

## Les différents aspects de la mobilité en ville de Fribourg

Depuis le XXe siècle, et notamment avec l'arrivée de la voiture, la mobilité en ville de Fribourg a considérablement évolué, suivant les modes et les préoccupations de l'époque. Une ligne de tram a été construite en 1897 avant d'être retirée en 1965 pour faire place aux trolleybus, jugés bien plus simples à concilier avec la circulation. Puis, la première zone piétonne a vu le jour dans les rues de Romont et de Lausanne au début des années 90. Enfin, depuis octobre 2023, 60 % de la ville est soumise à une limitation de vitesse de 30 km/h. Son but premier est de réduire les nuisances dues au trafic routier. Mais avons-nous toujours fait le bon choix, ou du moins, quelles sont les critiques émises par la population ? Nous avons interrogé plusieurs personnes aux profils différents afin d'obtenir un aperçu global des opinions.

### Les anciens trams

À la suite des petits interviews réalisés dans la rue, nous avons pu observer des différences d'opinions. Tout d'abord, en ce qui concerne le tramway qui circulait en ville, quatre personnes sur sept connaissaient son existence. « C'est dommage » ou « oui, je le regrette vraiment », nous confient deux personnes. La plupart des gens pensent qu'il aurait fallu le garder, même si les bus sont considérés comme une bonne alternative : « Le bus, moi, ça me va », « Oui, je dirais oui » ou « Oui, complètement » sont les réponses souvent données à cette question. Certains estiment cependant que le tram ajoutait un charme à la ville.

### Le 30 km/h

Une grande différence se remarque entre les conducteurs et les non-conducteurs. Les personnes n'ayant pas de voiture déclarent généralement : « Ça va moins vite et ça fait moins de bruit », ce qui est perçu comme un élément positif pour elles. En revanche, certaines ne constatent pas de changement (en termes de bruit, dû à la bonne isolation des nouveaux bâtiments). Les conducteurs, quant à eux, prennent évidemment plus de temps pour se rendre au travail ou pour leurs loisirs. Le 30 km/h provoque un débat assez important, mais bien que tous semblent aujourd'hui l'accepter, ils admettent qu'ils font plus attention à leur vitesse, et que la sécurité en est renforcée, notamment le soir : « De toute façon, en ville, on doit aller plus lentement, donc cela permet d'être plus prudents. »

### Les zones piétonnes

L'ensemble des personnes interrogées semble apprécier les bienfaits apportés par les zones piétonnes au cœur de Fribourg. Elles y voient des avantages pour les cyclistes et les commerces, et constatent une convivialité accrue. La majorité souhaiterait les étendre autant que possible (« comme dans les villes suisses allemandes ») et approuve le projet de réaménagement de la gare. Certaines estiment toutefois que si elles devenaient plus grandes, cela risquerait de compliquer l'accès à la gare et au centre-ville, et préfèrent en rester là.

Juliette Neuenschwander et Sven  
Kreienbühl



Photo : Neuenschwander Juliette