

**Rapport final du Conseil communal au sujet du postulat n° 11  
de Mmes et MM. Béatrice Acklin Zimmermann, Jean-Pierre Wolhauser (PLR),  
Alain Maeder (DC/vl), Jérôme Hayoz et Lise-Marie Graden (PS)  
demandant d'étudier l'instauration d'une zone 30 dans le quartier du Bourg**

En séance du 11 octobre 2016, le Conseil général transmettait au Conseil communal le postulat n° 11 de Mmes et MM. B. Acklin Zimmermann, J.-P. Wolhauser, A. Maeder, J. Hayoz et L.-M. Graden lui demandant d'étudier l'instauration d'une zone 30 dans le quartier du Bourg

**Résumé du postulat**

Dans le cadre des études pour la revitalisation du quartier du Bourg, afin de garantir qu'il reste vivant et attractif, mais aussi pour des raisons de sécurité, les auteurs du postulat demandent au Conseil communal d'étudier l'instauration d'une zone 30, depuis la route des Alpes jusqu'au Musée d'art et d'histoire(MAHF), ainsi que dans les rues convergeant vers la rue du Pont-Muré, soit la Grand-Rue, la rue Pierre-Aeby et la rue de Morat (cf. le plan annexé, zone surlignée en jaune).

La zone 30 permet d'instaurer un équilibre entre la pratique de la vie locale et la fonction circulatoire, en abaissant la vitesse maximale qui est actuellement fixée à 50 km/h pour les véhicules.

Le quartier du Bourg, notamment la liaison de la place de l'Hôtel-de-Ville à la place de Nova-Friburgo par la rue du Pont-Muré, est un axe piétonnier fortement utilisé. De nombreux écoliers l'empruntent pour se rendre aux écoles des Neigles, respectivement du Bourg; les piétons des quartiers de l'Auge, du Bourg et de la Neuveville l'utilisent pour se rendre en ville. Tout cela est évidemment peu compatible avec des véhicules pouvant circuler à vive allure.

La même problématique existe dans les rues convergeant vers la rue du Pont-Muré, où les piétons se trouvent nez à nez avec des voitures ou des véhicules utilitaires.

**Réponse du Conseil communal**

Diagnostic de la situation actuelle

Le Service de la mobilité a effectué des comptages et des mesures de vitesse dans le secteur du Bourg au printemps 2017, sur une période d'une semaine, hors vacances scolaires et sans jours fériés.

Les résultats montrent que les vitesses pratiquées dans le Bourg sont systématiquement en dessous des limitations de vitesse actuelles. Excepté à la rue de Morat, on constate que les vitesses V85 (vitesse en dessous de laquelle circulent 85% des véhicules) se situent déjà à l'heure actuelle aux alentours de 30 km/h. Hormis sur le tronçon de la rue de Morat, elles sont donc compatibles avec l'introduction d'une zone 30 km/h sans que des mesures constructives soient nécessaires.

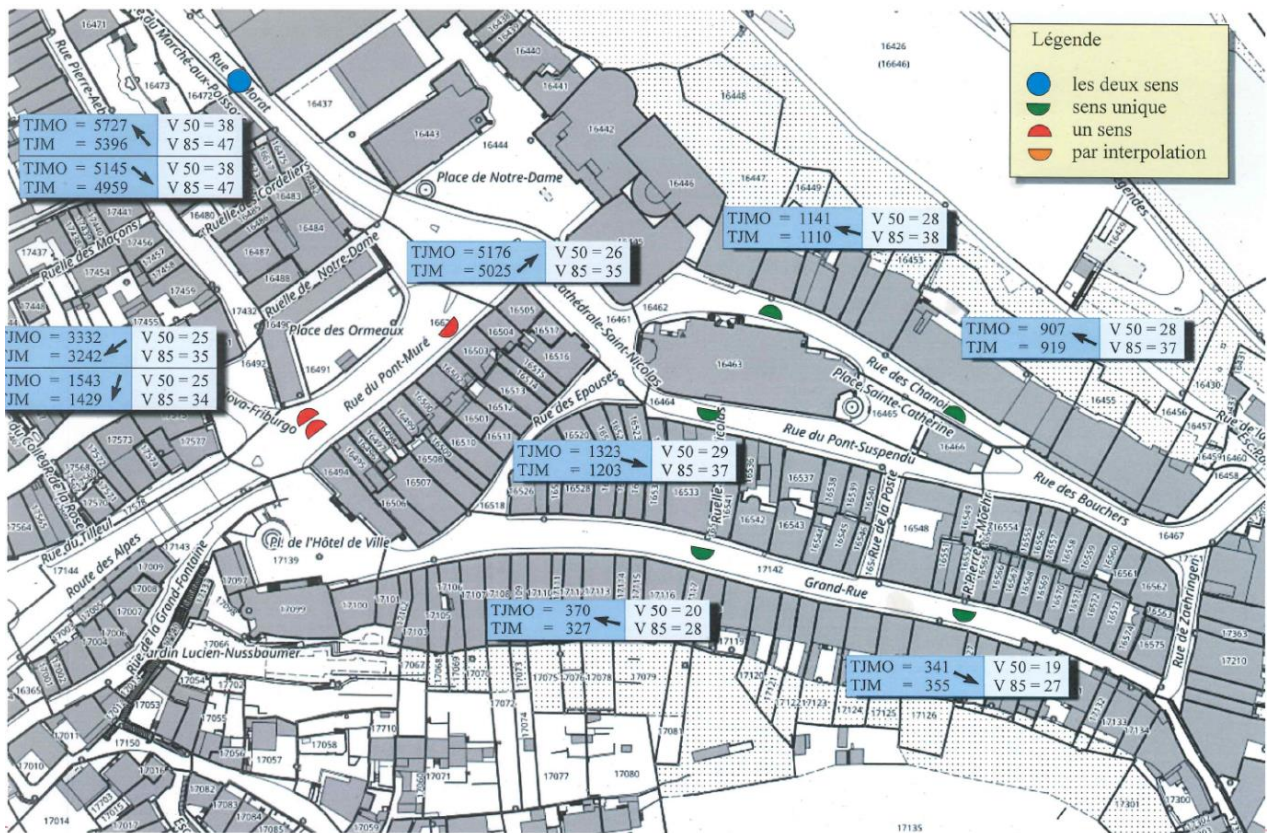


Figure 1: vitesses et charges de trafic dans le Bourg (2017)

## Planification

Le Plan directeur de la ville historique (PDVH) contient dans son rapport un schéma "d'affectation des espaces" qui propose la mise en place de zones de rencontre et de zones 30 pour le périmètre du Bourg. Ces éléments sont indicatifs et dans le cadre de l'étude de la phase 1 du réaménagement du Bourg, la proposition du PDVH n'a pas été appliquée telle quelle. Mais si le PDVH n'impose pas d'élément liant concernant les régimes de vitesses pour les routes et rues du Bourg, la mise en place d'une zone 30 dans le secteur est tout à fait compatible avec l'esprit du plan.



Figure 2: PDVH, affectations des espaces

Dans le cadre de la révision du Plan d'aménagement local (PAL), le Service de la mobilité de la Ville a vérifié que la hiérarchie du réseau routier soit compatible avec les principes du PDVH et rende l'aménagement de zones de rencontre et zones 30 possible sur l'ensemble du secteur si nécessaire.

#### Procédure de mise en place d'une zone 30

La mise en place d'une zone 30 (ou d'une zone de rencontre) suit un processus relativement long et complexe. Il s'agit premièrement de faire un diagnostic et de réaliser un projet d'aménagement. En effet, la nécessité de faire baisser la vitesse et les changements de règles imposés par la zone 30 (priorité de droite, suppression des passages piétons) impliquent généralement d'accompagner le projet avec des aménagements tels que des rétrécissements de la chaussée, du marquage spécifique, du mobilier urbain, une adaptation de l'éclairage, voire des réalisations plus conséquentes telles que des suppressions de bordures, l'aménagement de plateaux surélevés et la modification du revêtement de la route.

Une fois le projet élaboré, il est ensuite soumis au Canton pour examen préalable puis corrigé en fonction du préavis émis. Lorsque le projet est prêt, il est ensuite nécessaire de publier les restrictions de vitesse et mettre à l'enquête le projet d'aménagement, qui sera une nouvelle fois examiné par Canton.

Si la procédure aboutit et que les éventuelles oppositions sont levées, les travaux sont ensuite réalisés. Enfin, une année après la mise en œuvre du projet, la Commune a l'obligation de réaliser une expertise pour vérifier si la zone est effectivement fonctionnelle. Si les vitesses pratiquées dépassent de manière trop importante la limite, la Commune a le choix entre étudier la mise en œuvre de nouvelles mesures (qui suivent le même processus que la phase initiale) ou alors un retour à la situation initiale, en supprimant la zone 30. Cette procédure a été appliquée par exemple pour l'introduction de la zone 30 à la rue Joseph-Piller.

La complexité de l'ensemble de la procédure varie en fonction du projet, mais prend généralement au minimum 1 à 2 ans. Dans le cadre du Bourg, la taille et la complexité du secteur auront un impact sur le processus, notamment à cause de la problématique du patrimoine historique, comme l'a démontré l'intervention réalisée à la Neuveville en 2014.

### Mise en œuvre du PDVH

La mise en œuvre du PDVH a déjà débuté pour la phase 1 de la requalification du Bourg. Le crédit d'étude a été accepté par le Conseil général le 11 octobre 2016 et va permettre à l'automne 2017 les mises à l'enquête du réaménagement de la place des Ormeaux et du pourtour de la cathédrale. Dans le cadre de ces projets, une limitation à 20 km/h sera appliquée sur l'ensemble de la rue des Chanoines et la rue du Pont-Suspendu deviendra piétonne (livraisons exceptées).

Ces mesures ont fait l'objet d'études et de vérifications très détaillées. La mise en place d'une zone de rencontre ou d'une zone 30 à la rue des Chanoines a par exemple été envisagée. C'est en menant un processus de réflexion globale avec les architectes, les TPF et les différents Services de la Ville et du Canton qu'il a été finalement convenu de fixer une limitation de la vitesse à 20 km/h, sans zone de rencontre. Cette décision découle des spécificités de l'aménagement (bordures, type de revêtement, etc.), des contraintes des TPF, de l'analyse des flux piétons, etc.

Dans le cadre des étapes 2 et 3 de la requalification du Bourg qui concernent le secteur Pont-Muré - place Notre-Dame - Morat - Grand-Rue - Pierre-Aeby, les études n'ont pas encore démarré et il n'est pas possible à l'heure actuelle de connaître les solutions à appliquer sur chaque route en terme de régime de circulation (zone de rencontre, zone 30 ou autre).

### Conclusions

La mise à l'enquête de l'étape 1 de la requalification du Bourg cet automne va permettre de modifier les limitations de vitesse dans une partie du quartier. Pour les rues concernées par les étapes 2 et 3, il semble prématuré de démarrer aujourd'hui un projet de mise en zone 30 qui sera forcément long et coûteux alors qu'elles devront de toutes façons faire l'objet d'une étude et d'une requalification à moyen terme.

Il y a également un risque en prenant des mesures de manière prématurée qu'une mise en zone 30 soit ensuite incompatible avec le projet futur. En effet une zone de rencontre ne s'aménage par exemple pas de la même façon qu'une zone 30. Il sera alors nécessaire de faire un coûteux travail de remise à niveau si c'est le cas.

Enfin, si la nécessité de la mise en œuvre de zone à modération de vitesse dans le Bourg ne se discute pas sur le fond et qu'il est même indispensable de le faire dans le cadre de la requalification, la situation en termes de trafic dans le Bourg est nettement moins critique depuis la fermeture du Pont de Zaehringen. Le diagnostic effectué au printemps 2017 montre que les vitesses pratiquées sont déjà plus ou moins compatibles avec les objectifs d'une zone 30.

Le Service de la mobilité négocie avec le Canton depuis plusieurs années l'obtention d'une délégation de compétence en matière de limitation de vitesse sur les routes communales. Une telle délégation permettra de réduire la durée de mise en place de telles zones.

Au vu de ce qui précède, le Conseil communal estime avoir répondu aux questions posées par les auteurs du postulat.

Le postulat n° 11 est ainsi liquidé.