

**Rapport final du Conseil communal au sujet du postulat n° 160 (2016-2021)
de MM. Christoph Allenspach, Marc Vonlanthen et Simon Zurich (PS)
demandant d'étudier la généralisation du principe de compartimentage
dans les rues de quartiers**

En séance du 11 janvier 2021, le Conseil général transmettait au Conseil communal le postulat n° 160 de MM. C. Allenspach, M. Vonlanthen et S. Zurich lui demandant d'étudier la généralisation du principe de compartimentage dans les rues de quartiers.

Résumé du postulat

La Ville de Fribourg a inscrit le compartimentage de plusieurs rues et routes – au centre-ville, dans les quartiers bas – dans son PAL. Un certain nombre de rues de quartiers appliquent le sens unique. Malgré ceci, on entend souvent des plaintes de résidents liées au trafic de transit par des rues qui servent de chemins de traverse pour des automobilistes pressés.

Le postulat demande d'étudier une systématisation du principe de compartimentage ou de cul-de-sac dans les rues des quartiers à des heures déterminées ou de manière définitive. L'étude sondera l'aptitude des différentes rues et les mesures de réaménagement adaptées au lieu telles que des barrières, des arbres, des surfaces naturelles, des places de jeu ou des places publiques. Les obstacles pourraient se trouver aux extrémités des rues ou au milieu, selon la situation.

Les objectifs sont les suivants:

- 1. Eviter le trafic indésirable et inutile.*
- 2. Réduire les nuisances sonores et augmenter la sécurité des résident-e-s des rues ainsi que celle des piétons et des cyclistes.*
- 3. Créer de la convivialité dans les rues par des petites mesures de réaménagement.*
- 4. Améliorer le climat local et la biodiversité par la plantation d'éléments naturels sur certaines surfaces libérées.*

Les rues présentent un potentiel de valorisation de l'espace public sous-exploité en ville de Fribourg. De manière générale, ce postulat s'inscrit dans une dynamique de valorisation de l'espace public.

Système de compartimentage

La mise en place de système de compartimentage représente la solution la plus radicale et la plus efficace en matière de lutte contre le trafic de transit. Ce type de mesure induit également de fortes contraintes pour les riverains des secteurs concernés, puisque les restrictions d'accès concernent tout le monde, excepté les véhicules d'urgence et la voirie. D'autres mesures peuvent également contribuer à réduire le trafic de transit, comme par exemple des limitations de vitesse ou des mesures de modération de trafic. Toutefois, l'expérience montre que ce type de mesures a un effet limité sur les automobilistes qui souhaitent à tout prix transiter sur un axe donné.

Stratégie actuelle

Actuellement, la stratégie entreprise consiste à entendre les demandes des habitants, puisque ce sont eux les principaux acteurs concernés, d'une part par les problèmes de transit et d'autre part par les contraintes engendrées par le compartimentage. Durant l'élaboration du PAL, des discussions ont été menées avec les associations de quartier, afin de connaître les attentes dans chaque secteur. Le PAL a ensuite pris en considération ces aspects pour proposer des mesures appropriées là où cela fait sens.

Dans la pratique, la mise en place d'un système de compartimentage passe obligatoirement par des procédures, en principe une double publication pour la restriction de circulation et pour la construction physique du système de compartimentage (ex: borne). Si les riverains n'adhèrent pas aux mesures, il y a peu de chance de pouvoir mener à bien les procédures et l'administration perdra beaucoup d'énergie pour mettre en place des systèmes qui ne répondront pas à la volonté des quartiers. Au contraire si les riverains sont demandeurs, les procédures peuvent être rapidement menées à bien et les mesures mises en place.

Cette manière de procéder semble bien fonctionner. L'installation de la nouvelle borne située à la route de la Vignettaz (2021), qui implique des contraintes d'accès pour plusieurs centaines de personnes, n'a par exemple engendré qu'une seule opposition, relativement vite levée. Dans ce secteur, la demande des habitants était forte et un travail d'information avait été mené très en amont. La procédure de la future borne prévue à Gambach en 2022 (mise à l'enquête en 2021) a aussi été rapidement menée à bien, suite à une coordination préalable très efficace avec l'association de quartier et il est prévu d'installer cette borne au printemps 2022.

Le PAL prévoit encore un principe de compartimentage dans le secteur du chemin des Primevères, à la route de la Heitera, en basse-ville et des possibles mesures complémentaires dans le secteur Gruyère-Bethléem pour compléter si besoin le dispositif installé à la Vignettaz. Une fois ces mesures mises en place, toutes les principales routes de quartier où l'on trouve un trafic de transit important seront traitées, excepté la route des Daillettes, qui concerne plutôt un secteur artisanal et industriel.

Pour le reste, il s'agit essentiellement de situations très localisées, où on ne trouve pas de trafic de transit généralisé, mais plutôt des flux plus ou moins importants liés aux conditions de ces secteurs (ex: accessibilité locale ou recherche de place de stationnement, comme à la rue de l'Abbé-Bovet). Un système de "généralisation du compartimentage" dans ces endroits n'aurait donc pas beaucoup de sens et il serait plus opportun de les traiter au cas par cas, pour répondre au mieux à chaque problématique. Par exemple, la rue de l'Abbé-Bovet sera piétonnisée, alors que la rue Pierre-Aeby sera requalifiée et mise en zone de rencontre et on pourrait encore imaginer un système différent

pour les rues parallèles entre le boulevard de Pérolles et la route des Arsenaux, comme l'a démontré l'exemple de suppression du trafic motorisé à la rue des Charmettes, remplacé en 2020 par un petit espace public, du stationnement vélo ainsi qu'une terrasse d'établissement public.

Mise en œuvre

La mise en œuvre des mesures représente un effort important. Comme expliqué ci-dessus, il faut impérativement passer par des procédures, mais il faut aussi faire un travail conséquent de communication pour chaque projet, puis préparer les dossiers de mise à l'enquête, obtenir les autorisations et enfin réaliser les travaux. Ces tâches sont en principe intégralement réalisées par le Service de la mobilité, qui devrait fortement être renforcé et sans garanties d'aller plus vite, pour conduire en parallèle de nombreux projets de compartimentage en plus de ses autres tâches, ce qui explique les interventions échelonnées dans le temps (2020 pour la rue des Charmettes, 2021 pour la route de la Vignettaz, 2022 pour Gambach et en principe 2023 pour la route de la Heitera).

A noter également que d'autres mesures de compartimentage à l'aide de bornes escamotables ont été mises en places précédemment. C'est le cas au sommet de la route de la Broye/avenue des Vanils, au chemin de Lorette, à la route Sainte-Agnès.

Conclusion

En conclusion, le Conseil communal est d'avis que le principe de compartimentage présent dans le PAL semble bien adapté pour répondre à la problématique du trafic de transit dans certains quartiers et pourrait si nécessaire être complété au cas par cas en fonction des situations.

Pour le reste, il semble plus approprié de développer des projets propres à chaque secteur, plutôt que d'essayer d'introduire un système de compartimentage généralisé qui risque de ne pas répondre aux attentes des habitants et aux problèmes à résoudre.

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

Le postulat n° 160 est ainsi liquidé.