

POSTULAT N° 125 (2011-2016)  
RAPPORT FINAL

EXTRAIT DU PROCES-VERBAL  
DE LA SEANCE DU CONSEIL GENERAL  
DU 30 JUIN 2015

M. Thierry Steiert, Directeur de la Police locale et de la Mobilité, tient les propos suivants:

*"Je vais vous décevoir mais je n'ai pas eu le temps de rédiger un résumé, puisque c'est un travail supplémentaire que de faire un résumé d'un rapport final. Je vais donc donner lecture intégrale du rapport.*

*En séance du 27 mai 2014, le Conseil général transmettait au Conseil communal le postulat n° 125 de MM. L. Dietrich et C. Schenker, ainsi que de 26 cosignataires, lui demandant la réalisation de voies de mobilité douce dans la zone Gare-Arsenaux-Beaumont.*

Résumé du postulat

*A l'heure où de nombreux projets d'aménagement sont en étude dans le secteur de la Gare et de la route des Arsenaux, il est important de décider maintenant déjà de la réalisation de voies de mobilité douce. Il s'agit notamment de réaffecter l'ancienne voie de chemin de fer entre la Gare et le fond de Pérrolles en voie de mobilité douce, d'inclure ces voies dans les projets actuels et d'assurer un lien avec le site de blueFACTORY.*

*En effet, ce quartier sera l'un des plus innovants et modernes de la ville, bordé d'espaces verts, de quartiers d'habitations, d'écoles, d'espaces culturels et de locaux commerciaux. Il faut saisir cette chance unique, réunir tous les partenaires et réaliser des voies de mobilité douce agréables, axe indispensable en termes de sécurité, de mobilité et de loisirs.*

*Ce postulat demande au Conseil communal:*

- *de décider de l'élaboration de ces voies de mobilité douce et de les mettre comme conditions aux différents projets en développement dans la zone Gare-Arsenaux-Beaumont;*
- *d'impliquer les différents partenaires pour la réalisation de ces voies;*
- *de réaliser les tracés de ces voies se trouvant sur les terrains de la Commune.*

Réponse du Conseil communal

Principes de planification

*La planification du réseau de mobilité douce en général, y compris dans le secteur Gare-Arsenaux-Beaumont, se fait à trois niveaux:*

- 1) *au niveau régional par l'intermédiaire du Projet d'Agglomération (PA2) et du Plan sectoriel Vélo élaboré par le Canton;*

- 2) au niveau local par l'intermédiaire du Plan d'aménagement local (PAL) de la Ville et des éventuels Plans directeurs (PD) et études de secteur;
- 3) au niveau des parcelles et des bâtiments par l'intermédiaire des demandes de permis de construire et des éventuels Plans d'aménagement de détail (PAD).

#### Planifications cantonale et régionale

*La planification cantonale ne retient pas beaucoup d'éléments pour le centre-ville car elle concerne uniquement les routes cantonales et, plus spécifiquement, les liaisons entre les localités.*

*Au niveau régional, par contre, le PA2 comporte une planification détaillée pour le secteur concerné, avec les mesures suivantes:*

- 'Fiche 20.1 Réalisation d'une voie verte sur les anciennes voies TPF entre la Gare et Pérrolles': cette liaison structurante doit permettre une accessibilité 'mobilité douce' attractive et efficace à partir de la Gare de Fribourg aux différents projets urbains en cours dans le secteur (site Cardinal, PAD Boxal, PAD des Arsenaux, etc.), ainsi qu'offrir une alternative en site propre pour l'accès au secteur des Hautes Ecoles à l'extrémité du plateau de Pérrolles.
- 'Fiche 22.3 Aménagement de bandes cyclables sur la route de la Fonderie, section Est': la route de la Fonderie est un axe du réseau structurant urbain avec des charges de trafic non négligeables. Dans ce contexte, l'aménagement de bandes cyclables dans les deux sens de circulation est préconisé.
- 'Fiche 41.6 Réaménagement du passage du Cardinal et des carrefours aux extrémités': l'enjeu de cette mesure réside principalement dans l'amélioration des aménagements de mobilité douce, en particulier pour les piétons pour qui les trottoirs sont trop étroits. Le passage doit assurer l'itinéraire de réseau structurant secondaire de mobilité douce de l'agglomération et, à ce titre, permettre une connexion avec la voie verte de mobilité douce sur l'ancienne voie industrielle ainsi que vers Cardinal et Boxal.
- 'Fiche 42.1 Aménagement d'un couloir bus et de bandes cyclables sur la route de la Fonderie, section ouest': dans le cadre du projet d'assainissement du pont CFF, il est prévu de rehausser et d'élargir le gabarit de l'ouvrage de manière à pouvoir insérer un couloir bus et deux bandes cyclables.

*Le PA2 définit également un réseau de mobilité douce hiérarchisé pour l'ensemble des 10 communes. Ce réseau comprend notamment la TransAgglo, qui est l'une des principales voies structurantes et dont le tracé passe à l'Ouest des voies CFF, entre la Gare et le secteur Boxal.*

#### Planification locale

*Au niveau local, le projet de révision du PAL de la Ville reprend l'intégralité des principes du PA2. Il permet également d'affiner cette planification et de fixer plus précisément les buts à atteindre en matière de mobilité douce sur le territoire communal, en prévoyant:*

- *d'améliorer la continuité du réseau de mobilité douce et d'augmenter sa densité et son maillage;*
- *de mettre en valeur les espaces publics, souvent peu fonctionnels pour la mobilité douce;*
- *de compléter les aménagements et les infrastructures spécifiques aux modes doux;*

- *d'améliorer le franchissement des barrières et des contraintes topographiques (routes principales, voies ferrées, Sarine);*
- *d'améliorer la perméabilité des parcelles à la mobilité douce;*
- *d'augmenter le nombre d'infrastructures de stationnement pour les cycles;*
- *de mieux coordonner les trois modes de transports pour permettre un rééquilibrage des parts modales par un report des usagers des transports individuels vers la mobilité douce et les transports publics.*

*Le PAL est également composé d'un Plan directeur communal. Ce dernier définit entre autres la structure et la hiérarchie du réseau de mobilité douce en tenant compte des mesures prévues dans le PA2. Pour le secteur concerné, la Plan directeur communal mentionne notamment:*

- *une nouvelle liaison de mobilité douce à travers les voies CFF entre l'Ancienne Gare et l'avenue du Midi, via le futur passage sous-voies. Cette liaison est en cours de planification et fait actuellement l'objet de discussions entre les différents intervenants, notamment la Ville et les CFF (division Infrastructure);*
- *Une nouvelle liaison de mobilité douce à travers les voies CFF entre les parcelles 'blueFACTORY' et 'Arsenaux'. Le principe de cette liaison a déjà été spécifié dans le cadre du PAD Arsenaux (côté Est des voies CFF) et sera également mentionné dans la planification liée à blueFACTORY (côté Ouest des voies CFF);*
- *le tracé de la voie verte sur les anciennes voies industrielles, sur le côté Est des voies CFF. La première partie du tracé entre l'Ancienne Gare et le passage du Cardinal fait actuellement l'objet d'une étude par le bureau Ar-Ter et l'amorce de ce tronçon dans le secteur de l'Ancienne Gare a été récemment planifié dans le cadre du projet de la 'Tour de l'Esplanade'. La deuxième partie du tracé se fera sur les anciennes voies TPF. Il convient de rappeler que la réalisation d'un train-tram ou d'une structure analogue est envisageable à long terme sur ce tracé;*
- *le tracé de la TransAgglo, qui passe par la Gare et le côté Ouest des voies CFF, jusqu'au secteur Boxal;*
- *une connexion de qualité au niveau du passage du Cardinal/blueFACTORY. Cette connexion fait partie des mesures du PA2. Elle permettra également de relier la TransAgglo et l'ancienne voie industrielle;*
- *une perméabilité totale à la mobilité douce des parcelles concernées par les projets blueFACTORY, Arsenaux, Parc de la Fonderie, Beaumont Sud et Beaumont secteur 'Swisscom'.*

#### Planification des parcelles

*Au niveau des parcelles et des bâtiments, les éléments de planification précités sont ou seront intégralement repris dans les préavis, permis de construire, plans et autres règlements de PAD. Les services techniques communaux sont chargés d'assurer cette coordination entre la planification et les projets de réalisation. Ce suivi se fait par l'intermédiaire d'une collaboration étroite entre les Services du génie civil, d'urbanisme et d'architecture et de la mobilité, ainsi que par une coordination avec les services cantonaux et l'Agglomération.*

## Conclusion

*La planification de la mobilité douce dans le secteur Gare-Arsenaux-Beaumont fait d'ores et déjà l'objet d'une attention particulière à tous les niveaux. La planification précitée ayant un caractère liant pour les autorités (mesures du PA2, du plan directeur du PAL ainsi que des règlements et plans des PAD), il en découle donc, en quelque sorte, une garantie pour la réalisation de ces aménagements. Le calendrier de mise en œuvre de ces réalisations dépend toutefois en grande partie de l'avancement des projets auxquels celles-ci sont étroitement liées, tels que blueFACTORY, le PAD Arsenaux ou encore le PAD Ancienne Gare. D'ores et déjà de nombreux contacts ont lieu tant avec les TPF, les CFF, les promoteurs qu'avec les autres services concernés pour permettre la réalisation d'infrastructures de mobilité douce efficaces, performantes, sûres, continues et confortables."*