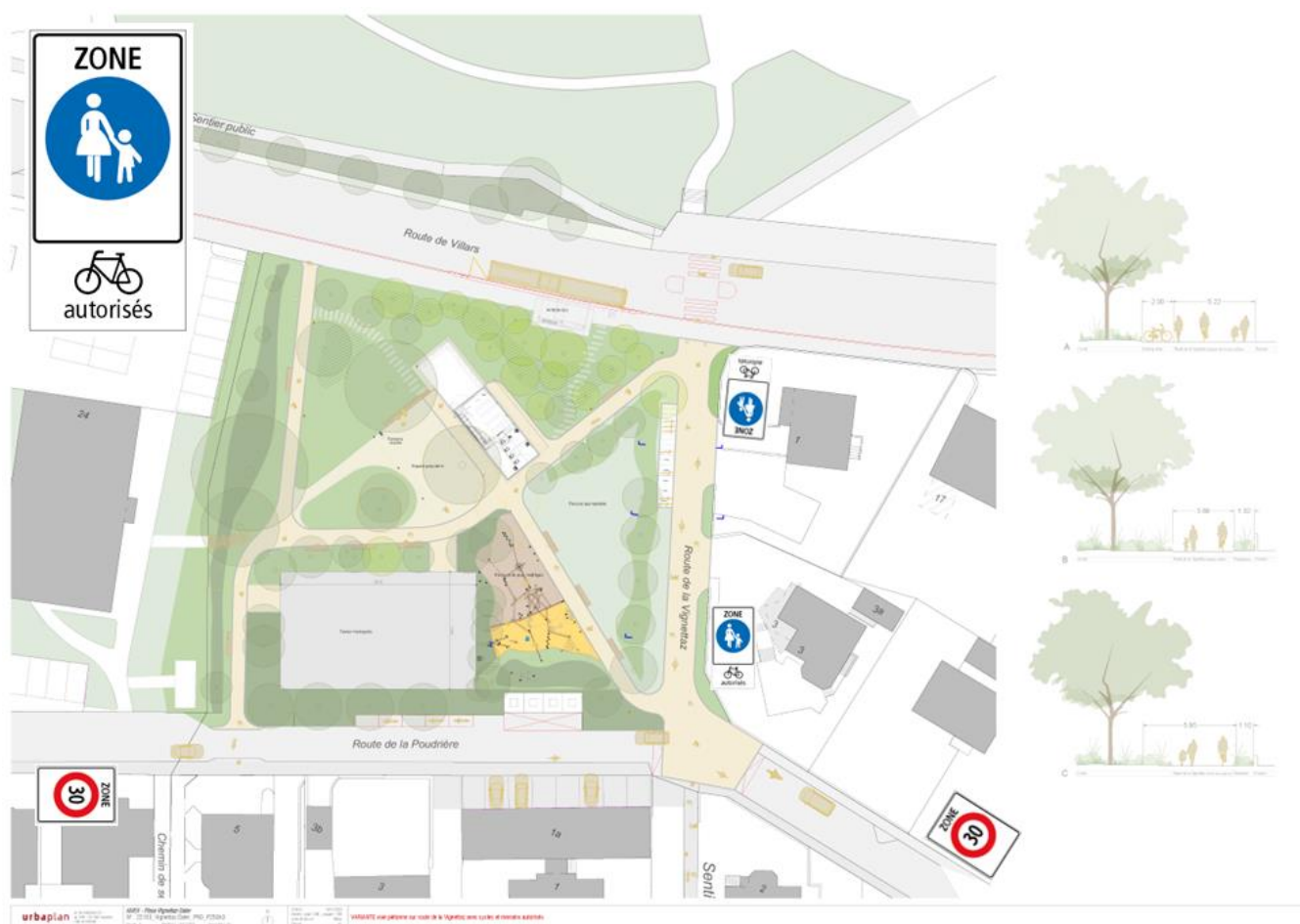


Figure 1 - Plan d'aménagement avec piétonnisation de la route de la Vignettaz (solution plébiscitée par la maîtrise d'ouvrage)

3.2 Points positifs des options d'aménagement

Les échanges au sein des groupes ont principalement porté sur les apports du projet de requalification dans sa globalité. Les participant-e-s ont réitéré leur fort enthousiasme pour le projet, lié à la mise à disposition d'un espace de verdure, de tranquillité, de socialisation et de jeux. Celui-ci est perçu comme un véritable atout pour la qualité de vie à l'échelle du quartier. L'amélioration du confort de déplacement pour les mobilités douces (traversées piétons, largeur des trottoirs) et le ralentissement de la vitesse ont également été salués. Ainsi, la plupart des participant-e-s saluent les actions proposées pour véritablement sécuriser la place et ses abords, et reconnaissent la prise en compte des objectifs issus de la démarche participative (sécurisation des accès et prise en compte des enfants). Ils et elles regrettent toutefois que les solutions présentées génèrent des contraintes fortes pour les riverain-ne-s, et suggèrent que ces objectifs de sécurisation pourraient être atteints par d'autres moyens.

3.3 Points négatifs des options d'aménagement

Comme en témoignent les nombreuses questions à l'issue du temps d'information, les options d'aménagement présentées ont suscité de vives réactions parmi les participant-e-s. Ils et elles redoutent notamment que les solutions proposées n'aient un impact négatif sur la mobilité à l'échelle du quartier, et qu'elles ne remplissent pas les objectifs de sécurisation formulés dans le cadre de la démarche participative.

A l'échelle du quartier, les participant-e-s redoutent une complexification de leur mobilité au quotidien. L'application des solutions proposées allongerait en effet les déplacements de nombreux riverains et augmenterait encore les congestions du trafic sur la route de Villars, sans qu'un report sur les transports en commun n'apparaisse possible, les bus desservant le quartier souffrant également de ces congestions fréquentes. A une échelle individuelle, certain-e-s participant-e-s formulent des craintes vis-à-vis de la baisse de leur qualité de vie voire d'une baisse de la valeur de leur bien, particulièrement pour les villas jouxtant la zone piétonne proposée par l'équipe de conception.

A l'échelle de la place de la Vignettaz, le projet présenté suscite également des craintes. Plusieurs participant-e-s estiment que le report de trafic sur la route de la Poudrière, engendré par la piétonisation du segment nord de la route de la Vignettaz, ne rende caduque les efforts réalisés pour sécuriser les abords du parc. Il ressort des discussions que la route de la Poudrière est traversée régulièrement et en de nombreux points, notamment par des enfants. A ce titre, les participant-e-s ont accueilli très négativement l'annonce d'un report de trafic, même modeste, sur cet axe, et perçoivent le projet comme contre-productif en matière de sécurité, en raison du trafic accru sur la route de la Poudrière.

Enfin, des participant-e-s ont recommandé d'envisager les enjeux de mobilité à une plus large échelle que celle de la place, pour prendre en compte l'ensemble des besoins du quartier. Ces propositions sont développées plus avant au chapitre 4 – synthèse.

3.4 Synthèse des propositions - groupe 1

- Augmenter la sécurité au sud-ouest du parc (entrée) par des aménagements plus contraignants
- Aménager les routes de la Vignettaz et de la Poudrière en zone 20km/h, pour les traiter comme un seul et même espace (« secteur parc »)
- Requalifier dès que possible la route de la Poudrière
- Ne pas créer d'impasse au nord-est
- Conserver la continuité piétonne route de la Vignettaz (nord-sud), avec passage piéton déplacé en amont

3.5 Synthèse des propositions - groupe 2

- Trouver d'autres façons de sécuriser le parc
 - Réduire la perméabilité parc / route
 - Travailler les accès au parc (empêcher les enfants de pouvoir sortir en courant etc...)
- Ne pas fermer ! Envisager :
 - Zone 20km/h ou zone de rencontre sur les deux barreaux bordant le parc ?
 - « Bordiers autorisés » ?
 - Conserver la zone 30 ?
- Traiter les routes de la Vignettaz et de la Poudrière dans le cadre d'une réflexion globale, dans un second temps

3.6 Synthèse des propositions - groupe 3

- Avoir la même logique de traitement des routes de la Vignettaz et de la Poudrière
- Aménager une zone de rencontre sur les 2 routes et maintenir les doubles sens
- Déplacer le parking motos à sur la route de la Vignettaz (vers la route de Villars)
- Déplacer la parking vélo à la route de Villars
- Traiter de manière systémique, réfléchir à la vitesse de l'ensemble des routes de la Vignettaz et de la Poudrière
- Penser de nouvelles aides à la traversée pour les piétons, pas uniquement de la végétation
- Structurer davantage les portes d'entrées du parc

A l'issue des travaux en atelier, les participant-e-s ont été réunis en plénum. Un.e porte-parole de chaque groupe a ensuite présenté une synthèse des réflexions menées. Les personnes présentes ont enfin été invitées à marquer d'une gommette la proposition qui répondait le mieux à leurs besoins. Les résultats de cette priorisation ont été les suivants :

Groupe 1	Groupe 2	Groupe 3
7 gommettes	7 gommettes	3 gommettes

4 Synthèse générale

L'atelier mobilité du 20.11 a permis de développer une compréhension commune des enjeux de mobilité à l'échelle du projet, mais également du quartier. Après un temps d'information qui a suscité de nombreuses questions parmi le public, les options d'aménagement proposées par les concepteurs ont été commentées dans le cadre d'un travail en groupe. Si les trois groupes saluent la qualité du travail réalisé à l'échelle du parc, ainsi que l'effort de sécurisation proposé sur les barreaux des routes de la Vignettaz et de la Poudrière attenantes au parc, ils ont également formulé de nombreuses réserves sur le traitement de la mobilité. Dans la continuité des réactions recueillies lors de la séance de restitution du 30.09, les critiques et questionnements ont principalement porté sur :

- La piétonisation du segment nord de la route de la Vignettaz, qui est perçue comme génératrice de davantage de tensions que d'apaisements (report du trafic sur la route de la Poudrière, complexification des déplacements de nombreux riverains)
- Le traitement localisé des enjeux, lorsque les participant-e-s estiment qu'une réflexion globale à l'échelle des deux routes (Poudrière et Vignettaz) dans leur ensemble serait nécessaire

Lors d'un second temps de travail, les trois groupes ont produits des propositions pour faire évoluer les options d'aménagement étudiées. L'analyse de ces propositions permet de faire émerger trois principaux objectifs :

Objectif 1 : renforcer la sécurisation des entrées de la place et ses continuités piétonnes

Les points d'entrée de la place de la Vignettaz, particulièrement les accès sud-ouest et nord-est, ont fait l'objet de plusieurs propositions. Les participant-e-s recommandent de porter une attention particulière à la sécurisation de ces espaces, si besoin au moyen de mesures plus contraignantes pour le trafic que celles présentées dans les options d'aménagements (obstacles forçant au ralentissement, surélévation...). Les enjeux sont d'assurer la sécurité des traversées piétonnes, de marquer fortement l'entrée dans un espace « parc », de prévenir les traversées involontaires (enfant qui coure...), et d'assurer les continuités piétonnes vers et depuis la place, notamment vers le sentier du Gibloux.

Objectif 2 : ne pas piétonniser la route de la Vignettaz et uniformiser le traitement des deux barreaux

Les trois groupes convergent dans le souhait de pas piétonniser la route de la Vignettaz. Cette option est en effet perçue comme génératrice de nuisances pour de nombreux riverain-ne-s, qui estiment de plus que celle-ci ne remplit pas l'objectif de sécurisation des abords de la place, en raison du report de trafic occasionné sur la route de la Poudrière. En réponse à ces problématiques, les participant-e-s recommandent un traitement uniformisé des deux barreaux jouxtant la place (Vignettaz et Poudrière), mais divergent sur les solutions à appliquer.

L'aménagement d'une zone 20km/h, la régulation par un régime « bordiers autorisés » ou encore le maintien des zones 30 sur ces deux barreaux ont par exemple été discutées, sans qu'un consensus ne puisse émerger.

Objectif 3 : entamer dès que possible une réflexion sur la mobilité à plus grande échelle

La principale critique formulée à l'égard des options d'aménagement présentées concerne l'échelle retenue. En effet, les participant-e-s regrettent que la réflexion ait été menée à l'échelle de la place, lorsque ces enjeux mériteraient d'être traités à l'échelle des routes de Villars, de la Poudrière et de la Vignettaz dans leur ensemble. Conscient-e-s des temporalités différentes entre la requalification de la place et le traitement des enjeux de mobilité à plus grande échelle, ils et elles recommandent l'application des objectifs 1 et 2 dans un premier temps, puis la conception d'un projet de mobilité à l'échelle du quartier dans un second temps.

Enfin, il apparaît important de souligner que les participant·e·s souhaitent aboutir à une solution pleinement partagée, afin que les enjeux de mobilité ne viennent pas entacher l'enthousiasme et l'élan fédérateur suscité par le projet de requalification en lui-même.

5 Prochaines étapes

L'atelier mobilité du 20 novembre 2023 marque le point final de la démarche participative pour la requalification de la place Vignettaz-Daler. Les résultats de l'atelier seront discutés à l'occasion d'une séance d'arbitrage associant la ville de Fribourg et l'équipe de conception en charge du projet. Cette discussion permettra d'aboutir à une version consolidée du projet et du concept de mobilité associé à celui-ci qui seront mis à l'enquête auprès de la population fin 2024.

Le calendrier actuel du projet prévoit un début des travaux durant l'été 2025 et une inauguration des aménagements pour l'été 2026.

Toutes les informations relatives à la démarche participative sont accessibles sur le [site internet de la ville de Fribourg](#).

6 La soirée en images



7 Annexe 1 : plans de l'avant-projet discutés

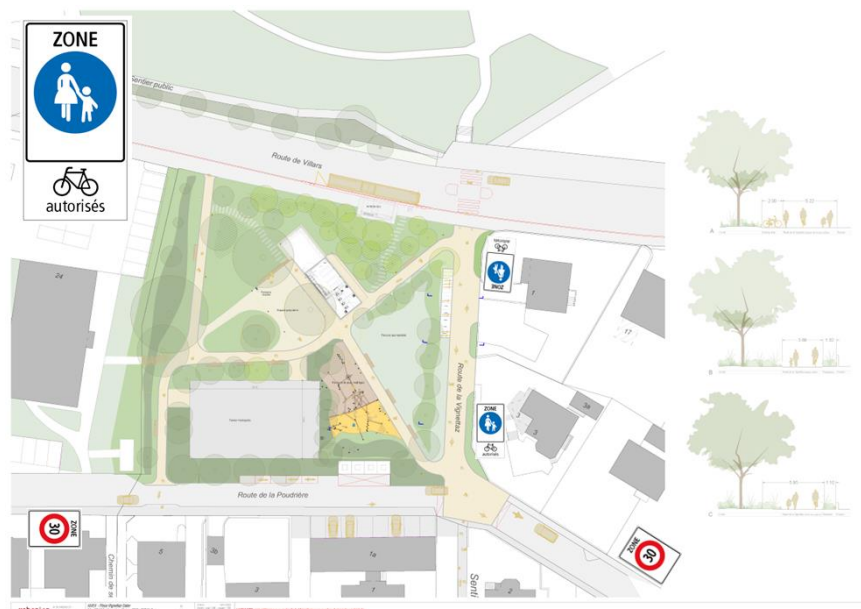


Figure 2 - Plan d'aménagement avec piétonnisation de la route de la Vignettaz (solution plébiscitée par la maîtrise d'ouvrage)

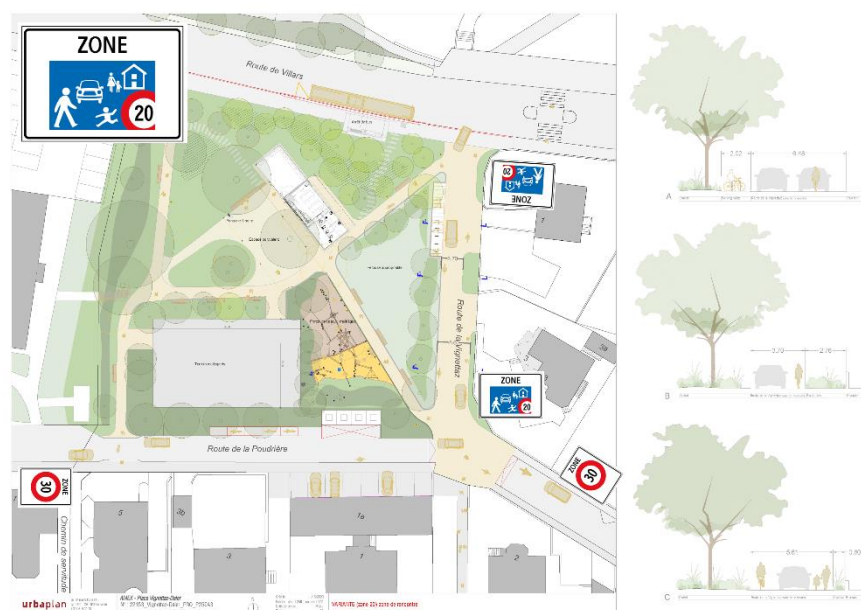


Figure 3 - Plan d'aménagement avec la route de la Vignettaz en zone 20km/h (zone de rencontre)

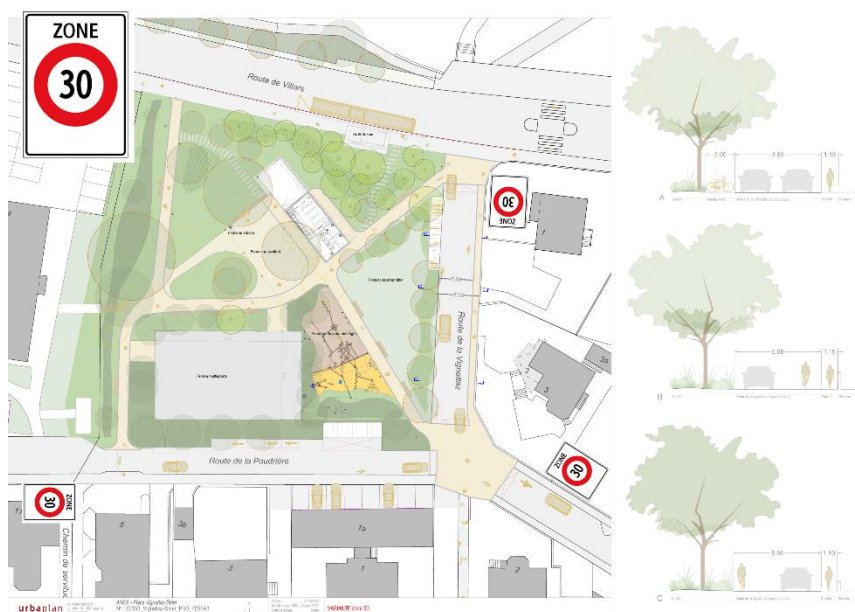


Figure 4 - Plan d'aménagement avec la route de la Vignettaz en zone 30km/h

8 Annexe 2 : retranscription des résultats

8.1 Groupe 1

Positif	Négatif
Passage des piétons dans le prolongement du sentier du Gibloux	Augmentation de trafic à la Poudrière -> quelles estimations ?
Croisement différencié Vignettaz / Poudrière	La pression augmente route de Villars
+ de sécurité, mais limité au tronçon route Vignettaz	Accès motorisé beaucoup plus difficile (jusqu'au rond-point AMAG)
Routes traversantes	Augmentation circulation route de la Poudrière
Traversée sûre pour les piétons	Trafic accru sur les routes annexes
Favoriser le passage de part et d'autre	Augmentation des nuisances environnementales
Passage piéton plus « axé »	Aucune limitation des nuisances de la route de Villars
Moins serré sur le trottoir pour le passage piéton de Villars	Distribution du trafic moins bien équilibrée qu'avant
Passage piéton plus efficace	Sens unique obligatoire lorsque la borne est fermée
Agrandissement de la zone parc	Difficile de rejoindre la route de la Poudrière en heure de pointe
Zone arborisée	Limitation de la mobilité pour les riverains ne travaillant pas sur Fribourg
Restitution d'une route dans un aménagement de parc urbain	Report de circulation sur Poudrière -> limitation 20km/h sur cette route
Une plus-value de qualité de vie pour le quartier	Qualité de vie
Zone parc gagne en qualité	Frustration accrue lors des déplacements des riverains
	Qualité de vie : garder la ville attractive
	Blocage des riverains directs de la route de Villars
	Gros impact / risque avec le trafic qui augmente le long de la Poudrière (sécurité diminue)
	Trafic piéton à l'entrée sud du parc tout aussi risqué qu'avant (plus de trafic)
	Sécurité mise en péril sur la poudrière
	Sécurité pathologique (apprentissage -> risques -> cohabitation)

	Pas de réelle plus-value sécuritaire par rapport à la situation actuelle
--	--

8.2 Groupe 2

Positif	Négatif
Permet de sécuriser la place... mais d'autres solutions existent ! (x2)	Manque un concept global pour tout le secteur Poudrière + toute la Vignettaz
Sécurité en bordure du parc	On pourrait sécuriser autrement la place
Moins de circulation sur la route de la Vignettaz (partie sud-est)	Peu de sens -> marche aussi avec une zone 20km/h
Verdure, biodiversité	Report de la voiture au bus difficile -> bus bloqués dans le trafic
Tranquillité, espace jeu ouvert	Report sauf concept plus large -> besoin d'une 2è phase
Sécurité (route de la Vignettaz)	Baisse de valeur des biens
Renforcement d'un lien de quartier	Détour depuis le centre-ville
+ agréable (pour les riverains face au parc)	Détour -> encombrement route de Villars et de la Poudrière
Cohérence traversée route de Villars	Riverains pénalisés pour accès vers la poudrière et Vignettaz nord
Passage sans voiture de deux villas au parc	Ça complique la vie de tous les jours !
	Sortie moins facile
	Plus de kilomètres à faire -> plus de pollution / résidents punis
	Borne en bas de la Vignettaz, passage restreint
	Trajets (en voiture) plus longs pour Vignettaz (pbm pollution, économie)
	Problème de sécurité : Vignettaz nord – Vignettaz sud / Poudrière / sentier du Gibloux
	Habitants qui doivent se rendre quelque part (urgence, pompiers, ambulances...)
	Augmente la circulation aux heures de points / retour à la maison
	Report circulation Vignettaz / Poudrière

	Report trafic route Poudrière -> traversées nombreuses
	Mettre des dos d'ânes et des chicanes sur la Vignettaz et la Poudrière
	Sécurité -> poudrière
	Sécurité de la place – accès par la Poudrière
	Plus de circulation route de la Poudrière (x2)
	Sécurité de passage autour Poudrière
	Ne diminue pas le passage de transit -> 30 en ville, encouragement à passer par Poudrière / Vignettaz si pas de différence

8.3 Groupe 3

Positif	Négatif
Apaisement global autour et dans le parc	Pas assez de prise en compte des 2 rues <u>complètes</u>
+ Opportunité de modifier nos modes de déplacement DURABLES	Cette variante ne va pas assez loin -> nécessite plus de cohérence / systémique / effets collatéraux
Espace loisir et détente étendu, sécurisé	Planification en étapes (20km/h 2 rues entières)
Améliore le bien commun et la qualité de vie : accès à la nature pour le plus grand nombre et surtout les <u>locataires</u>	Deux sorties de maisons -> fausse impression de sécurité
Sécurité piéton / priorité vélo / ralentissement vitesse	Report circulation Danger enfant
Parking vélo privé et libre-service sécurisé	Léger report sur la Poudrière (+30km/h)
Suppression d'une ligne de désir voiture venant de la borne sur la Vignettaz	Fermeture = NON SENS sécuritaire, car report de circulation sur la Poudrière
Zone 20 : vitesse réduite = + de sécurité	Augmentation des véhicules sur la route de la Poudrière
Sécurité maximale pour les piétons et enfants	Laisser l'ouverture de la rue mais à vitesse minimale (20km/h)
Mehrwert für Quartier Erwohung und Nature Spielmöglichkeiten	Weniger Parkplätze Mehr Verkehr auf Poudrière Haltestelle zu klein für Bus
Pas de voitures « dans le parc »	Fermeture complète réduit fortement l'accès à la poudrière pour les bordiers
	Quelle utilisation pour ce tronçon ?

	Fausse sensation de sécurité par rapport à la route de Villars
	Crispe les gens par rapport au projet -> pas fédérateur