



# Neuf mesures dissuaderaient de passer par la Neuveville

**MODÉRATION DE TRAFIC •** La mise en sens unique de l'avenue de la Gare à Fribourg aura des répercussions sur les axes périphériques. La commune a présenté, jeudi lors de l'assemblée de quartier, aux habitants de la Neuveville le projet des mesures qui pourraient être mises en place.

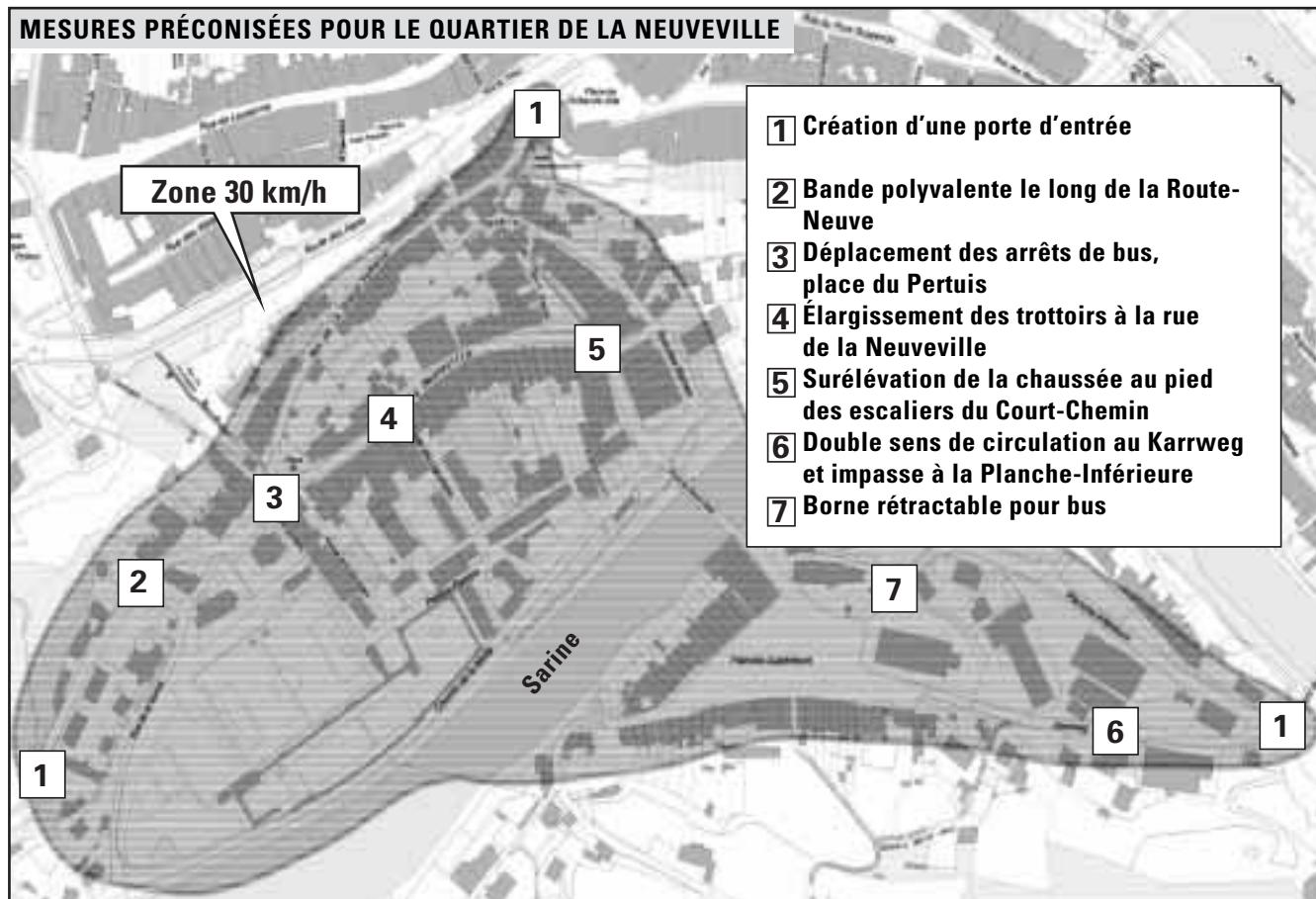
STÉPHANIE BUCHS

Neuf mesures de modération de trafic dans la Neuveville à Fribourg. C'est ce qu'est venu présenter le conseiller communal Jean Bourgnicht jeudi soir aux habitants, à l'occasion de l'assemblée de l'Association de quartier de la Neuveville. But avoué: éviter un report du trafic attendu à la suite de la mise en sens unique de l'avenue de la Gare (voir ci-dessous). «Cette mise en sens unique est encore à l'état de projet – tout comme ces mesures de modération – mais elle devrait se réaliser avant la fin de l'année», remarque Jean Bourgnicht.

Fabien Noël, le nouveau chef du secteur circulation, a passé en revue les différentes propositions de dissuasion face à une assemblée loin d'être acquise à sa cause. Il a insisté sur le fait qu'il s'agit bien d'un projet et qu'aucune décision n'a encore été prise. «Nous proposons de placer tout le quartier dans une zone 30 km/h. Et pour faire respecter cette vitesse, des aménagements sont indispensables», note Fabien Noël.

## DONNER DE L'ESPACE AUX PIÉTONS

Ainsi, le quartier aura trois portes d'entrée (1) à cette zone, avec une signalisation claire du changement de réglementation: l'une au haut de la Grand-Fontaine, une autre au milieu de la Route-Neuve et une dernière avant le pont du Milieu. Des bandes polyvalentes (2) – qui donnent de l'espace aux piétons quand il n'y a pas de trottoir – sont prévues dans le virage avant la place du Pertuis, en descendant la Route-Neuve. La com-



mune envisage également de déplacer les arrêts de bus sur cette place (3): devant la Providence pour la ligne descendante et dans le carrefour, au bas de la Grand-Fontaine pour la ligne montant vers la Route-Neuve. «L'objectif est ici d'assurer

une meilleure sécurité pour les piétons.» A la hauteur de la ruelle des Liguoriens (4), le projet planifie un rétrécissement de la chaussée avec le double objectif de donner plus de place aux piétons et de faire ralentir les automobilistes.

Mais ce n'est pas tout. Les autorités n'ont pas oublié la possibilité de surélévation de la chaussée qu'elles aimeraient réaliser au pied des escaliers du Court-Chemin (5). Le passage du pont Saint-Jean, contrairement aux requêtes de bon nombre d'habitants, ne subira aucune mesure. Plus loin, après la Planche-Supérieure, le Karrweg (6) accueillerait la circulation dans les deux sens, alors que la Planche-Inférieure serait une impasse. Une borne rétractable (7) permettrait toutefois la circulation des bus.

## Parcage: moins d'un quart des habitants satisfaits

Un sondage sur la nouvelle réglementation de parcage dans le quartier de la Neuveville montre que 23% des sondés sont satisfaits, globalement. Alors que 19% se disent insatisfaits, 38% n'ont pas d'avis. Les deux principales épines sont, d'une part, la situation de la Planche-Supérieure et, d'autre part, le prix trop élevé – un peu moins de 400 francs – de la vignette permettant un parcage illimité. A la Planche-Supérieure, le problème réside dans le manque de signalisation: alors que le disque de zone est obligatoire sur toute la place, aucun panneau suffisamment visible ne l'exprime.

Présent à l'assemblée, Jean Bourgnicht est venu répondre au nom du Conseil communal aux différentes questions que ce sondage a soulevées. Ainsi, il se rallie à cette constatation sur la signalisation: «Nous avons décidé de faire un effort pour que la signalisation soit plus visible, de manière générale dans le quartier de la Neuveville. Nous allons aussi mieux délimiter les zones parcomètres et disque.» Et cela, même si la signalisation actuelle correspond tout à fait aux exigences fédérales.

Quant à la problématique de la Planche-Supérieure, où aucun marquage ne discipline les véhicules qui ont tendance à se parquer «à la sauvage», le Conseil communal n'a encore pris aucune mesure. «Je peux seulement

vous dire que nous avons accepté le principe de réactualiser l'aménagement de cette place.»

## UNIFORMISATION EN POINT DE MIRE

Autre point à relever: 57% des réponses estiment qu'il faudrait supprimer le système le samedi, notamment pour que la région soit plus attractive pour les touristes. «Le Conseil communal estime que ce serait une erreur, car nous essayons d'avoir une uniformisation du parcage sur l'ensemble de la ville», répond Jean Bourgnicht. Il redoute également qu'une telle suppression de réglementation le samedi incite des automobilistes extérieurs au quartier à y laisser leur véhicule. L'éventualité d'une vignette de parcage commune aux deux quartiers de l'Auge et de la Neuveville a aussi été refusée par les autorités. Le conseiller communal invoque encore la législation fédérale qui exige des zones restreintes pour ces vignettes.

Le représentant des autorités n'a pas échappé à la question de la fréquence et de la sévérité des contrôles pour le parcage. «C'est très difficile de satisfaire les usagers pour les contrôles. Quand on vient trop souvent, on nous accuse d'être trop sévère, et quand on ne vient pas assez, certains habitants nous appellent pour remettre de l'ordre», répond encore M. Bourgnicht. SB

## FAIRE OPPOSITION

Même si ces mesures permettraient de ne pas augmenter le trafic dans la Neuveville, plusieurs voix se sont élevées jeudi soir contre la démarche. «Vous allez transformer notre quartier en zone sinistrée», a tonné une participante à l'assemblée. Les mécontentements ont même été jusqu'à une proposition de faire opposition à la mise en sens unique de l'avenue de la Gare. Suggestion soutenue à grand renfort d'applaudissements. A quand cette mise à l'enquête? «Nous sommes prêts mais je ne peux pas vous donner de délai», répond Fabien Noël. Au final, le message semble toutefois avoir passé.

«300 000 francs ont été mis au budget de la ville pour les modérations de trafic liées à ce sens unique, mais aucune décision n'a encore été prise», rappelle Jean Bourgnicht. Dans l'Auge, le projet prévoit une «zone de rencontre», c'est-à-dire avec une vitesse limitée à 20 km/h. Mais les habitants n'ont pas encore été informés des détails. SB

## 3500 véhicules de plus

La Basse-Ville devrait accueillir 3500 véhicules de plus si rien n'est fait pour dissuader les automobilistes impatients de tenter un raccourci par là. Fabien Noël confirme ce chiffre qu'une étude a sorti, tout en précisant qu'il s'agit bien d'une estimation. Et, aujourd'hui, combien de voitures traversent ces quartiers bas? «Environ 4600», répond le chef du secteur circulation. Ce report de trafic viendrait ainsi presque doubler le volume actuel de circulation. «Nous avons compté le passage de 22 000 véhicules chaque jour à l'avenue de la Gare. Nous estimons que 75% de ce volume correspond à du transit», explique Fabien Noël. Le but de la transformation en sens unique de l'avenue de la Gare est de dissuader le transit de passer par le centre-ville. SB

## CAFÉ SCIENTIFIQUE

### L'école virtuelle a encore besoin de (bons) profs!

«Ecole virtuelle, école sans profs?» Les intervenants réunis jeudi soir à Fribourg sont unanimes: il faut sauver les enseignants. En intégrant les nouvelles technologies...

Café scientifique sous haute attention que celui tenu jeudi soir dont le sujet fleurait bon la provocation. «Ecole virtuelle, école sans prof?» interpellait le thème-question choisi par les organisateurs de ce rendez-vous mis sur pied par la Faculté des sciences de l'université. Il a attiré une bonne quarantaine de personnes dans le café Le Central à Fribourg. Pour y répondre, une brochette de spécialistes fribourgeois: Gérald Collaud, directeur du Centre nouvelles technologies de l'enseignement (NTE), Hervé Platteaux, collaborateur NTE, Pierre-François Coen, collaborateur du programme d'intégration des technologies de l'information et de la communication dans les écoles fribourgeoises (Fri-Tic), et Christian Yerly, collaborateur Fri-Tic.

Dépassant d'emblée la question utilitaire de l'introduction des nouvelles technologies dans l'enseignement, le public a très vite centré le débat sur l'essentiel. «Les nouvelles technologies à l'école constituent un outil et uniquement un outil», témoigne Bernard Gasser, professeur au Cycle d'orientation. «Il ne faut les prendre que comme telles. Dans l'introduction des nouvelles technologies, il faut immédiatement savoir ce que l'on veut faire avec. Dans une classe où l'individualité domine, on peut par exemple faire travailler les élèves en réseau par le biais d'une chaîne de mails. On peut aussi faire travailler les professeurs ensemble!»

## ET LES RISQUES?

Mais, comme le dit un enseignant, n'y a-t-il pas un risque que les nouvelles technologies – par exemple les cours par visioconférence – annihilent la dimension humaine de l'enseignement professoral? D'autant plus que certaines universités – comme l'Open University en Angleterre – n'utilisent que les moyens virtuels. «Si on suit un cours donné par un prof et qu'on ne comprend pas, on peut s'adresser à son voisin», lance-t-il. «Avec les nouvelles technologies, ce n'est pas possible».

Selon Pierre-François Coen, l'école doit s'approprier ces technologies dont le monde moderne est truffé. «Les «chats» ou les forums de discussion sur internet au contraire peuvent favoriser l'échange». C'est aussi l'avis de Gérald Collaud qui voit dans le forum de discussion l'occasion pour l'étudiant de poser la question qu'il n'a jamais pu poser lors d'un cours ex cathedra.

«Forums de discussion d'accord, mais cela exige un travail considérable pour celui qui les crée», enchaîne un professeur. «J'en ai lancé deux et, malheureusement, les journées n'ont que vingt-quatre heures!»

## LE TRICOT PAR TÉLÉPHONE

Les nouvelles technologies exigent effectivement des moyens, beaucoup de moyens. Mais le jeu en vaut la chandelle estime Pierre-François Coen. «Pour une tâche culinaire, je peux faire le travail manuellement», explique-t-il. «Mais je peux aussi utiliser un robot minute. La maîtrise de l'engin me prendra du temps au début mais une fois contrôlé, il me permet de faire autre chose pendant ce temps». Interrogé au sujet des avantages et des inconvénients des nouvelles technologies dans l'enseignement, Hervé Platteaux recourt à l'image.

«Si je veux apprendre le tricot, c'est impossible par téléphone», explique-t-il. «Avec une vidéo, ça va déjà mieux. Il en va de même pour les NTE: il est des fois où ça marche mieux». Selon le spécialiste, il faut pratiquer une hybridation entre les moyens traditionnels et virtuels d'enseignement. Au niveau des universités suisses, le taux de cours «on line» dispensés sur le net est encore faible. La Confédération a fixé le taux de 10% à atteindre à l'horizon 2007.

PIERRE-ANDRÉ SIEBER