



Association des quartiers Jura Torry
Miséricorde
1700 Fribourg

Promenades diagnostiques des 7 et 8 juillet 2021

RAPPORT A L'ATTENTION DU SERVICE DE LA MOBILITÉ DE LA VILLE DE FRIBOURG

1. Introduction

L'Association des quartiers Jura Torry Miséricorde a organisé, avec le soutien du secteur de la Cohésion sociale de la Ville de Fribourg, deux promenades diagnostiques. Ces promenades étaient organisées à l'attention des habitant.e.s des quartiers. Elles ont eu lieu le mercredi 7 juillet de 13h à 15h et le jeudi 8 juillet de 18h à 20h. Elles ont réuni 15 participant.e.s le mercredi et 5 participant.e.s le jeudi.

2. Contexte et sens de la démarche

Les quartiers Jura Torry Miséricorde accueillent plus de 6000 habitant.e.s de tous horizons et tous âges. L'Association de quartier recueille souvent des remarques sur le peu de cas qu'il est fait des piéton.ne.s dans un quartier, il est vrai, très marqué par le trafic routier.

Les promenades permettent de s'ancrer au plus proche des préoccupations des habitant.e.s sur le terrain. Elles doivent déboucher sur des propositions concrètes que la Ville de Fribourg prendra en compte ou non dans ses réflexions sur la mise en zone 30/réduction de la vitesse sur certains axes du quartier.

3. Objectifs

Le projet vise à **favoriser la participation citoyenne, les échanges et le lien social** en impliquant les habitant.e.s intéressé.e.s par une promenade collective.

Un point fort est mis sur les personnes âgées, les PMR et les familles avec enfants, dans une démarche d'**identification des points sensibles et des possibilités d'amélioration concrètes des aménagements**.

4. Modération

La modération des promenades a été assurée par Monsieur Micaël Tille, Dr ès sciences techniques et Ingénieur civil HES et EPFL. Il a obtenu son doctorat en 2001 sur le thème de l'utilisation des méthodes multicritères et de la participation publique dans le cadre des projets d'infrastructures de transport. Actuellement enseignant en

Infrastructures de transport à l'EPFL, il a auparavant été conseiller technique de la circulation auprès du Bureau de prévention des accidents (BPA). Il a également collaboré auprès de divers bureaux d'études en Suisse romande ainsi qu'au Service de la mobilité (SMo) de l'administration cantonale fribourgeoise. Expert dans le domaine de la conception routière et de la sécurité, il est membre de l'Association Suisse des professionnels de la route et des transports (VSS) où il est actif auprès de plusieurs commissions de normalisation.

5. Méthodologie

Les participant.e.s inscrit.e.s ont pu faire part au préalable des endroits du quartier dont ils souhaitaient parler. Sur cette base, deux itinéraires partiellement distincts ont été définis.

Pendant la promenade, le groupe a fait halte aux endroits sensibles et a pu verbaliser les problématiques. Le modérateur a, quant à lui, pu expliquer les raisons de la configuration de certains aménagements et proposer des idées d'améliorations en fonction des possibilités, des normes et de la législation.

Les échanges ont été documentés et les points sensibles photographiés. Ils sont reproduits au chapitre 6 du présent rapport.

6. Compte-rendu des promenades et propositions

Croisement Chemin des Roches-Route Sainte-Thérèse



Difficultés identifiées :

- Importante déclivité obligeant les véhicules en sortie du Chemin des Roches à attendre sur le trottoir pour s'assurer d'une visibilité suffisante,
- Mauvaise visibilité (végétation) pour les voitures qui arrivent depuis la Route Sainte-Thérèse côté Sud
- Trottoirs abaissés sans potelets sur le Chemin des Roches
- Trottoir traversant non-conforme au sens de la norme VSS 40 242 (longueur et largeur)
- Aucun marquage
- Important espace de circulation en entrée puis sur le Chemin des Roches (pas de canalisation des fleux)

Propositions :

- Installer des potelets pour canaliser et ralentir les voitures et sécuriser les piétons
- Elargir le trottoir traversant et améliorer sa perception
- Rétrécir la route en entrée (Chemin des Roches)
- Corriger la déclivité du Chemin des Roches

Route Sainte-Thérèse, en face de la Migros



Difficultés identifiées :

- Distance trop grande entre les deux passages piétons existants (> 200 m)
- Pas de liaison entre le cheminement de MD derrière l'immeuble de la Route du Jura 47 et la Migros
- Revêtement du sol de la rampe qui descend du trottoir vers l'entrée de la Migros (rose foncé) très glissant et dangereux

Propositions :

- Ajouter un passage piéton à la hauteur du cèdre (amont de la présélection) en conformité avec la norme VSS 40 241
- Demander au propriétaire de faire une intervention sur le revêtement de l'accès glissant (griffer/strier)
- Abaisser la bordure du trottoir (accès pour poussettes et PMR)

Croisement Avenue du Général-Guisan-Route Sainte-Thérèse : passage piétons devant Eglise



Difficultés identifiées :

- Manque de visibilité des piétons en attente dans la courbe, ceci pour les 2 zones d'approche (barrières en intérieur de courbe)
- Manque de place pour mettre un îlot central (non-conformité aux exigences de la norme VSS 40 241)
- Passage piéton trop proche du virage
- Multiplicité des informations à traiter (faible rayon, perte de priorité, signalisation, etc.) pour



les automobilistes ce qui peut les déconcentrer

- La vitesse n'est pas forcément le problème en raison du faible rayon de la route (utilité d'un gendarme couché pas évidente)

Propositions :

- Enlever la barrière le long du trottoir côté Eglise (pas de nécessité) et tailler la végétation à 60 cm de hauteur
- Limiter la barrière le long du trottoir côté Centre-ville jusqu'à une hauteur de chute de 1,50 m
- Déplacer la caissette à journaux (pas justifié à cet endroit)
- Dans l'idéal installation d'un îlot (mais probablement route trop étroite)

Carrefour Route du Jura



Difficultés identifiées :

- Non-respect de la signalisation par les automobilistes et les cyclistes
- Feu pour les piétons (traversée régulée sur Sainte-Thérèse) trop court
- Trottoir abaissé dans le virage (depuis la Route Sainte-Thérèse vers la Route du Jura) qui fait que des automobilistes et des camions peuvent mordre sur le trottoir
- Cases de stationnement pour livraison surdimensionnées, les voitures n'ont pas de déflexion depuis la Route du Jura pour se parquer (accès direct)
- Nombreuses manœuvres de parage directement sur le trottoir qui n'est pas séparé physiquement des places de livraison (la même chose vaut également pour la piste cyclable)



- Difficulté pour les usagers.ères de la FARA malvoyants qui viennent de l'arrêt de bus Sainte-Thérèse
- Accès à la piste cyclable avec bordure en biais
- Stationnement illicite hors cases

Propositions :

- Mesures de police (respect de la signalisation)
- Allonger le feu vert pour les piétons (traversée régulée sur Sainte-Thérèse)
- Sensibiliser les vélos pour le tourner à droite au feu rouge de la Route du Jura vers Sainte-Thérèse
- Mettre des potelets dans le virage pour éviter que les véhicules ne viennent mordre le trottoir
- Redimensionner le nombre de cases de livraison (une boulangerie, les autres commerces n'ont pas de grandes livraisons, les livraisons pour le magasin de vélo sont faites directement sur le trottoir devant le magasin...)
- Assurer l'accès aux cases de livraison après le carrefour côté Etang du Jura
- Ajouter des éléments tactilo-visuels (et év. guidage) depuis l'arrêt de bus Sainte-Thérèse
- Sécuriser l'entrée de la piste cyclable

Passage piéton devant le TC Training Center (Route du Jura 47)



Problèmes identifiés :

- Visibilité insuffisante (arbres et véhicules en stationnement)
- Pas d'îlot central
- Les voitures qui sortent du giratoire arrivent à grande vitesse
- Difficulté pour les piéton.nes de déterminer si les véhicules vont remonter sur l'Avenue Weck-Reynold ou sur l'Avenue du Jura
- Pose des difficultés à tous les usagers y.c motorisés
- Les piéton.nes doivent attendre depuis la piste cyclable (contradiction avec le marquage au sol)

Propositions :

- Mise en place d'une traversée piétonne régulée
- Déplacement de la traversée piétonne côté Centre-ville

COOP du Jura, places de parc et passage piéton



Difficultés identifiées :

- Les voitures reculent depuis les cases de stationnement sans visibilité pour les usagers.ères sur le trottoir (notamment les enfants)
- Le passage piéton débouche sur un trottoir non abaissé côté amont
- La rampe pour remonter de la Route du Champ des Fontaines à l'Impasse du Pré-Fleuri est trop étroite pour les chaises roulantes et la plupart des poussettes
- La traversée du passage piéton depuis le petit sentier vers la COOP manque de visibilité pour les piétons qui doivent s'engager sur la route

Propositions :

- Faire passer le trottoir le long du mur de la COOP (disposer les cases de stationnement au droit de la chaussée)
- Modifier la disposition des cases de stationnement (longitudinalement plutôt que perpendiculairement à la chaussée)
- Abaisser le trottoir côté amont au droit de la traversée piétonne
- Elargir la rampe piétonne
- Suppression de quelques cases de stationnement sur la Route du Champ-des-Fontaines pour améliorer la visibilité en traversée des piétons



Passage piéton devant le Kebab (Route du Jura 18)



Difficultés identifiées :

- Les piétons attendent sur le début de la piste cyclable menant à l'Etang du Jura
- Passage difficile pour les malvoyant.e.s et aveugles

Propositions :

- Ajouter des bandes pour les personnes malvoyantes et aveugles
- Modifier l'entrée de la piste cyclable pour sécuriser les piétons en attente : soit en la déplaçant à l'arrière de la zone d'approche piétonne, soit vers l'Etang du Jura

Trottoir entre le croisement Route du Jura-Route des Bonnefontaines jusqu'à la FARA



Difficultés identifiées :

- Trottoir pas terminé
- Trottoir avec trop de dévers
- Pas d'éclairage
- Long cheminement devant un parking d'accès à un magasin de peinture
- Dangereux en hiver (verglas)
- Escalier en mauvais état/inadapté (marches irrégulières)

Propositions :

- Les usagers.ères de la FARA devraient utiliser le trottoir sécurisé en face.
- Sécuriser la traversée piétonne en aménageant un cheminement piétonnier sûr sur la route d'accès à la FARA
- Marquage tactilo-visuel le long du cheminement piéton



**Carrefour Route des Bonnesfontaines-
Avenue du Général-Guisan**



Difficultés identifiées :

- Mauvaise visibilité pour les automobilistes qui viennent depuis l'Avenue Général Guisan
- Passage piéton en amont du carrefour trop proche du virage
- Passage piéton en aval du carrefour avec une visibilité insuffisante
- Trottoir pas abaissé dans le virage
- Les deux passages piétons sont considérés comme problématiques

Propositions :

- Séparation plus claire entre le contresens cyclable qui descend et la route qui monte ou resserrement de chaussée
- Ralentir les cycles en entrée du contresens cyclable
- Mise en place d'un « bastion » côté Ouest du passage piéton en aval du carrefour et suppression du passage piéton en aval du carrefour (aide à la traversée) car le trafic est faible



- Mise en place de petits pas le long de Général Guisan
- Abaisser le trottoir
- Déplacer le passage piéton en amont du carrefour vers l'amont

Remarques : la mise en zone 30 du secteur va modifier les régimes de priorités et la nécessité des passages piétons dans ce secteur

Route des Bonnesfontaines 26 (site FARA, snoezelen, BF26)



Difficultés identifiées :

- Le passage piéton est problématique pour les malvoyants
- Le passage piéton est de biais
- Bordure de trottoir inadaptée pour les chaises roulantes

Propositions :

- Réaliser une aide à la traversée (pas assez de trafic pour en justifier une) en ajoutant des guidages/bandes blanches pour malvoyants et PMR
- Suppression des places de stationnement pour améliorer la visibilité en traversée
- Abaisser les bordures de trottoir pour faciliter le passage des chaises roulantes, ceci l'une en face de l'autre (traversée perpendiculaire)



Devant la piscine du Levant



Difficultés identifiées :

- Passage piéton peu sécurisé

Propositions :

- Réaliser un îlot central en conformité avec la norme VSS 40 241

Croisement de la Route Sainte-Agnès/Route du Jura



Difficultés identifiées :

- Manque de visibilité (haie importante) pour les voitures qui viennent depuis la Route Sainte-Agnès et tournent à droite
- Cases de stationnement devant l'épicerie (Route du Jura 19) dangereuses car manœuvres sur le trottoir
- La zone d'approche pour le passage piéton qui va en direction de l'arrêt de bus Miséricorde est trop près du virage

Propositions :

- Déplacer/supprimer la case de stationnement dans l'angle
- Déplacer le passage piéton qui va en direction de l'arrêt de bus Miséricorde
- Rehausser les trottoirs (limiter les accès aux cases de stationnement)
- Tailler la haie en intérieur de courbe à 60 cm de hauteur



Sentier des Cigales



Difficultés identifiées :

- Les enfants qui débouchent en courant du sentier sur Weck-Reynold peuvent surprendre les automobilistes

Propositions :

- Installer une barrière au bas des escaliers du sentier pour freiner les piéton.ne.s qui descendent

Impasse du Pré-Vert 11



Difficultés identifiées :

- Le débouché depuis le sentier qui vient de la COOP sur l'Impasse du Pré-Vert à hauteur du n°11 manque de visibilité pour les automobilistes circulant le long de l'impasse

Propositions :

- Installer un poteau ou du mobilier urbain pour dévier les voitures du bord de la route
- Mise en place d'une surface colorée, au sens de la norme VSS 40 214

Feu de signalisation depuis le mini-golf pour traverser la Route du Jura



Difficultés identifiées

- Le feu vert est trop court pour les piétons, pas d'îlot central
- Conflits de feux verts piéton.ne.s/voitures pour tourner sur la Route de Chamblieux (feu orange clignotant mal perçu par les automobilistes tournant à droite en sortant de ville)

Propositions :

- Allonger le temps du feu vert
- Supprimer les feux verts simultanés (piétons/véhicules)

7. Problématiques générales

Lors des promenades, certaines problématiques plus générales ont été abordées. Elles ne font pas l'objet de propositions concrètes mais méritent d'être abordées.

Plan de mobilité scolaire

Certain.e.s participant.e.s aux promenades ont été impliqués dans l'élaboration du plan de mobilité scolaire du Jura. Plusieurs demandes d'aménagements avaient été évoquées et ne sont pas mises en œuvre. Une information sur les intentions de la Ville de Fribourg vis-à-vis de la mise en œuvre ou non de ces mesures serait appréciée.

Règlements communaux d'urbanisme

Certain.e.s participant.e.s aux promenades ont demandé s'il ne serait pas envisageable, dans le cadre des procédures de demande de permis de construire, de prévoir que le règlement communal puisse exiger du constructeur ou du propriétaire de prévoir et de prendre à sa charge les aménagements extérieurs, leur aspect, ainsi que les cheminements piétons à aménager avec les parcelles voisines. Il a été fait référence à l'existence de telles dispositions dans certaines villes alémaniques. Il semble difficile de lier juridiquement un permis de construire (privé) avec des aménagements publics de mobilité. Néanmoins, la problématique mérite d'être soulevée.

Spécificité des personnes aveugles ou malvoyantes

Le personnel FARA, à savoir les collaborateur.trice.s et usager.ère.s, se déplace principalement aux alentours du centre-atelier, de ses deux autres sites (Bonnesfontaines 26, St-Agnès et Bonnesfontaines 3), ainsi que vers la COOP et la Migros (pour s'acheter une collation ou le repas de midi).

Le giratoire Vuille et les arrêts de bus alentour s'avèrent être des endroits essentiels pour les usager.ère.s car beaucoup viennent par les transports publics. Il est important de veiller à ce qu'ils conservent leur autonomie en toute sécurité. Malheureusement il y a déjà eu des problèmes avec des personnes malvoyantes sur ces intersections. Une indication tactilo-visuelle sur des cheminements clairement définis et sécurisés, ou sur des éléments critiques de ceux-ci, sont à envisager.

Lors des promenades, le Service de la mobilité a indiqué qu'un mandat avait été donné à la Fédération Suisse des Aveugles – Fribourg pour faire des suivis en orientation et mobilité ainsi que pour traiter les questions relatives à l'accessibilité. Un premier contact a d'ores et déjà été établi entre FARA et le mandataire pour établir une liste des besoins particuliers de ces usager.ère.s afin que des aménagements puissent être mis en place afin de garantir leur sécurité.

Le rapport reste succinct sur ses éléments quand bien même ils sont très importants car une lecture et une analyse spécifique de ce besoin spécifique mérite d'être menées de manière approfondie.

8. Suivi du projet

Le rapport sera transmis au Service de la mobilité de la Ville de Fribourg. Celui-ci sera intégré aux réflexions de la Ville concernant l'abaissement de la vitesse et le déploiement de zones 30km/h dans les quartiers Jura Torry Miséricorde.

Il est prévu que le Service de la mobilité présente à l'association de quartier le projet à l'automne 2021. Ce projet aura donc un suivi.

9. Remerciements

L'Association des quartiers Jura Torry Miséricorde tient à remercier le Service de la mobilité et en particulier Monsieur Julien Thirion pour les échanges constructifs ; le Secteur de la Cohésion sociale et en particulier Madame Ula Stotzer pour le soutien au projet ; le CAS Jura et en particulier Florence Ducrocq, Elie Dindamba, Eloïse Zwahlen et les enfants et jeunes qui nous ont chaleureusement accueillis après les promenades. Elle souhaite remercier également l'ATE et tout particulièrement Madame Prisca Vythelingum, secrétaire générale, pour les bons conseils et Monsieur Micaël Tille pour son accompagnement professionnel et compréhensif du processus, ses précieux conseils et son écoute attentive des préoccupations des habitant.e.s.