



Egalité Sabine Gumy propose les mêmes tarifs pour les hommes et pour les femmes dans son salon de coiffure à Fribourg. » 13



Une passerelle faite de bois local

Gruyère. Une nouvelle structure enjambe les gorges de la Jogne. Une passerelle de 54 m de long pour un poids évalué à 13 t remplace les anciens passages qui auront servi plus de 120 ans. » 15

RÉGIONS

11
LA LIBERTÉ
SAMEDI 12 SEPTEMBRE 2020

Le centre-ville de Fribourg va être limité à 30 km/h

Un coup de frein contre le bruit

« PATRICK CHUARD

Circulation » La ville de Fribourg sort les grands moyens pour lutter contre le bruit. Le Conseil communal compte instaurer une limitation de vitesse à 30 km/h sur les trois quarts des rues de la capitale. Environ cinquante kilomètres d'asphalte sont concernés, sur les septante du réseau de la ville, dont les axes principaux (lire ci-dessous).

«L'idée n'est pas d'instaurer de nouvelles zones à 30 km/h, qui nécessitent une procédure longue et des aménagements coûteux, mais simplement de limiter la vitesse avec des panneaux», a précisé Pierre-Olivier Nobs, conseiller communal chargé de la mobilité, lors d'une conférence de presse hier matin.

Lancé en collaboration avec le canton, ce projet pourra faire l'objet d'observations pendant trente jours auprès de la Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions (DAEC). «Puis il sera concrétisé par une décision soumise à la fin de l'année», précise Fabien Noël, l'ingénieur de ville. La mise en application est prévue courant 2021.

Ce retour de la cité des Zaehringen à la vitesse du galop des chevaux et à celle des bicyclettes ne tombe pas du ciel. Il s'inscrit dans la suite d'une décennie de lutte contre le bruit urbain. Depuis 2011, Fribourg a déjà fait poser des revêtements phonoabsorbants sur quelque douze kilomètres du réseau, pour un coût de 6,4 millions.

«Entre le manque de place et la protection patrimoniale, les parois antibruit ne constituent pas une option. Nous allons continuer à poser des revêtements, mais cela ne suffira pas. Il est temps de passer à des me-

sures contre la source du bruit en réduisant la vitesse des voitures», indique Pierre-Olivier Nobs.



«La réduction de vitesse améliore la qualité de vie des habitants»

Pierre-Olivier Nobs

Actuellement, quelque 7900 personnes résidant dans 340 bâtiments sont exposées à un dépassement des valeurs limites de bruit, rappelle la ville. Une fois l'assainissement effectué, il restera quelque 3700 personnes et 156 bâtiments exposés. Les propriétaires concernés recevront un courrier personnel du canton pour les aviser. «Mais la valeur d'alarme ne devrait être atteinte nulle part», estime Fabien Noël.

La facture de la santé

Ce ralentissement du trafic motorisé s'inscrit dans le droit fédéral qui fixe l'obligation pour les pouvoirs publics d'assainir leurs axes routiers, rappelle le conseiller d'Etat Jean-François Steiert. «Le Conseil fédéral avait fixé la date de l'an 2000 pour régler le problème du bruit, mais vingt ans plus tard le but n'est toujours pas atteint.» Une personne sur sept affirme souffrir du bruit en journée et «les

effets sont importants en termes de santé publique: les services concernés parlent d'une facture de 800 millions de francs par année», souligne le ministre chargé de la DAEC.

Pourquoi une telle allergie au bruit alors que les citoyens le supportaient il y a quelques décennies? «Notre sensibilité n'est plus la même qu'il y a trente ans, admet Jean-François Steiert. La dimension subjective du bruit a changé, et les médecins nous disent que cela pose un réel problème. Nous sommes bien forcés de tenir compte de l'effet objectif d'un élément subjectif.»

«Gagner de l'espace»

Pour Pierre-Olivier Nobs, la limitation de vitesse ne se cantonne pas à l'assainissement sonore de la capitale. «Elle entraîne beaucoup d'avantages», assure l'édile. En roulant moins vite, les véhicules ont besoin de 70 centimètres de largeur de chaussée en moins, selon les estimations. «Nous pourrions gagner de l'espace, pour de la mobilité douce comme une piste cyclable, pour faire un trottoir ou pour végétaliser une rue afin de lutter contre l'îlot de chaleur.»

Et d'ajouter que «les vélos sont plus à l'aise lorsqu'ils sont dépassés par des voitures qui roulent au même tempo». Pour la sécurité, il n'y a pas photo: la chance de survie d'un piéton percuté par une voiture à 30 km/h est trois fois plus élevée qu'à 50 km/h. Au final, Pierre-Olivier Nobs se dit convaincu qu'une réduction de vitesse «améliore la qualité de vie des habitants». »

90

Sur cent, les chances de survie d'un piéton percuté à 30 km/h contre 30% à 50 km/h

75

En pourcentage, la part des rues de la capitale qui seront limitées à 30 km/h en comptant les zones existantes



Le trafic sur les grands axes de Fribourg, comme Pérolles, sera limité à 30 km/h dès 2021. Charles Ellena

LA LISTE DES RUES CONCERNÉES

Parmi les axes que la ville prévoit de limiter à 30 km/h, certains le sont pour le bruit: la route de Villars, Beauregard, du Midi, du Jura, l'avenue Louis-Weck-Reynold, la rue de l'hôpital, la route des Alpes, de Saint-Barthélemy, la rue de Morat, l'avenue de l'Europe.

Le Conseil communal veut instaurer le ralentissement sur d'autres rues, car les voitures y roulent déjà au ralenti: Saint-Pierre, le Pont-Muré, le Varis, Rome, Sainte-Thérèse, Général-Guisan, le Square-des-Places, l'Industrie, la

Route-Neuve, Tivoli, Pérolles et Pierre-Kaelin. Enfin, les axes suivants seront ralentis pour «garantir une cohérence»: Louis-d'Affry, l'avenue Jean-de-Montenach, la route de la Glâne, Pierre-Aeby, la ruelle Notre-Dame, les Alpes, le chemin du Calvaire, des Etangs, l'Abbé-Bovet, les Arsenaux, Wilhelm-Kaiser, le passage du Cardinal, le Botzet, l'avenue de la Gare, la rue Antoine-de-Saint-Exupéry, Petermann-Aymon-de-Faucigny, Chamblieux et Chantemerle. PC

«Un caillou de plus dans la chaussure»

Les commerçants déplorent une mesure qui n'a pas été concertée. Les partisans de la mobilité douce applaudissent.

Le ralentissement général réjouit l'Association transports et environnement (ATE): «Nous demandions ces mesures depuis un certain temps, car agir sur la vitesse est un très bon moyen de limiter les nuisances du bruit en ville», réagit Savio Michellod, président de la section fribourgeoise. «Et si, en plus, cela permet de libérer de l'espace pour végétaliser les

rues ou faire place à la mobilité douce, tant mieux!» Lausanne a limité les 30 km/h aux heures de nuit. La capitale fribourgeoise n'en fait-elle pas un peu trop? «Non, ce n'est pas comparable. Fribourg est une ville plus petite et plus vite traversée que Lausanne.»

Réaction aux antipodes du côté des commerçants. «C'est un caillou de plus dans notre chaussure», déplore David Krienbühl, secrétaire de l'Association fribourgeoise du commerce, de l'artisanat et des services (AFCAS). «Il y a

déjà eu la piste cyclable sur Pérolles cet été alors même que les commerçants subissent de plein fouet la crise du coronavirus. Et maintenant, on va nous imposer ces limitations sans réflexion globale sur les transports et l'accessibilité à la ville. Nous ne voulons pas d'un désert commercial à Fribourg.»

Président de la section ville de GastroFribourg, Philippe Roschy regrette également un manque de concertation: «Les autorités avancent comme

toujours de grandes explications et assurent que cela ne changera rien. Mais la baisse de notre chiffre d'affaires est une réalité, et la piste cyclable de cet été a déjà eu un impact sur la fréquentation.»

Le bilan de cette piste cyclable, le mois dernier, montrait tout le fossé entre la ville et les commerçants au sujet du trafic: 90% de ces derniers étaient opposés à la mesure selon un sondage de l'AFCAS, tandis que 78% des usagers la plébiscitaient selon un sondage de la ville. » PC