



**Association pour la Défense des Intérêts du Quartier d'Alt – ADIQA**  
**Derrière-les-Remparts 12 – 1700 Fribourg**

---

Agglomération de Fribourg  
Comité d'agglomération  
Bd de Pérolles 2  
1700 Fribourg

Fribourg, le 14 novembre 2011

Mesdames, Messieurs,

L'Association pour la défense des intérêts du quartier d'Alt (ADIQA), par son comité, a pris connaissance des documents du Projet d'agglomération de 2<sup>ème</sup> génération mis en consultation.

Elle souhaite par la présente formuler les remarques et commentaires suivants.

Elle tient tout d'abord à remercier les responsables ainsi que les auteurs du projet pour la qualité du travail fourni. Le document pose un certain nombre de constats sans complaisance, les points faibles sont clairement énoncés, les axes de développement proposés paraissent de nature à apporter des solutions aux problèmes posés.

Certains aspects concernent plus particulièrement le quartier d'Alt et l'ADIQA formule dans ce contexte les remarques suivantes :

#### **Transports individuels motorisés**

Le constat de la dominance de la voiture dans la mobilité (chap. 4.1.2) est clairement posé, avec les conséquences qui en découlent sur les autres formes de mobilité, telles que la péjoration de la progression des bus dans les embouteillages ou le manque d'attractivité et parfois même de sécurité des réseaux de mobilité douce.

En revanche, la question des événements périodiques entraînant une forte augmentation du trafic individuel motorisé n'est pas du tout prise en compte. On pense ici aux multiples festivals qui jalonnent la saison d'été et qui génèrent au centre ville un trafic très important, pour la plupart de festivaliers à la recherche d'une place de parc et qui n'ont pas été orientés vers des parkings de délestage aux entrées de la ville. Il en résulte pour le quartier d'Alt une charge de trafic parfois insupportable ainsi qu'un parcage sauvage dommageable à la qualité de vie dans le quartier. S'il ne s'agit pas directement de « grands générateurs de trafic » au sens cité au chap. 4.3.7, il n'en reste pas moins que cette problématique doit être intégrée dans le Projet d'agglomération afin d'être gérée de manière coordonnée.

**L'ADIQA demande donc que la problématique de la mobilité générée par le trafic automobile lors des festivals et autres manifestations urbaines soit intégrée au Projet d'agglomération.**

De plus, la forte concentration d'usagers pendulaires résultant de la présence de nombreuses écoles (Bourg, Cycle d'orientation du Belluard, Ecole Professionnelle, Collège St. Michel, Bibliothèque BCU et Université) dans notre quartier, enseignants, voitures taxis pour les élèves, et élèves qui se rendent en voiture au centre professionnel, n'est répertoriée comme problématique dans l'analyse du rapport.

**L'ADIQA demande donc que la problématique de la mobilité autour des écoles soit également intégrée au Projet d'agglomération.**

L'Association constate que le Varis subit actuellement un nombre très important de mouvement de véhicules, avec pour conséquence des embouteillages dans les deux sens sur des plages horaires toujours plus étendues aux heures de pointe. Etant donné la situation actuellement déjà très problématique, nous doutons que le plafonnement prévue avec la mesure 40.03 soit suffisant.

**L'ADIQA estime qu'au lieu d'un plafonnement, c'est une diminution du trafic individuel motorisé sur l'axe rue de Morat – Varis – Joseph- Piller qui est nécessaire.**

Au niveau du stationnement dans le quartier, l'ADIQA se réjouit des principes de stationnement définis dans le volet stratégique. Le principe évoqué en page 197 selon lequel « dans les zones centrales, il s'agit d'agir sur la tarification et de limiter la durée, alors que dans les quartiers d'habitation proches du centre ou de pôles d'emplois, il est nécessaire de privilégier les habitants (durée limitée ou zone macarons) » lui apparaît comme particulièrement pertinent. Elle relève actuellement une grande difficulté pour les habitants du quartier à trouver une place de stationnement à certaines heures qui ne sont plus soumises à une restriction de durée.

**Comme mesure concrète, l'ADIQA demande que les places de parc soient payantes (et contrôlées !) jusqu'à 22h00, tous les jours de la semaine.**

Quant aux mesures de détail proposées, l'Association regrette très clairement la priorisation des mesures de réaménagement de la Rue et Porte de Morat (41.15) ainsi que le réaménagement de la Rue Joseph-Piller (43.02). Ces mesures font clairement partie du paquet de mesures liées au Pont de la Poya énoncées au point 40.03. Elles correspondent de ce fait aux critères définis au chap. 7.1.2 pour les mesures de la liste A et le Projet présente une incohérence à ce sujet.

**De ce fait, l'ADIQA estime que le classement des mesures 41.15 et 43.02 sous chiffre 40 est impératif. Leur achèvement doit être effectif avant l'ouverture du Point de la Poya.**

### **Transports publics**

Pour les transports en commun, l'ADIQA prend acte avec satisfaction de l'analyse posée sur l'attractivité des transports publics (chap. 4.1.2).

Elle salue les mesures proposées pour les arrêts sur chaussée de la Rue de Morat (12.03) et le site propre de bus sur la Rue de l'Hôpital (12.05).

Elle constate cependant que si le quartier est enserré dans un réseau assez performant, il est en revanche mal desservi, se basant sur le fait qu'un quartier peut être considéré comme insuffisamment couvert dès lors que les arrêts se situent à plus de 300 m (selon chap. 4.3.3, p.60). En effet, le tableau « Qualité de la desserte sur les réseaux TC urbain et régional – Etat actuel 2010 » ne tient compte ni du fait que l'arrêt de bus « Université » a récemment été déplacé vers le nord, ni de la césure provoquée par le chemin de fer en termes d'accessibilité.

**En conséquence, l'ADIQA demande, dans le cadre de la création d'un site propre de bus sur la Rue de l'Hôpital (12.05) et de la mise en zone 20 de la Rue Joseph-Piller (43.02), qu'un arrêt de bus soit créé à proximité immédiate de la jonction de ces deux rues. Il pourrait éventuellement s'agir du déplacement de l'actuel arrêt Miséricorde. De même, l'ADIQA demande que la prolongation d'une ligne existante (p.ex. 4 ou 7) jusque devant la bibliothèque cantonale universitaire (BCU) soit étudiée.**

### **Mobilité douce**

Ici aussi, l'ADIQA salue l'analyse sans complaisance de l'attractivité de la mobilité douce, en particulier le fait que « les réseaux piétonnier et cyclable ne sont généralement pas suffisamment mis en valeur et souffrent d'un manque d'attractivité » (chap. 4.1.2), « le manque évident de continuité des réseaux », « les espaces pas toujours fonctionnels » et « la qualité des aménagements trop souvent insuffisante » (chap. 4.3.4). De même, elle constate que la systématisation du rond-point comme élément régulateur de trafic a été imposée essentiellement, et ceci, au détriment de la mobilité douce, tant il est vrai que le rond-point constitue pour les cyclistes comme pour les piétons un élément d'une extrême dangerosité.

Elle se réjouit du prochain aménagement d'un itinéraire mixte piétons/deux-roues le long des voies ferroviaires et espère y trouver une solution au problème de l'éclairage public déficient qu'elle dénonce depuis longtemps déjà.

La définition de l'axe « Derrière-les-Remparts » - « Chemin de Montrevers » comme réseau structurant secondaire correspond non seulement à une nécessité, mais également à une pratique de cheminement couramment adoptée par les usagers. L'ADIQA a déjà signalé par le passé la dangerosité de ce tracé, puisque le Chemin de Montrevers ne bénéficie pas d'un trottoir, ni même d'un marquage au sol.

**Dans ce cadre, l'ADIQA estime que la réalisation d'un trottoir sur le Chemin de Montrevers est impérative dès lors que celui-ci est défini comme réseau structurant secondaire. Cette mesure doit être classée sur la liste B des priorités.**

L'Association se réjouit également que le manque de place de parc pour vélos ait été signalé dans la carte « Points faibles et mesures ». Le problème est connu depuis de nombreuses années, en particulier des élèves de l'école du Bourg qui ont l'interdiction de se rendre à l'école en vélo, notamment faute de places de parc. L'Association regrette cependant que ce constat ne s'accompagne d'aucune proposition concrète autre que la mesure encore vaguement exprimée sous 23.02.

**Elle demande l'intégration dans le Projet d'agglomération de mesures concrètes pour faciliter le parage des vélos et 2 roues dans le quartier, notamment aux abords des écoles.**

L'Association regrette de ne trouver dans le projet aucune mesure liée à la restitution de l'espace urbain aux piétons et autres adeptes de mobilité douce. En particulier, la vocation essentiellement résidentielle du quartier d'Alt le prédestine à être requalifié, en tout ou partie, en zone de rencontre. Il en irait de même pour d'autres quartiers de la ville.

**En conséquence, l'ADIQA demande que la réalisation d'une zone de rencontre soit étudiée pour l'ensemble du quartier d'Alt comprenant les rues Jean-Grimoux, Père Girard, Derrière-les-Remparts, Marcello, Aloys Mooser, François-d'Alt et Louis-Chollet.**

### Urbanisation

L'Association se réjouit que le vallon de Montrevers ait été défini comme surface de densification avec priorité de développement 2. La sensibilité du site semble avoir été prise en compte aussi bien dans la fixation de l'IUS de 0-0.5 que dans la définition d'une « zone de frottement entre urbain et paysage ». L'Association sera attentive à ce que l'urbanisation du vallon se fasse en harmonie avec la physionomie générale du quartier et de ses éléments historiques.

Nous vous remercions de l'attention que vous porterez à nos diverses requêtes et nous espérons que vous pourrez y donner la suite qui convient. Nous restons à disposition pour toute question utile et dans l'attente de votre rapport de synthèse, nous vous prions de recevoir nos meilleures salutations.

Pour l'ADIQA  
Les co-présidents

Nelly Plaschy-Gay



Alain Cornali

