

SEANCE DU CONSEIL GENERAL DES 11 ET 12 OCTOBRE 2021**Point 4 de l'ordre du jour****Détermination du Conseil communal sur le postulat de M. Charles-Henri Brandt, au nom du groupe PLR, demandant la redéfinition du concept de stationnement et de circulation en ville de Bulle**

Lors de la séance du 20 mai 2020, le Conseil général a transmis le postulat de M. Charles-Henri Brandt demandant une redéfinition du concept de stationnement et de circulation en ville de Bulle.

1. Présentation du postulat au Conseil général

« La politique de stationnement et de circulation liée aux mesures d'accompagnement de la H189 provoque l'incompréhension et la colère des citoyens et des entreprises.

En effet, personne n'est satisfait de la suppression des ronds-points, de la mise en place de gabions, des chicanes et autres plots en béton disposés sur la chaussée... Tous ces éléments déstabilisent le conducteur et sont dangereux. Il n'y a qu'à aller faire un tour au rond-point du Temple ou au chemin des Crêts pour comprendre ces propos.

Personne ne critique notre réseau de transport Mobul, mais les doubles-bus qui circulent le plus souvent vides entravent la circulation et provoquent des files d'attente à chaque arrêt disposé sur la voie publique.

Depuis les années 2000, la Commune s'est employée à supprimer plus de 600 places de parc dans son centre élargi. Souvenez-vous des parkings du Musée et du plateau de la gare, et rappelez-vous de toutes les places supprimées à la Grand-rue, à l'avenue de la Gare, à la rue du Moléson, ou encore à la place de l'Abbé-Bovet.

Cet acharnement contre la voiture s'applique aussi à nos entreprises qui se voient imposer des « concepts de mobilité » impossibles à mettre en place et qui les poussent à vouloir quitter le territoire communal.

Nous savons que le Conseil communal en place n'est pas responsable de l'ensemble de ces mesures qui ont débuté il y a plus de 10 ans. Nous savons aussi que la Commune est soumise à des normes et des règlements et que sa marge de manœuvre est très étroite. Toutefois, nous souhaiterions que le Conseil communal prenne de la hauteur par rapport aux mesures d'accompagnement de la H189 qui sont aujourd'hui révolues et inadaptées et nous pensons qu'il doit redéfinir son concept de circulation et de stationnement.

A travers ce postulat, nous demandons que le Conseil communal prenne les mesures suivantes :

- stopper la suppression des ronds-points*
- remettre en place les ronds-points du Temple et du centre de la Tour*
- enlever les gabions et blocs en béton et les remplacer par des gendarmes-couchés*
- maintenir toutes les places de parc du centre-ville (périmètre élargi) ou remplacer celles qui doivent l'être en les mettant dans un parking proche*
- assouplir son règlement communal sur le besoin en stationnement pour les entreprises.*
- mettre les arrêts de bus sur des espaces réservés, hors du trafic. »*

2. Détermination du Conseil communal

A. Introduction

Les mesures d'accompagnement de la H189 ont été élaborées dans le cadre d'un Plan directeur partiel des transports qui lie les autorités communales, cantonales et même fédérales dans ce cas. Élaborées dans les années 2000, elles ont été adaptées au fil des ans par les différents conseils communaux en place en fonction de l'évolution du trafic croissant en même temps que la population, des comportements en matière de déplacement mais aussi en fonction des normes, des directives et des lois cantonales et fédérales.

Des adaptations importantes ont été faites dans un premier temps dans le cadre du projet d'agglomération de première génération (PA1) en 2007, en introduisant en particulier les mesures relatives à la mise en place du réseau de bus Mobul et au développement des cheminements de mobilité douce.

En 2015-2016, constatant que le trafic était à nouveau à la hausse et que son niveau allait rejoindre celui d'avant l'ouverture de la H189, le Conseil communal a lancé une analyse complémentaire dans le cadre des études « Vision 2030 ». Ces dernières ont montré que la Ville de Bulle devait viser un report modal afin que le réseau routier ne soit pas saturé à terme. Elles ont également conduit à des adaptations des mesures d'accompagnement, notamment sur la route de Riaz, de manière à garantir une circulation plus fluide et plus sûre des différents modes de déplacement, en particulier par la mise en place de voies bus, de pistes cyclables et de trottoirs sécurisés.

Ces adaptations ont ensuite été intégrées dans les projets d'agglomération de troisième génération (PA3) et de quatrième génération (PA4), ce dernier mettant en particulier l'accent sur le développement du réseau de bus Mobul. À noter que les plans d'agglomération ont tous valeur de plans directeurs et, comme précédemment mentionné, ils lient les autorités communales, cantonales et fédérales.

B. Stopper la suppression des ronds-points et remettre en place les ronds-points du Temple et du centre de La Tour-de-Trême

Concernant la suppression des giratoires, elle intervient dans un but d'amélioration de l'espace public et de modération dans le périmètre du centre-ville élargi (cf. réponse au postulat Dupasquier). De surcroît, elle permet aux piétons de raccourcir considérablement les distances à parcourir pour traverser la rue.

Pour ce qui est de la remise en place des ronds-points précités, il est rappelé que la priorité de droite est la règle dans les zones à vitesse modérée, telle que mentionnée dans l'Ordonnance fédérale du 28 septembre 2001 sur les zones 30 et les zones de rencontre. Le carrefour du centre de la Tour-de-Trême, étant situé en zone 30, répond donc à cette règle.

Quant au carrefour du Temple, il est à mentionner que le Conseil communal s'est montré favorable à poursuivre cet « effort » d'amélioration en prévoyant une extension de la zone 30 du centre-ville historique. Il en étudie actuellement la faisabilité et les modalités de mise en œuvre. En conséquence, ledit carrefour répondra également à la règle de la priorité de droite. Cette anticipation permettra d'atteindre l'objectif d'aire du centre-ville, multimodale, à vitesse modérée, avec des rues traitées en espaces publics.

C. Enlever les gabions et blocs en béton et les remplacer par des gendarmes-couchés

Selon les directives de la Confédération, dont l'exécution est contrôlée par les services cantonaux, l'introduction d'une zone 30 doit être accompagnée de mesures de modération lorsque les vitesses relevées avant la mise en zone à vitesse modérée dépassent certaines valeurs. L'importance de ces mesures dépend alors fortement du comportement des automobilistes.

Pour répondre aux demandes d'une majeure partie de la population, pour garantir la sécurité des autres modes de déplacement mais aussi pour réduire les nuisances, le Conseil communal a mis en place des zones 30. Il en a réalisé certaines de manière provisoire afin d'étaler les dépenses en la matière. En effet, dans un monde idéal, un réaménagement complet des rues et des espaces publics devrait intervenir en

même temps que l'introduction d'une zone 30, ce qui, financièrement, n'est pas supportable pour les finances communales, ce qui signifie que les gabions et autres mobiliers amovibles ne sont pas introduits de manière durable. Ils disparaîtront au gré d'interventions plus conséquentes sur le réseau routier (réfection de la route, mise en séparatif du réseau d'évacuation des eaux, chauffage à distance, etc.). Au demeurant, il est à préciser que leur remplacement par des gendarmes-couchés n'est pas soutenu par le Conseil communal. Ce type d'aménagement est bruyant, non acceptable pour la circulation des bus et très inconfortable pour celle des vélos. Il n'est finalement pas plus agréable pour les voitures.

D. Maintenir toutes les places de parc du centre-ville (périmètre élargi) ou remplacer celles qui doivent l'être en les mettant dans un parking proche

Le PAL a été mis à l'enquête publique le 18 mai 2018 et contenait les plans directeurs des circulations A, B et C ainsi que le concept de stationnement de la Ville de Bulle. Ce dernier a été établi sur la base d'ateliers de travail intégrant les différents acteurs concernés par le sujet (services cantonaux, services communaux, police, commerçants, associations d'habitants, etc.). Leur objectif était de trouver un consensus permettant de gérer le stationnement de manière à garantir la vitalité de la ville tout en évitant les nuisances accrues et en respectant la législation y relative. Il s'agissait par ailleurs, dans cette nouvelle mouture, de tenir compte des nouveaux paramètres de mobilité survenus depuis la première rédaction du concept de stationnement (en 2007), soit la desserte de la ville par les transports publics, le renforcement de l'offre ferroviaire et le développement des infrastructures liées à la mobilité douce.

À ce jour, les mesures contenues dans ce concept ont globalement été mises en place. Elles ont conduit à une nette amélioration des espaces publics sans péjorer les conditions de stationnement dans le centre-ville. À la suite de leur mise en œuvre, il a pu être entre autres observer une hausse de la fréquentation du parking public Bulle-Centre, même si, selon les dernières enquêtes, celui-ci n'est occupé qu'à 50-60% de sa capacité (hors périodes de marché folklorique). Par ailleurs, le Conseil communal étudie la possibilité d'améliorer l'attractivité dudit parking ainsi que son accessibilité par, notamment, une nouvelle signalétique.

Une étude sur la nécessité et la faisabilité d'un parking à la Place Saint-Denis est actuellement en cours. Ce parking permettrait de compléter le dispositif de stationnement de la ville au sud et de remplacer les places de parc existantes dans le cœur historique.

En parallèle à cette étude, une analyse de la situation du stationnement au centre-ville, en lien avec la mise en service des nouveaux parkings de la gare, est en cours. Cette étude comportera des relevés d'occupation et permettra de prendre en compte les changements de comportement en lien avec ces nouvelles possibilités de stationnement. Une réflexion sur la tarification sera également réalisée après cette première phase de récolte de données. Dès que toutes ces informations seront connues, le Conseil communal pourra définir les besoins futurs en place de stationnement du centre-ville et déterminer une nouvelle politique de tarification.

E. Assouplir son règlement communal sur le besoin en stationnement pour les entreprises

Comme cela est justement mentionné dans le présent postulat, le Conseil communal n'a pas beaucoup de marge de manœuvre dans ce domaine. Le règlement communal fait référence à la norme applicable en vigueur dont l'application est exigée par le règlement d'exécution de la loi sur l'aménagement du territoire et les constructions du Canton de Fribourg (ReLATeC – art. 27). Néanmoins, le Conseil communal dispose d'une certaine marge de manœuvre quant à son application, dans le cadre de l'article 165 al. 2 de son règlement communal d'urbanisme (RCU), ce qui lui permet de traiter les dossiers de manière circonstanciée. Son but est néanmoins de développer des infrastructures permettant l'utilisation d'autres modes de transport (chemins de mobilité douce, nouvelles lignes et allongement du service des bus, etc.) afin de réduire autant que faire se peut la génération de trafic liée aux déplacements pendulaires.

Le recours à la mobilité durable devient même un instrument permettant à une entreprise d'améliorer son image de marque.

F. Mettre les arrêts de bus sur des espaces réservés, hors du trafic

Supprimer les arrêts de bus en encoche ne favorise pas le report modal. Par contre, avec les arrêts sur chaussée, les bus peuvent reprendre leur parcours « en tête de peloton » sans être bloqués dans la circulation automobile. Cette méthode permet de rendre les trajets en bus attractifs et donc d'inciter les personnes à utiliser ce mode de déplacement. Dans le cas d'axes ou de carrefours très chargés, d'autres solutions ont été utilisées à l'instar des voies bus aménagées sur la route de Riaz.

3. Conclusion

Les mesures mises en place par le Conseil communal ont pour objectif de maintenir une qualité de vie optimale en ville de Bulle permettant de satisfaire ses habitants et ses entreprises et d'en attirer d'autres.

La qualité de vie ne passe aujourd'hui plus seulement par la possibilité de se rendre en voiture juste à côté des commerces. Elle passe également par l'opportunité d'utiliser d'autres modes de transport et de cheminer agréablement dans la ville, avec un maximum de sécurité et un minimum de nuisances. Ces mesures sont également prises en vue d'atteindre un report modal permettant aux différentes routes d'accès au centre-ville de supporter le trafic individuel motorisé.

Le Conseil communal mène une politique durable permettant, à terme, à tous de se déplacer avec le mode de transport de son choix et de vivre dans une ville agréable.

Le Conseil communal vous prie de prendre acte de sa détermination sur ce postulat.

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL

Le Syndic

Le Secrétaire général

Jacques Morand

Raoul Girard