

**Rapport final du Conseil communal au sujet du postulat n° 66 (2021-2026)  
de Mmes et MM. Valérie Kohler (Le Centre/PVL),  
Ana Teresa Fontes Martins (Le Centre/PVL), Jean-Thomas Vacher (Le Centre/PVL),  
Anne Butty Revaz (Le Centre/PVL), Claudine Sautaux (Le Centre/PVL),  
Marie-Claire Rey-Baeriswyl (CG-PCS), Bettina Noll (Vert·e·s), Marc Vonlanthen (PS),  
Océane Gex (PLR) et Pascal Wicht (UDC)  
demandant d'étudier la possibilité d'intégrer les seniors dans les projets  
d'aménagement urbains et dans la politique de mobilité douce  
et n° 85 (2021-2026)  
de Mmes et M. Thierry Pochon (Vert·e·s), Camille Goy (Vert·e·s)  
et Margot Chauderna (Vert·e·s)  
demandant d'évaluer les aménagements liés à la mobilité piétonne  
sous la forme de promenades diagnostiques**

En séance du 14 septembre 2022, le Conseil général transmettait au Conseil communal le postulat n° 66 de Mmes et MM. V. Kohler, A. T. Fontes Martins, J.-T. Vacher, A. Butty Revaz, C. Sautaux, M.-C. Rey-Baeriswyl, B. Noll, M. Vonlanthen, O. Gex et P. Wicht lui demandant d'étudier la possibilité d'intégrer les seniors dans les projets d'aménagement urbains et dans la politique de mobilité douce.

En séance du 15 février 2023, le Conseil général transmettait au Conseil communal le postulat n° 85 de Mmes et M. T. Pochon, C. Goy et M. Chauderna lui demandant d'évaluer les aménagements liés à la mobilité piétonne sous la forme de promenades diagnostiques

### Résumé du postulat

Les auteurs du postulat demandent au Conseil communal d'étudier l'intégration et l'adéquation entre le concept Senior+, les projets d'aménagement et la politique de mobilité douce en ville de Fribourg.

Suite à l'entrée en vigueur de la Loi cantonale sur les seniors (LSen; RSF 10.3) au 1<sup>er</sup> juillet 2016, la Ville a adopté le concept Senior+ avec des mesures visant les objectifs suivants:

- intégration des seniors dans la société (→ participation des seniors, compréhension et solidarité entre générations);
- reconnaissance de leurs besoins et de leurs compétences (→ qualité de vie, qualité et coordination des prestations de soins, transfert de compétences);
- maintien de leur autonomie (→ sécurité et accessibilité de l'habitat, environnement et services).

Pour rappel, les objectifs du concept Senior+ visent à garantir l'autonomie des personnes de plus de 65 ans dans le respect et la dignité.

Dans la continuité du Réseau suisse des villes amies des aînés dans laquelle la Ville de Fribourg s'inscrit et outre les activités du Réseau Santé de la Sarine, très engagé sur la question, la Ville a entamé une politique de mobilité douce très active. Dans ce cadre, les personnes âgées doivent pouvoir participer à cette évolution de la mobilité douce et s'intégrer facilement dans les objectifs du développement durable. Les seniors devraient ainsi pouvoir se déplacer aisément en ville avec des aménagements adaptés et un cheminement pédestre/piétonnier intégrant ces éléments de préoccupation (trottoirs adaptés, zones en pente ou en pavés sécurisés pour les marcheurs, obstacles à éviter, etc.), des zones de repos (bancs adaptés) et un réseau cyclable sécurisé entre piétons et cyclistes par un aménagement adéquat, harmonieux et adapté aux besoins de toutes les générations, notamment des plus vulnérables.

Ce postulat s'inscrit donc avec force dans l'objectif n° 11 de la stratégie pour le développement durable de l'Agenda 2030, soit "d'ici 2030, d'assurer l'accès de tous à des systèmes de transport sûrs, accessibles et viables, à un coût abordable, en améliorant la sécurité routière, notamment en développant les transports publics, une attention particulière devant être accordée aux besoins des personnes en situation vulnérable, des femmes, des enfants, des personnes handicapées et des personnes âgées<sup>2</sup>.

Les points 7.3, 7.4 et 7.5 du rapport "concept Senior+" de la Direction de la santé et des affaires sociales de 2015, prolongé en 2021 jusqu'en 2023, comportent un risque d'entrer en collision avec le nécessaire renforcement de la politique de mobilité douce en ville. Bien que nous apprécions les efforts de mise en œuvre de cette politique, nous appelons à une politique de mobilité plus harmonieuse, plus large et plus adaptée aux besoins des usagers de la route les plus vulnérables (personnes âgées, personnes à mobilité réduite, enfants). Cette mise en application n'est pour l'heure pas garantie sur le terrain, et dans les faits, les réactions de mécontentement sur la coordination entre piétons, cyclistes et conducteurs ne favorisent en aucun cas les objectifs des mesures de Senior+.

Pour rappel, le point 7.3 sur les Enjeux du concept Senior+ établit, à la page 21, que "Les interventions des pouvoirs publics doivent permettre aux senior-e-s et aux personnes à mobilité réduite de rester autonomes et de pouvoir accéder aux infrastructures ouvertes au public. Elles permettront également aux senior-e-s de disposer d'une offre d'habitat, de transports et de services adaptée à leurs besoins. Les proches (famille, voisins) seront moins sollicité-e-s en raison d'un manque d'autonomie des senior-e-s. L'accessibilité des infrastructures ouvertes au public et un habitat adapté aux besoins des senior-e-s profiteront aussi à d'autres franges de la population, telles que les personnes en situation de handicap ou les familles. Le développement d'un habitat et d'espaces favorisant la solidarité intergénérationnelle sera bénéfique finalement pour l'ensemble de la société".

Les chiffres officiels donnent en 2020 plus de 106'000 habitants dans le district de la Sarine avec une projection à 116'000 personnes en 2030 et plus de 126'000 à l'horizon 2050. Selon le RSS, l'augmentation du nombre de personnes âgées de plus de 80 ans dans le district est exponentielle et passera d'environ 4'500 en 2020 à plus de 7'100 en 2030 et donc à plus de 10'000 avant 2050. Sur les 37'775 habitants de la ville recensés en 2022, la tranche d'âge majoritaire, celle de la population active aujourd'hui (25-65 ans), sera celle des plus de 65 ans dans vingt ans et plus.

La cohabitation et l'intégration de toutes les générations en ville doivent se faire en bonne intelligence. Divers efforts de promotion de la mobilité douce sont actuellement en cours dans notre ville, ce que nous saluons. Afin d'éviter les insatisfactions entre les différents usagers de la route et afin de répondre aux besoins de la population âgée en particulier, nous demandons qu'à l'avenir les objectifs de Senior+ soient mieux pris en compte dans la planification. Nous demandons ainsi au Conseil communal d'entreprendre une étude afin de:

1. faire une analyse globale des besoins en termes d'aménagement et de mobilité douce des seniors (personnes en situation de handicap) en ville de Fribourg, sur la base d'une enquête ou d'une récolte de données postales des plus de 65 ans dans une approche inclusive et participative;
2. sur cette base et dans l'optique de Senior+, identifier les aménagements et les logiques de la mobilité douce existants et à prévoir par quartier;
3. solliciter les services communaux et les collectifs d'intérêts (ATE, Pro Infirmis, Pro Senectute, etc.) afin de proposer et mettre en œuvre des mesures utiles dans chaque quartier et globalement pour la ville pour répondre aux objectifs de Senior+ et aux besoins mis en lumière par l'analyse.

### Résumé du postulat

Les auteurs du postulat demandent au Conseil communal d'évaluer les aménagements liés à la mobilité piétonne sous la forme de promenades diagnostiques.

En termes de mobilité, des efforts ont été faits ces dernières années pour promouvoir une mobilité plus douce et plus durable, ainsi qu'un partage de l'espace public plus équitable. Force est toutefois de constater que la mobilité piétonne préoccupe encore largement notre Conseil général – en témoigne le nombre de questions et postulats déposés sur le sujet – et devrait être davantage considérée et développée.

Par ce postulat, nous souhaiterions proposer d'évaluer les aménagements liés à la mobilité piétonne sous la forme de promenades diagnostiques. Une "promenade diagnostique", aussi appelée marche exploratoire, est une méthode permettant d'établir une évaluation de l'espace public sous l'angle de la mobilité, de la sécurité ou de la convivialité. En groupe, les usagères et usagers de cet espace, en compagnie de professionnel-le-s du terrain, se retrouvent pour observer, discuter et lister les difficultés rencontrées ainsi que des idées de solutions pour améliorer l'environnement urbain. A la suite des promenades diagnostiques, un rapport est rédigé, servant de base pour mettre en œuvre les améliorations proposées et co-construites par les participant-e-s.

Les promenades diagnostiques établissent en outre le dialogue entre population et autorités de la Ville de Fribourg, favorisant ainsi les échanges et une meilleure compréhension des préoccupations de chacun-e. Cette démarche s'inscrit pleinement dans la volonté du Conseil communal de promouvoir la participation de la population aux projets de la Ville, telle qu'annoncée dans son programme de législature 2021-2026.

En ville de Fribourg, de telles promenades ont été menées par l'association des quartiers Jura-Torry-Miséricorde en 2021. Elles ont permis de mettre en lumière des difficultés d'utilisation du domaine public en mobilité piétonne et ont abouti à des propositions d'amélioration.

Par ce postulat, nous demandons au Conseil communal d'étudier l'opportunité de généraliser l'organisation de promenades diagnostiques sur le territoire de la ville de Fribourg dans le domaine de la mobilité piétonne. Celles-ci devraient permettre, d'une part, d'évaluer les infrastructures piétonnes en prenant notamment en compte les besoins des personnes âgées, des personnes à mobilité réduite et des familles avec enfants et, d'autre part, de conduire à la mise en œuvre des améliorations proposées.

## Réponse du Conseil communal

### Situation actuelle

Aujourd'hui les projets liés à la mobilité et l'espace public traitent la problématique de l'accessibilité, y compris celle des seniors par différents leviers:

- La prise en compte systématique de tous les usagers et plus spécifiquement les personnes à mobilité réduite dans le cadre des diverses normes VSS (Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute – Association suisse des professionnels de la route et des transports) et autres recommandations, comme la norme SIA 500 "Constructions sans obstacles".
- L'examen des dossiers mis à l'enquête par les autorités et notamment par le Service des constructions et de l'aménagement (SeCA), qui veille à ce que chaque construction soit conforme en matière d'accessibilité.
- La sensibilisation (formation, études, séminaires) des ingénieurs et architectes à cette problématique.
- La conformité des projets avec le Plan d'aménagement local (PAL), qui prend en compte les besoins de tous les usagers de l'espace public.

Cette prise en compte des seniors se fait également à Fribourg par:

- La Commission d'accessibilité, organisée par le SeCA, qui offre des conseils pour la construction sans obstacle pour les bâtiments et l'espace public.
- La Commission pour la mobilité douce, organisée par le Secteur mobilité de la Ville de Fribourg, qui intègre des représentants des PMR et des seniors.
- La tenue de processus participatifs pour certains projets de requalification, qui permettent entre autres de prendre en compte cette thématique.
- La collaboration entre les différents Services de la Ville et des associations diverses, comme le Club en fauteuil roulant de Fribourg (CFRF).
- Ponctuellement, des démarches spécifiques, comme par exemple les promenades diagnostic organisées par l'Association des quartiers Jura-Torry-Miséricorde, avec le soutien du Secteur de la cohésion sociale. Les résultats de cette démarche ont été intégrés dans l'étude en cours pour la planification de l'extension de la zone 30 km/h dans ce secteur.
- Le Concept Seniors de la Ville de Fribourg qui comporte des mesures en faveur de la mobilité des seniors. Le travail de la "responsable seniors" dans l'administration communale permet une meilleure prise en compte de cette thématique de manière transversale dans toute l'administration.

## Diagnostic

Il existe aujourd'hui un nombre très important de données disponibles pour identifier les problèmes à corriger dans l'espace public, qui sont utilisées par le Service de la mobilité dans le cadre des différents projets (30 km/h, amélioration du réseau piétons/vélos, mesures Agglo, etc.). On peut par exemple citer:

- Les données liées aux accidents, disponibles via l'OFROU et la Police cantonale.
- Les données liées aux plans de mobilité scolaire, qui permettent de lister et cartographier tous les problèmes identifiés dans un secteur très large autour des écoles et qui couvrent presque l'ensemble du territoire communal.
- Les sites indépendants tel que "bikeable.ch" ou "walkable.ch" où chacun peut signaler des points à corriger dans le domaine de l'accessibilité cyclable ou piétonne.
- Les diagnostics liés aux études que la Ville mène dans le cadre des différents projets qu'elle entreprend.
- Les informations remontées directement par les habitants, les associations ou encore les quartiers.
- Les données remontées dans le cadre des promenades ou les processus participatifs qui sont organisés occasionnellement.

## Mise en œuvre

Cette prise en compte de l'accessibilité pour tous, y compris des seniors, est traduite à différents niveaux:

- Dans le traitement des permis de construire par l'administration.
- Dans l'élaboration des planifications, notamment le plan d'aménagement local (PAL) et les projets d'agglomération.
- Dans le cadre de la planification et l'étude des projets de mobilité et de requalification d'espace public (par exemple les projets de requalification du carrefour Richemond, du Bourg, de la Gare, de la place du Pertuis, etc.).
- Dans les coordinations mises en place à différents niveaux.
- Lors de la planification et gestion des chantiers.

On peut par exemple citer les réalisations suivantes:

- L'important projet d'assainissement LHand des arrêts de transports publics en ville, qui nécessite un important investissement en termes d'étude et de réalisation.
- La planification des assises en ville de Fribourg et le remplacement de 90 bancs publics par un mobilier adapté.
- L'amélioration des continuités piétonnes, avec par exemple la réalisation récente de trottoirs au Karrweg ou à la rue de l'Industrie.
- La réalisation ces dernières années de nombreux trottoirs traversant.
- L'extension des zones à trafic modéré, qui permettent d'offrir une mobilité plus sûre aux personnes vulnérables.
- La création de places végétalisées avec assises (place Liselotte-Spreng, Charmettes, extension de la zone piétonne du centre-ville).
- De nombreux rabaissements de trottoirs.

- L'instauration des limitations de vitesses à 30 km/h, qui facilitent les traversées des passages piétons et qui améliorent la cohabitation entre tous les usagers, spécialement les plus vulnérables.
- La création d'îlots pour faciliter les traversées de routes.
- L'adaptation de plusieurs carrefours et traversées piétonnes régulés par des feux, afin de mieux prendre en compte les PMR et les seniors.
- L'amélioration de la gestion des chantiers pour intégrer autant que possible l'ensemble des usagers, y compris les PMR.
- L'important développement de l'offre en transports publics, qui permet aux habitants et visiteurs de la ville (y compris les seniors) de bénéficier d'un réseau performant qui améliore leur mobilité. Le réseau TP s'est développé en ville en matière de cadence, matériel roulant, aménagement des arrêts, etc. Il s'est aussi considérablement développé en termes de liaisons avec l'agglomération et le reste du canton grâce au RER et à l'amélioration du trafic régional.
- L'accès à un abonnement à tarif préférentiel pour les retraité·e·s au bénéfice de prestations complémentaires (en cours d'étude).

On peut encore mentionner d'autres axes, comme l'amélioration du mobilier urbain, de l'éclairage public ou encore les projets de végétalisation pour combattre les îlots de chaleur.

### Orientation stratégique

Pendant plusieurs décennies, la conception de l'espace public a été principalement organisée autour de l'essor de l'automobile. Cette stratégie a conduit à de nombreux travers qui ont particulièrement péjoré les catégories d'usagers les plus faibles (seniors, PMR, enfants, piétons, cyclistes, etc.).

Aujourd'hui il est tentant de vouloir redonner une place particulière à chacun de ces types d'usagers, puisqu'ils souffrent effectivement d'un déficit bien réel en matière de prise en compte dans l'espace public. Toutefois ces usagers partagent ensemble la majorité de leurs besoins: un espace public fonctionnel, agréable, sécurisé et adapté aux particularités de chaque individu, spécialement les plus vulnérables.

Plutôt que de vouloir un plan d'action spécifique pour chacun, il est bien plus efficace de changer une fois pour toute la stratégie globale d'aménagement de l'espace public pour y remettre au centre l'humain. C'est la stratégie qui a été retenue dans le cadre des projets d'agglomération et du PAL et qui est intégrée systématiquement dans les projets de requalification de l'espace public depuis plusieurs années.

En outre, vouloir un plan d'action spécifique pour un type d'usagers bien précis revient à vouloir le prioriser. Or aujourd'hui, c'est bien l'ensemble des usagers qui doivent pouvoir bénéficier d'une mobilité plus adéquate. Vouloir attribuer plus de moyens aux seniors reviendrait à passer moins de temps à s'occuper des autres catégories de personnes (enfants, PMR, etc.). Il fait plus de sens de vouloir s'occuper de tous les usagers sans exception.

Les enjeux tiennent aujourd'hui bien plus dans le rythme de transformation de l'espace public. Il existe un nombre conséquent de situations à corriger et assainir et les projets de transformation prennent aujourd'hui beaucoup de temps, avec pour conséquence des situations imparfaites qui perdurent trop longtemps. Ce n'est toutefois pas par souhait de ne pas améliorer la situation des seniors (ou d'autres usagers), mais à cause de la complexité nécessaire pour mener à bien des projets de requalification. Il est donc impératif aujourd'hui de donner la priorité à la réalisation des projets, plutôt que de dépenser trop de ressources en diagnostics, analyses et planifications supplémentaires.

Toutefois il est parfois tout à fait justifié de mener occasionnellement de tels processus et la Ville le fait quand elle estime que cela est nécessaire. On peut par exemple citer les processus participatifs pour les projets de requalification de la rue Pierre-Aeby (terminé), du kiosque de la Vignettaz (terminé), de la place du Petit-Saint-Jean (en cours), de Torry-Est (en cours) et de la future étape 2 de requalification du Bourg.

### Conclusion

En conclusion, le Conseil communal est conscient de la nécessité d'adapter de manière continue et participative l'espace public aux besoins de mobilité des enfants, des personnes à mobilité réduite et des seniors. Pour ce faire, elle implique dans la mesure du possible les habitantes et habitants ainsi que les groupes d'intérêts et les associations qui représentent ces publics plus vulnérables dans le cadre des réalisations concrètes.

Le postulat n° 66 propose la réalisation d'une analyse globale des besoins des seniors et des personnes à mobilité réduite en matière de mobilité et d'aménagement de l'espace public par le biais d'une étude ou d'une enquête couvrant l'intégralité du territoire communal. La démarche proposée dans ce postulat présente des limites importantes en termes de ressources, de représentativité et de méthodologie, alors que l'amélioration de la situation demande de concentrer les ressources sur la mise en œuvre des projets concrets sur le terrain. Il convient de relever que la production d'un espace urbain de qualité et sans barrières est un processus qui prend du temps et qui est soumis à de nombreuses contraintes.

Le postulat n° 85 propose d'évaluer les aménagements liés à la mobilité piétonne sous la forme de promenades diagnostiques. Cet outil est déjà utilisé dans le cadre d'un certain nombre de projets, mais c'est un processus complexe à mettre en place et qui demande des ressources de la part de l'administration. Il convient donc de l'utiliser à bon escient plutôt que de le généraliser.

Au vu de ce qui précède, le Conseil communal estime que la stratégie actuelle entreprise par la Ville de Fribourg pour aménager l'espace public prend en compte les besoins de tous les usagers, y compris les seniors et ne nécessite pas d'adaptation dans le sens proposé par les postulats n° 66 et 85 et il estime avoir répondu aux questions posées par les auteurs des postulats.

Les postulats n° 66 et 85 sont ainsi liquidés.