

DES AMBITIONS, DES PROJETS, DES CONTRAINTES

Etienne Doyen et Julien Lovey

Avec la Ville de Fribourg, hôte de la journée, et une « pré-journée » à Bulle, c'est tout le canton de Fribourg qui était à l'honneur cette année.



Le tour de table introductif entre élu-e-s des deux villes et du canton, animé par le journaliste Jean Godel, a questionné l'évolution de ces dernières années en matière de mobilité et d'espace public, en mettant en évidence les enjeux et perspectives d'avenir dans un canton qui vit un très fort développement.

Le pari de la croissance qualitative

Jean-François Steiert, président du Conseil d'État, évoque en préambule de son intervention la toute nouvelle loi cantonale sur la mobilité (adoptée par le Grand Conseil en novembre, ndlr). Le projet entend vouer une attention particulière à la sécurité et favoriser les transports publics et non motorisés. Il fait écho en ce sens à la révision du plan

directeur cantonal en 2020, qui intègre les enjeux de coordination urbanisme-transport en faisant notamment le choix de sortir les parcelles non-desservies par les transports publics des zones à bâtir. « Ses effets sont attendus dans les prochaines années ».

La valorisation des traversées de localité (Valtraloc) est quant à elle une politique établie. Dans la foulée de la publication du Temps des Rues, le canton édite en 1993 le premier guide Valtraloc. La première réalisation a lieu en 1995 à la Tour-de-Trême, en anticipation du futur contournement de l'agglomération bulloise. Pour Nicolas Pasquier, conseiller communal de Bulle, elle

met symboliquement fin à une « politique de tout-voiture de près de deux décennies », initiée dans la foulée de la mise en service de l'autoroute au début des années 80.

Aujourd'hui, c'est l'ambition d'une ville à 30 qui guide la politique de mobilité de la Ville de Fribourg, dont les ¾ du réseau routier devraient être modérés dans un avenir proche annonce Pierre-Olivier Nobs, conseiller communal en charge de la mobilité. Sa collègue en charge de l'urbanisme, Andrea Burgener Woeffray, l'affirme quant à elle : « Un changement dans la population se fait sentir, les habitants sont en attente d'interventions qualitatives sur l'espace public de la cité ».

Des changements qui prennent du temps

Pourtant, dans le même temps, les projets routiers restent d'actualité dans le canton, comme le rappelle Jean Godel. La nouvelle liaison Marly-Matran est à l'enquête publique. Ces dernières années de nombreuses routes de contournement ont été demandées par les communes. « Vingt-six dossiers ont été analysés en 2016 » précise Jean-François Steiert, mais 7 seulement ont été étudiés et 3 retenus en 2018 pour avant-projet et acquisition de terrain: Pré-vers-Noréaz, Romont et Kerzers/Chiètres.

En ville de Fribourg, l'exemple du pont de la Poya (2014, 210 mio) illustre bien les difficultés de ces projets: complexes, longs, coûteux, ils permettent de faire respirer le tissu urbain ancien mais les mesures d'accompagnement tardent à se mettre en place. Après le concours organisé en 2015, la requalification du quartier du Bourg, pourtant libéré de quelque 25 000 véhicules/jour, est toujours attendue... ●

MOBILITÉ ET ESPACE PUBLIC

Des réflexions à plusieurs échelles
(photo: Chloé Lambert/La Gruyère).

1982

1983

En Allemagne, test de zones 30 dans des zones pilotes.

1984

Premier numéro du bulletin Rue de l'Avenir.

1985

Première journée d'étude RdA à Zurich.

En France, programme « Villes plus sûres, quartiers sans accidents ». Début de l'expérience des « aires piétonnes » à Chambéry.



La limitation générale de la vitesse en localité passe de 60 km/h à 50 km/h.

L'art. 3 al. 4 de la Loi sur la circulation routière LCR ouvre la porte à l'aménagement de mesures constructives de modération de la circulation.

Normes VSS SN 640.280-285 concernant les mesures de modération de la circulation.

Loi sur les chemins piédestres et les chemins de randonnée LCPR.