

EXTRAIT DU PROCES-VERBAL
DE LA SEANCE DU CONSEIL GENERAL
DU 30 JUIN 2014

M. Thierry Steiert, Directeur de la Police locale et de la Mobilité, résume le rapport suivant:

"En séance du 24 juin 2013, le Conseil général transmettait au Conseil communal le postulat n° 88 de MM. J.-P. Wolhauser et P. Marchioni, ainsi que de 43 cosignataires, lui demandant une étude sur l'utilisation du chemin du Palatinat entre la route de Grandfey et la Porte de Morat par des piétons et des cyclistes en parallèle à l'ouverture du pont de la Poya.

Réponse du Conseil communal

Les auteurs du postulat exposent que le chemin du Palatinat, qui se trouve en bordure du futur pont de la Poya, dont l'ouverture est prévue dans le deuxième semestre 2014, servira de voie d'accès et de sortie aux piétons et cyclistes qui emprunteront le nouveau pont. Ce chemin est utilisé sur la partie inférieure depuis la Porte de Morat comme espace récréatif par des familles ou personnes avec petits enfants et dispose d'une pente assez impressionnante pour relier la route de Grandfey.

Les postulants prient le Conseil communal d'étudier l'utilisation accrue de ce chemin par les piétons et cyclistes en vue de la mise en service du pont de la Poya sous divers aspects (cohabitation, signalisation, marquage au sol, aménagement d'une zone protégée pour les familles et personnes avec petits enfants sur la partie plate du chemin du Palatinat).

1. Situation actuelle

Le chemin du Palatinat relie la rue de Morat à la hauteur de la Porte de Morat à la route de Grandfey. Il dessert un secteur résidentiel et constitue un itinéraire prisé de promenade tant pour les piétons que pour les cyclistes. Ce chemin appartient à un itinéraire régional pour vélo. Il est réglementé sur une partie (secteur Porte de Morat – chemin du Goz-de-la-Torche) par une interdiction de circuler aux voitures automobiles, aux motocycles et aux cyclomoteurs (OSR 2.14), excepté bordiers. En conséquence, le trafic y est très faible et la mobilité douce y trouve des conditions de circulation remarquables. Il s'agit presque d'un site propre. Depuis quelques années, tout ce secteur appartient à une zone 30 km/h. Le chemin du Palatinat connaît deux tronçons plats en ses extrémités, reliés entre eux par une pente maximale de 10%. Sa largeur aux endroits les plus resserrés est d'environ 4 m. A ce jour, la sécurité peut y être qualifiée de bonne. Un seul accident a été recensé durant les 10 dernières années, en juillet 2010. Il a eu lieu sur le premier tronçon du chemin du Palatinat, côté rue de Morat. Une piétonne a été heurtée par un automobiliste roulant, selon le rapport de police, à une vitesse excessive et distrait par le maniement d'appareils électroniques. L'aménagement routier n'est pas mis en cause. Aucun accident n'est dû à des cyclistes.

2. Situation avec l'ouverture du pont de la Poya

A l'ouverture du pont de la Poya, le chemin du Palatinat sera connecté au Schoenberg. La liaison entre le pont et le chemin du Palatinat se fera par une nouvelle voie d'une longueur d'environ 150 mètres. Sa pente ne sera que de 6% et sa largeur de 3,50 mètres. Cette faible pente est conforme aux exigences pour un chemin à circulation mixte adapté aux handicapés. Son usage sera réservé à la mobilité douce uniquement. Le reste du chemin du Palatinat sera préservé des nuisances par les mêmes mesures qu'aujourd'hui (interdiction de circuler, sauf

bordiers et zone 30 km/h). Ainsi, le réseau de mobilité douce sera plus étendu, mieux connecté et plus sûr qu'actuellement, car la liaison Schoenberg – Saint-Léonard sera directe.

2.1 Cohabitation

Sur la partie du chemin du Palatinat réservée à la mobilité douce, l'aire de circulation est destinée à être utilisée en commun par les piétons et les cyclistes. Il n'est pas prévu de séparer ces deux flux. Le gabarit de la chaussée respecte bien la largeur minimale d'une surface commune (minimum 3 mètres). On peut espérer que l'ouverture du pont de la Poya et la connexion directe avec le Schoenberg attireront de nombreux piétons et cyclistes sur le chemin du Palatinat. Toutes les conditions semblent remplies pour assurer une saine cohabitation entre les usagers. Si, au vu des expériences, il n'allait pas en être ainsi, la Ville de Fribourg étudierait les éventuelles mesures à prendre.

2.2 Signalisation

Sur la route de Grandfey, la signalisation actuellement en place le restera (OSR 2.14 circulation interdite aux voitures automobiles, aux motocycles et cyclomoteurs). Sur le tronçon de la liaison entre le pont et le chemin, un signal OSR 2.63.1 (piste cyclable et chemin pour piétons sans partage de l'aire de circulation) sera placé. Ce signal caractérise une surface commune contraignant les cyclistes et les piétons à emprunter la piste ainsi signalée s'ils souhaitent se rendre dans le quartier du Schoenberg. Une signalétique pour itinéraire cyclable est également prévue par le nouvel accès au pont de la Poya.

2.3 Aménagement d'une zone protégée

La configuration des lieux et les mesures de circulation en place sont suffisantes pour assurer une bonne sécurité sur le chemin du Palatinat. Compte tenu des budgets limités pour des mesures de modération de trafic, il n'est pas envisageable d'aménager des mesures coûteuses dans ce secteur. L'enquête menée en 2013 auprès de tous les élèves des classes primaires servira en outre à fixer les priorités d'intervention des prochaines années.

Conclusions

La construction du pont de la Poya a fourni à la Ville de Fribourg une formidable occasion d'étoffer son réseau de mobilité douce. En plus de la liaison directe entre Saint-Léonard et le Schoenberg, la réalisation de la voie mixte piétons/deux-roues le long de la ligne de chemin de fer offrira à la population un réseau continu, sécurisé et en site propre jusqu'au centre-ville. Plusieurs bandes cyclables compléteront ce dispositif (avenue du Général-Guisan, route Sainte-Thérèse, route de Berne).

A l'abri d'un trafic automobile important, le chemin du Palatinat ne présente pas de dangers particuliers nécessitant la mise en place de mesures. Toutefois, à l'ouverture du pont, la situation sera examinée et des solutions préconisées en cas de problème, notamment de cohabitation entre les piétons et les cyclistes."