

Travail de Bachelor

Le Pont de Zaehringen et la mobilité : Entre amour et haine

Edouard Nuoffer

Sous la direction du Prof. Jean Ruegg



Table des matières

Table des matières	1
Tables des illustrations.....	1
Résumé.....	2
Introduction.....	2
Intérêt personnel du sujet.....	3
Remerciements.....	4
1. Revue de la littérature	5
2. Problématique	8
2.1. Mobilité quotidienne et motilité	8
2.2. Question de recherche.....	10
2.3. Hypothèses.....	10
2.4. Objectifs de l'étude.....	13
3. Méthodologies	14
3.1. Analyse documentaire.....	15
3.2. Entretien semi-directif	15
3.3. Entretien collectif.....	16
4. Résultats de la recherche.....	17
4.1. Politique d'aménagement de la ville.....	17
4.2. Pratiques et perceptions de la mobilité	22
5. Discussions	28
5.1. Confrontation aux hypothèses	28
5.2. Résultats, mobilité quotidienne et motilité	32
5.3. Montréal l'avait-il prédit ?.....	33
Conclusion	34
Liste de références bibliographiques	35
Sites internet	36
Entretiens	36
Illustrations	36
Annexe 1 : Plan du quartier du Bourg	38
Annexe 2 : Guide d'entretien individuel – M. Bussard	39
Annexe 3 : Guide d'entretien collectif.....	40

Tables des illustrations

Fig. 1 : Le quartier du Bourg et les méandres de la Sarine.....	3
Fig. 2 : Configuration de l'échangeur avant réaménagement.....	6
Fig. 3 : Plateau d'Agy relié au quartier du Schönberg via le pont de la Poya.....	19
Fig. 4 : Schéma d'accessibilité multimodale : zoom sur le centre.....	21
Fig. 5 : Le pont fleuri	32

Résumé

Cette recherche s'intéresse à la fermeture d'un axe majeur de circulation, le pont de Zaehringen en ville de Fribourg. Le but étant de révéler les pratiques et perceptions de la mobilité des habitants et commerçants du quartier qui était desservi par ledit pont. Cette recherche s'intéresse également à connaître la politique d'aménagement de la ville en matière de mobilité, à savoir mettre en lumière les raisons de la fermeture du pont. Ce travail s'inscrit dans les thèmes de la mobilité quotidienne et de la motilité en utilisant des méthodes qualitatives.

Introduction

La ville de Fribourg fut fondée par le duc Berthold IV de Zaehringen en l'an 1157. Son centre historique est le quartier du Bourg, érigé au sommet des falaises, surplombant les méandres de la rivière Sarine. Cet agencement du bâti n'est pas dénué de sens puisqu'il sert une stratégie défensive. En effet, fonder une ville au détour d'un cours d'eau garanti un rempart naturel contre d'éventuels envahisseurs (Baeriswyl, 1997, p. 36). De par cette topographie accidentée (cf. fig. 1), Fribourg n'a eu de cesse de construire de nombreux ponts afin de garantir une connectivité à ses différents quartiers qui ont émergés avec le développement de la ville. Ainsi, le pont de Zaehringen, achevé en 1924 permet de relier la ville et le quartier du Bourg à ceux du Schönberg, de Bourguillon ainsi qu'aux environs. Il constitue un des points d'entrée et de sortie majeur de la ville. Ainsi, l'ensemble du quartier du Bourg, patrimoine de Fribourg, n'est devenu plus qu'un immense giratoire dont le centre est la cathédrale St-Nicolas. Effectivement, c'est plus de 24'000 véhicules qui traversaient quotidiennement le pont de Zaehringen jusqu'au 12 octobre 2014, jour de sa fermeture (Conseil d'Etat du canton de Fribourg, 2006, p.6).

Assurément, « *afin de protéger le quartier historique du Bourg et de garantir la tranquillité des quartiers d'habitation* » (site internet du Service des ponts et chaussées) le pont de Zaehringen est interdit à la circulation de voitures. Le trafic de transit est ainsi déplacé sur le nouveau pont de la Poya situé plus au nord. A noter que cette interdiction ne touche pas les transports publics, les véhicules d'intervention, les cyclomoteurs et bien sûr les vélos.

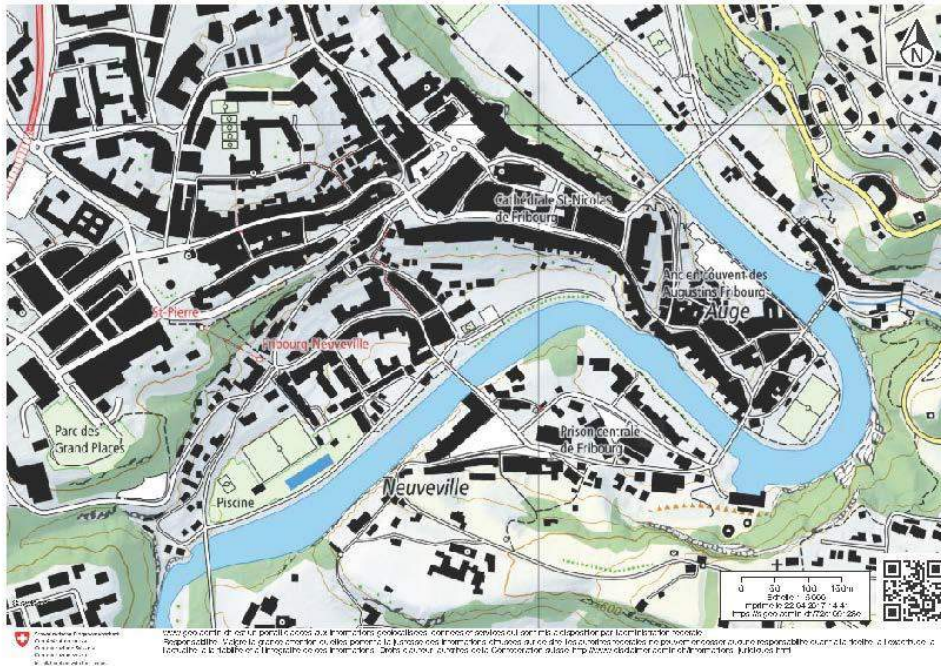


Fig. 1 : Le quartier du Bourg et les méandres de la Sarine. SwissTopo consulté le 27.04.2017

La question qui se pose est la suivante : suite à la fermeture du pont ainsi que la mise en œuvre échelonnée de différentes mesures d’accompagnement, qu’en est-il des impacts et ressenti sur la mobilité des habitants et commerçants du quartier du Bourg ? Ainsi, la question de recherche de ce travail est la suivante :

« En quoi la politique d’aménagement de la Ville de Fribourg, via la fermeture du pont de Zaehringen influence-t-elle les pratiques et perceptions de mobilité des habitants du Bourg ? »

Intérêt personnel du sujet

Mon intérêt personnel pour ce projet réside dans le fait que j’habite Fribourg depuis toujours et y suis très attaché. C’est pourquoi je suis sensible à son développement. En particulier celui du quartier du Bourg et de sa cathédrale qui représentent un patrimoine et une fierté pour la Ville et ses habitants. J’ai décidé d’orienter la recherche autour du concept de mobilité car c’est un sujet qui m’intéresse beaucoup. De plus, je la pratique dans ma ville et dans ce quartier en question.

Remerciements

Je tiens à remercier toutes les personnes qui m'ont aidé de près ou de loin à la réalisation de ce travail notamment :

- M. le Professeur Jean Ruegg, pour le soutien apporté et ses précieux conseils, notamment au début de la recherche afin de lui donner la meilleure orientation
- M. Antoine Bussard du Service de la Mobilité de la Ville de Fribourg, pour ces réponses et son temps donné
- Toute l'équipe de l'entretien collectif qui a été très enthousiaste et sans qui cette recherche n'aurait pas vu le jour : Mme Brigitte Meuwly, Mme Brigitte Leuenberger, Mme Elizabeth Lompchamp, Mme Léonore Pasquier et M. Simon Murith
- M. Luigi Perez de l'Association des intérêts du quartier du Bourg pour son soutien et son aide dans ma quête d'enquêtés

1. Revue de la littérature

Il sera question dans ce chapitre de faire une revue de la littérature qui est en lien avec ce travail. Cela consiste en la « *présentation des théories et connaissances existantes sur le sujet étudié et qui compare leurs positions* » (Guide Travail de Bachelor, 2016, page 8). En effet, il ne s'agira pas d'expliquer simplement un phénomène, notre recherche en l'occurrence, mais également de pouvoir l'expliquer à travers le prisme de ces théories et connaissances présentées. Ainsi, la question de recherche de ce travail sous-tend différents concepts et notions, qui eux-mêmes renvoient à des théories qui seront donc présentées. Afin d'identifier ces concepts, il est nécessaire de se référer à la question de recherche :

« En quoi la politique d'aménagement de la Ville de Fribourg, via la fermeture du pont de Zaehringen, influence-t-elle les pratiques et perceptions de mobilité des habitants du quartier du Bourg ? »

Cette question de recherche induit la fermeture d'un axe majeur de circulation pour la ville au profit d'une requalification du quartier du Bourg. En effet, cette requalification « *s'intègre dans une vision globale de l'aménagement de la ville de Fribourg, dont la construction du pont de la Poya en est l'élément déclencheur. En effet, l'ouverture de ce dernier a eu pour conséquence la fermeture du pont de Zaehringen, libérant de fait le centre historique de la circulation et permettant ainsi une requalification de l'espace public au bénéfice de la population.* » (Conseil communal, 2016, page 3). Il y a donc des changements dans la pratique de la mobilité qui sont engendrés par la fermeture du pont.

La revue de littérature présente des rapports de requalification similaires à celui qui est en cours pour le quartier du Bourg. Le but étant de pouvoir identifier des effets qui nourriront la problématique et les hypothèses et qui seraient analogues à ceux de cette recherche.

Ainsi, la question du réaménagement de l'échangeur Henri-Bourassa / Pie-IX à Montréal (« l'échangeur » par la suite) est un projet d'ingénierie urbaine qui tend vers une mobilité durable, ce qui est en accord avec la situation du Bourg.

Effectivement, la ville de Montréal, via l'adoption de son plan de transport en 2008, « *souhaite notamment réduire la dépendance à l'automobile en misant sur un usage accru des transports actifs et collectifs* » (Guignard, 2011, p. 3) et ce dans une optique de respect de l'environnement tout en soutenant l'économie et facilitant les déplacements. A noter, toutefois que ce projet diffère légèrement avec celui du quartier du Bourg dans le sens où ce dernier présente une requalification de la structure du quartier, avec notamment une interdiction de circuler pour les transports individuels motorisés (TIM). Tandis que le projet de l'échangeur consiste en un réaménagement. Assurément, il n'est pas question de fermer des axes mais uniquement de les transformer pour garantir une meilleure qualité de vie.



Fig. 2 : Configuration de l'échangeur avant réaménagement (Guignard, 2011, p. 5)

Ce projet a pourtant été retenu pour cette analyse puisqu'il rejoint la requalification du Bourg selon plusieurs aspects. Premièrement, l'échangeur (cf. fig. 2) constitue, à l'instar du pont de Zaehringen, une entrée principale à la ville de Montréal. Une modification d'axes d'une telle importance se doit d'être maîtrisée. Deuxièmement, le réaménagement de l'échangeur s'est fait dans le but d'améliorer la circulation des piétons qui était très difficile et non sécurisée. Le flot de véhicules de transit, qui était de l'ordre de 120'000 véhicules par jour, représentaient une réelle nuisance pour les quartiers résidentiels riverains et interrompait le tissu urbanisé (Guignard, 2011, p. 3). Cela rejoint parfaitement la situation du quartier du Bourg qui pouvait être qualifié avant la fermeture du pont d'immense rond-point avec la cathédral St-Nicolas au centre.

Le transit des véhicules entravait la progression des piétons et causait de fortes nuisances sonores (entretien collectif du 19.05.2017).

Cela se confirme via la constatation de l'Association des intérêts du quartier du Bourg, dans son compte-rendu de sa dernière assemblée générale (2016) : « *le trafic piéton est quasiment inexistant en dehors des zones du Tilleul et des Arcades* » (place des Ormeaux) (cf. Annexe 1 : Plan du quartier du Bourg). Les deux situations sont donc caractérisées par un environnement peu hospitalier, du moins pas assez exploité en termes d'attractivité.

Ainsi, le projet de réaménagement de l'échangeur Henri-Bourassa / Pie-IX a prévu les aménagements suivants : la suppression de deux voies (dans les deux sens) aux véhicules particuliers tout en gardant une voie centrale. Une autre voie a été supprimée sur la partie sud de l'échangeur (la deuxième ne posant pas de problème). Autre élément : la mise en place de nouveaux services de transports publics qui offrent désormais des liaisons directes avec le centre-ville de Montréal et ce couplé à l'aménagement de stationnement incitatifs en périphérie de la ville (Guignard, 2011, p. 9). Il y avait ici une réelle motivation de la ville à se tourner vers un transfert modal en faveur des transports en commun réduisant ainsi la proportion de véhicules transitant par cet échangeur et les rues périphériques générant une hausse de la qualité de vie. Ces aménagements ont été accompagnés de mesures d'élargissement et d'embellissement du mobilier urbain comme les zones piétonnes, améliorant ainsi la sécurité des piétons et l'image de l'entrée de la ville (Guignard, 2011, p. 9).

Ces aménagements se recourent avec la fermeture du pont de Zaehringen et ceux prévus dans le projet du Bourg. Effectivement, la Ville de Fribourg a la volonté de rendre le Bourg à ses habitants via la mise en place de mesures de requalification par étapes, la fermeture du pont en était la première. Par la suite, un embellissement du quartier est prévu, à l'instar de l'échangeur à Montréal.

De ce fait, malgré les différences d'enjeux et d'échelle, une congruence est observable entre les deux situations. Dès lors, les résultats du réaménagement de l'échangeur peuvent être, dans une certaine mesure, exploités comme effets attendus à la fermeture du pont de Zaehringen. Ainsi après le réaménagement, des résultats positifs ont pu être relevés. D'une part, l'élimination considérable du transit des rues locales résidentielles grâce à la

suppression de certaines voies de circulation. D'autre part, une forte diminution des débits de circulation qui s'est abaissé à 90'000 véhicules par jour.

Egalement, la création de liens piétonniers et cyclables sécuritaires entre les abords de l'échangeur et, pour finir, un aménagement de qualité à l'entrée de la ville via une mixité des usages et l'ajout de végétation (Guignard, 2011, p. 12-14).

En conclusion, le réaménagement de l'échangeur est un succès et ces éléments positifs énumérés permettent de guider la recherche via l'établissement d'hypothèses allant dans ce sens.

2. Problématique

2.1. Mobilité quotidienne et motilité

La problématique a pour but d'identifier « *l'angle d'approche du sujet qui nous intéresse, le point de vue à partir duquel on choisit de le regarder* » (Guide Travail de Bachelor, 2016, page 23). Elle sert également à déterminer le problème à résoudre, qu'est-ce qu'on a besoin de savoir ? Pour se faire, des concepts clés qui caractérisent la question de recherche doivent être identifiés.

Cette recherche cherche à mettre en lumière les perceptions et pratiques de la mobilité des habitants et commerçants du Bourg en lien avec la fermeture du pont. Les concepts clés principaux qui caractérisent cette question de recherche sont ceux de mobilité quotidienne ainsi que de la motilité.

La mobilité quotidienne peut être définie comme étant « *l'ensemble des pratiques de déplacements d'une population dans son cadre habituel* » (Segaud M., Brun J., Driant J.C., 2001). C'est-à-dire qu'il s'agit principalement de déplacements domicile-travail, à une échelle locale et dans une temporalité du quotidien (Bonerandi, 2004, p. 1). Ainsi, le sujet de cette recherche s'inscrit complètement dans le cadre de la mobilité quotidienne. Assurément, la plupart des habitants du Bourg quittent leur quartier pour se rendre sur leur lieu de travail. Il est également observable qu'à l'inverse,

les commerçants du Bourg quittent leur domicile pour se rendre dans ce quartier pour y travailler.

De par la fermeture du pont de Zaehringen aux voitures, le transit est déplacé et il y a un changement pour les résidents et commerçants en termes de motilité (ce changement est valable pour tout le transit mais cette recherche se limite aux personnes liées au Bourg).

En effet, la notion de motilité, introduite par Kaufmann en 2003, correspond au potentiel de mobilité des acteurs. Elle peut être définie comme étant : « *la manière dont un individu ou un groupe fait sien le champ du possible en matière de mobilité et en fait usage pour développer des projets. Ce potentiel ne se transforme pas nécessairement en mobilité spatiale, il peut très bien être construit pour rester à court terme à l'état de potentiel et ainsi permettre une ouverture maximum à des opportunités futures* » (Kaufmann, 2003, p. 30). Ce potentiel de mobilité des acteurs est modifié par la fermeture du pont de Zaehringen. De ce fait, les résidents et commerçants ne peuvent plus emprunter le pont avec leur voiture. Ainsi ce mode de déplacement n'est plus autorisé ce qui modifie le potentiel de mobilité qui passe par cet aménagement urbain. De plus, cette fermeture affecte également les modes de déplacement qui restent autorisés à emprunter le pont, tels que la mobilité douce ou encore les transports en commun puisque plus d'espace leur est alloué qu'auparavant. Enfin les usagers de tout autre mode de mobilité que la voiture voient leur motilité affectée puisqu'ils auraient pu utiliser la voiture. Leur « champ du possible » a donc été réduit.

De part ce changement d'accessibilité, la mobilité choisie peut s'en retrouver affectée au point d'aboutir à une mobilité contrainte ou favorisée. C'est précisément ce que ce travail cherche à répondre. Dans quelles mesures la mobilité des habitants et commerçants est-elle affectée et perçue ?

2.2. Question de recherche

« *En quoi la politique d'aménagement de la Ville de Fribourg, via la fermeture du pont de Zaehringen influence-t-elle les pratiques et perceptions de mobilité des habitants du Bourg ?* »

Ainsi, de pouvoir réaliser cette recherche sur la mobilité dans le Bourg et d'aboutir à la question de recherche, rappelé ci-dessus, plusieurs questions secondaires ont été établies préalablement.

Ces questions permettront de comprendre la problématique dans son ensemble et de guider la recherche. Elles sont les suivantes :

- Quelle est la politique d'aménagement de la Ville de Fribourg en matière de mobilité ?
- Est-ce que la fermeture du pont de Zaehringen a-t-elle induit un changement de mode de déplacement (TIM vers mobilité douce par exemple) ?
- Qu'en est-il de la qualité de vie au sens large dans le quartier du Bourg après la fermeture du pont de Zaehringen du point de vue des habitants et commerçants ?

De ce fait, ces questions secondaires sont intégrées, sous-tendues dans la question de recherche. Elles représentent les trois axes majeurs vers lesquels cette recherche tend. De plus, elles faciliteront l'établissement des différents guides d'entretien pour la récolte des données.

2.3. Hypothèses

Les hypothèses peuvent être définies comme étant des « *réponses provisoires à la question, qui traduisent préalablement la problématique* » (Ferrari, 2016, p. 15). En effet, ces réponses provisoires visent à fournir une ébauche de réponses à la question de la mobilité dans le quartier du Bourg. Les hypothèses devront être ensuite confrontées à la recherche et ainsi être vérifiées ou rejetées.

Elles ont également une double utilité puisqu'elles permettent, en plus des questions secondaires, l'élaboration des guides d'entretien.

Ces hypothèses sont basées sur la revue de la littérature qui précède la problématique.

1. Il est émis l'hypothèse que l'interdiction de circuler sur le pont de Zaehringen aux voitures sous-tend la mise en place d'une mobilité douce pour la ville ; vision désirée par les autorités.

En effet, il sera des plus intéressants de se pencher sur les décisions et intentions des autorités de la ville en matière d'aménagement afin de mettre en lumière les causes de la fermeture du pont et d'ainsi pouvoir resituer cet aménagement et cette recherche dans son contexte historique et politique.

2. Il est supposé que la fermeture du pont de Zaehringen ait été engendrée par la construction du nouveau pont de la Poya dans le but de créer des boucles de circulation en dehors du centre historique.

La vérification de cette hypothèse permettra également de comprendre la politique de la ville en matière d'aménagement. Ce qui est essentiel à la recherche afin de poser le cadre historique du projet et d'en comprendre tous les rouages permettant ainsi une meilleure approche pour les questions liées à la mobilité.

3. Il est supposé que la mobilité des habitants et commerçants du Bourg se soit complexifiée par la fermeture du pont de Zaehringen (que ce soit d'un point de vue de conservation du mode de déplacement ou en termes d'accessibilité).

Cette recherche est axée sur la perception et la pratique de la mobilité par les différents acteurs du quartier, de ce fait, il est primordial de se projeter quant au résultat de cette hypothèse. Dans le cas d'une réfutation de cette hypothèse, c'est-à-dire, que la mobilité dans le quartier se soit améliorée, il en sera possible d'extraire les éléments expliquant cette amélioration ainsi que les conséquences qui en découlent.

Dans le cas contraire, où cette hypothèse se verrait acceptée, il serait tout aussi intéressant de présenter les facteurs qui ont influés sur une complexification de la mobilité (autres que la fermeture en tant que telle mais à un niveau d'analyse inférieur, micro, des facteurs propres à chacune des personnes sondées) et les conséquences induites par lesdits facteurs. Cette hypothèse est au cœur de cette recherche.

4. Il est émis l'hypothèse que la fermeture du pont de Zaehringen ait causé un changement du mode de déplacement pour les habitants et commerçants du Bourg.

Encore une fois, cette hypothèse est également au cœur de la question de recherche et il s'agit précisément de ce dont il est cherché à révéler : est-ce que, oui ou non, la fermeture du pont a causé un changement du mode de déplacement. Et en mettant cela en lien, à nouveau, avec des facteurs explicatifs propres à la mobilité quotidienne de chacun des habitants et commerçants. L'hypothèse a été établie en faveur d'un changement de mode puisque la fermeture d'un axe de circulation aux voitures laisse penser de prime abord que les personnes les plus impactées auront bel et bien changées de mode. Cette hypothèse va de pair avec l'hypothèse numéro 1, dans le sens où elles seraient en congruence si elles venaient à être acceptées et un lien pourrait être établi entre la politique de la ville et son succès.

5. Il est supposé que la que la fermeture du pont de Zaehringen n'ait pas nécessairement induit de changements en termes de trajets quotidiens de la part des habitants et commerçants du Bourg.

Cette hypothèse va permettre d'orienter la recherche sous un nouvel angle, celui des trajets quotidiens. Cela va permettre de mettre en lumière les comportements des différents acteurs du Bourg en termes de mobilité quotidienne et de savoir s'ils la fermeture du pont les a réellement impactés. Cette hypothèse sera mise en lien avec les quatre premières hypothèses.

6. Il est supposé que la qualité de vie dans le quartier du Bourg se soit retrouvée améliorée après la fermeture du pont de Zaehringen et que cette fermeture soit perçue d'un bon œil.

Dans cette dernière hypothèse, il est concentré tous les aspects liés à la perception et la représentation de la fermeture du pont de Zaehringen et du quartier du Bourg en lui-même. En effet, cette recherche s'intéresse non pas seulement aux pratiques de la mobilité mais également aux perceptions et ressentis quant au changement de potentiel de mobilité (motilité) et à la qualité de vie du quartier. Cette hypothèse se traduira en toute une série de questions qui auront pour but de délivrer ces représentations du quartier et de la mobilité. Elle est d'autant plus importante qu'elle révélera des pistes d'actions quant à l'avenir du quartier du Bourg, toujours selon le regard de ses habitants et commerçants.

Ces six hypothèses représentent la question de recherche dans son ensemble, à un niveau d'analyse plus fin. Il faut y voir une pyramide où le sommet est la question de recherche, la base constitue les hypothèses et son centre, les questions secondaires. Du général vers le détail. Grâce à ces questions et hypothèses, la recherche s'en retrouve cadrée et dans la ligne de ses objectifs.

2.4. Objectifs de l'étude

Le principal objectif de l'étude de pouvoir répondre à la question de recherche. C'est-à-dire de pouvoir déterminer dans quelles mesures la politique d'aménagement de la ville de Fribourg a-t-elle influencé les pratiques de la mobilité dans le quartier du Bourg. Il sera également question de déterminer si cette politique est en adéquation avec la réalité. Il s'agit d'une confrontation entre la théorie et la volonté politique et les expériences des acteurs du quartier.

Dans un second temps, l'objectif sera de présenter les perceptions des acteurs par rapport à tout cela. Il est question, dans cette recherche, d'obtenir des éléments de réponse d'une grande validité.

Pour atteindre ces objectifs, les hypothèses seront confrontées aux résultats de la récolte de données. Elles seront acceptées ou rejetées et mises en relation avec le cadre conceptuel choisi (mobilité quotidienne et motilité). Ainsi, des conclusions pourront en être tirées et des pistes d'action proposées.

3. Méthodologies

Il s'agira dans ce point de présenter et de justifier les différents outils de collecte de données choisis et les méthodes d'analyse retenues pour la réalisation de ce travail de Bachelor.

Dans le cas de ce travail, la problématique ainsi que sa question de recherche sous-jacente tendent à mettre en lumière les différents comportements et usages singuliers de la population ciblée, à savoir les habitants et commerçants du quartier du Bourg. Il est ici question d'identifier et de comprendre les représentations, perceptions et pratiques en matière de mobilité. Pour se faire, il est nécessaire de sélectionner un échantillon expressif et non représentatif puisque nous cherchons, à travers la diversité des enquêtés, à comprendre la variété.

En effet, le but est de présenter une description complète et non de classer ou compter. Les résultats ne sont pas connus d'avance, malgré l'établissement au préalable d'une série d'hypothèses pour guider la recherche. La question de recherche tend à promouvoir une recherche de données riches et contextualisées.

Ainsi, la méthodologie retenue et la plus adaptée pour la récolte des données de ce type correspond aux méthodes qualitatives. Effectivement, il n'est pas question dans ce travail de représenter les données sous forme de chiffres ou de statistiques mais au moyen de mots et éléments très concrets. Nous ne cherchons pas à quantifier des comportements mais bien à révéler la singularité des comportements. Les méthodes qualitatives garantissent une validité forte des données récoltées et ses outils sont plus adaptés.

Trois méthodes qualitatives ont été utilisées dans le cadre de ce travail afin de répondre au mieux à notre question de recherche : l'analyse documentaire, l'entretien semi-directif ainsi que l'entretien collectif.

3.1. Analyse documentaire

L'analyse documentaire correspond au premier outil utilisé des méthodes qualitatives. En effet, elle est indispensable pour établir une revue de la littérature. Cette revue de la littérature permet de faire le tour et de présenter les théories ainsi que les connaissances existantes sur le sujet. L'analyse documentaire doit servir notre analyse et notre question de recherche. Dans ce cas précis (l'échangeur Henri-Bourassa / Pie-IX), il s'agissait de présenter des travaux en exemple de ce qui a déjà été fait en matière de revalorisation et requalification de quartier suite à la fermeture d'un axe routier par exemple. Ainsi, il a été possible d'entrevoir des éléments de réponse à notre analyse et des possibles similitudes avec notre question de recherche. Cette première collecte de données a permis d'affiner les hypothèses émises.

L'analyse documentaire est particulièrement adaptée pour ce travail puisqu'elle consiste en l'analyse de plusieurs types de documents tels que sites internet, articles de presse, archives et apports scientifiques notamment. Effectivement, cette « autorisation » de pouvoir consulter des types de documents variés permet de trouver plus facilement des exemples concrets et plus ou moins similaires à la situation du quartier étudié dans ce travail. L'analyse bibliographique n'est pas la meilleure option puisqu'elle se concentre uniquement sur la littérature scientifique et les documents écrits.

3.2. Entretien semi-directif

L'entretien semi-directif constitue la deuxième méthode qualitative employé dans ce travail. Il est utilisé lors de la rencontre avec le service des mobilités de la Ville de Fribourg. C'est un entretien individuel qui permet d'obtenir directement les réponses à la première partie de la question de recherche, à savoir en quoi consiste la politique de la Ville en matière d'aménagement. Cette méthode est des plus adéquate puisque l'on « invite l'interlocuteur à s'exprimer sur le sujet qui nous intéresse (aspect directif), tout en lui laissant la liberté de répondre à son gré, sans l'enfermer dans des questions trop serrées (aspect non-directif) » (Ferrari, 2016, p. 3).

Ainsi les questions peuvent s'enchaîner tout au long de l'entretien, tout en pouvant toujours s'adapter selon la réponse de l'enquêté (par exemple : l'enquêté répond à deux questions en même temps). L'entretien semi-directif implique une certaine préparation : avant l'entretien, la question de recherche est décomposée en une série de sous-questions rassemblées sous la forme d'un « guide d'entretien ». Cette façon de procéder, permet d'obtenir des réponses pertinentes, d'autant plus que l'enquêté est « *à même de répondre de façon satisfaisante (choix des personnes)* » (Ferrari, 2016, p. 3).

3.3. Entretien collectif

L'entretien collectif ou Focus Group représente la troisième et dernière méthode qualitative utilisée pour ce travail. L'entretien collectif constitue un entretien qui regroupe au moins 3 personnes qui seront amenées à répondre à des questions comme lors d'un entretien semi-directif. Le choix de cette méthode n'est pas anodin puisqu'elle permet d'interroger en même un groupe déjà constitué. En effet, dans le cas de ce travail, il s'agit d'enquêter sur les personnes résidant et/ou travaillant dans le quartier du Bourg sur les questions de perceptions et pratiques de la mobilité dans ledit quartier. Les enquêtés constituent, ainsi, déjà un groupe en soit. Ils ont en commun ce lien avec le quartier et sûrement de manière encore plus forte grâce à l'Association de quartier à laquelle il a été fait appel. C'est pourquoi, l'entretien collectif va permettre à ces personnes de pouvoir s'exprimer avec facilité et franchise grâce à cet effet de la dynamique de groupe. L'entretien collectif va permettre également d'apporter les réponses aux interrogations soulevées par la question de recherche et d'analyser ce qui est partagé ou non par le groupe. Cette méthode qualitative est d'autant plus avantageuse qu'elle permet un gain de temps, qu'elle instaure un climat de confiance entre les enquêtés et que ces derniers pourront réellement s'exprimer (Guerrin, 2016, p. 5). Contrairement à un questionnaire qui est beaucoup plus vite rempli et où on ne peut aller dans les détails. Avec l'entretien collectif, les enquêtés sont motivés puisqu'ils acceptent de donner de leur temps, permettant ainsi d'obtenir plus d'informations. Encore une fois, une validité forte des données est recherchée à travers le prisme du qualitatif et non du quantitatif.

4. Résultats de la recherche

Il sera question dans ce chapitre de présenter les différents résultats. Il s'agit véritablement du cœur de ce travail dans le sens où il contient les données récoltées sur le terrain. Ce chapitre est scindé en deux sous-chapitres correspondant aux deux axes majeurs de la question de recherche : la politique d'aménagement de la Ville de Fribourg ainsi que les pratiques et perceptions en matière de mobilité des habitants et commerçants du quartier du Bourg.

4.1. Politique d'aménagement de la ville

La question de recherche souhaite révéler en quoi la politique d'aménagement de la ville de Fribourg influence-t-elle les pratiques et perception de mobilité des habitants et commerçants du Bourg. L'intérêt principal de cette recherche est justement d'identifier en quoi les habitants d'une ville, à l'échelle d'un quartier, sont contrôlés dans leur mobilité quotidienne via la fermeture d'un axe majeur de circulation de ladite ville.

Pour se faire, il est nécessaire de présenter la politique d'aménagement de la Ville, quelles sont les motivations des autorités politiques derrière une telle décision. Ainsi, des parallèles entre cette politique et les pratiques / perceptions en matière de mobilité des habitants, commerçants pourront être établies. A savoir si ces pratiques de mobilité ont effectivement été affecté et si la politique d'aménagement de la ville a rempli ses objectifs.

Afin d'obtenir les détails de cette politique d'aménagement, les objectifs qui se cachent derrière ainsi que la genèse du projet qui a nécessité la fermeture du pont de Zaehringen, un entretien individuel a pu être réalisé avec M. Antoine Bussard, ingénieur en mobilité au Service de la mobilité de la ville de Fribourg (guide d'entretien en annexe).

4.1.1. Une pluralité et hiérarchie de mesures d'aménagement

M. Bussard a délivré toutes les informations quant à la politique d'aménagement de la ville de Fribourg. Il faut savoir qu'avant l'entrée en vigueur de la Loi sur l'aménagement du territoire (LAT), en 1979, qui vise à « *une utilisation mesurée du sol* » (LAT, art. 1, al. 1), il se faisait presque n'importe quoi en matière d'aménagement du territoire, sans la moindre coordination. La Confédération a, grâce à la LAT, mis le holà et a ainsi stipulé de la part des cantons et communes, l'établissement de plan d'aménagement.

Ainsi, la politique d'aménagement de la ville de Fribourg est régie selon la hiérarchie suivante : la Confédération via la LAT donne le « tempo » et subventionne les différents projets qui sont dans sa ligne de conduite en matière de développement urbain durable. A l'échelle de la ville de Fribourg, on trouve le plan d'aménagement local (PAL) qui est « *un outil de développement. C'est une carte assortie d'une boussole : il permet de voir où l'on se trouve, le but à atteindre et la direction pour y parvenir* » (Site de la Ville de Fribourg). Le PAL chapeaute les plans directeurs qui, eux, sont très concrets et définissent tout un catalogue de mesures très précises de la ville, secteur par secteur. Pour la ville de Fribourg, il y a notamment le plan directeur de l'Agglomération, qui en est à sa troisième génération. Il définit la stratégie du futur développement de l'agglomération fribourgeoise (10 communes). M. Bussard (extrait de l'entretien du 27.03.2017) explique qu'il y a également le développement de projets qui démarrent en fonction d'opportunités, de priorisation ou encore d'urgence.

4.1.2. Fermeture du pont de Zaehringen - Genèse

Il faut savoir qu'en matière d'aménagement de la ville de Fribourg, il y a depuis environ 40 ans des idées de relier le plateau de d'Agy (Nord de Fribourg) au quartier du Schönberg (cf. fig. 3).

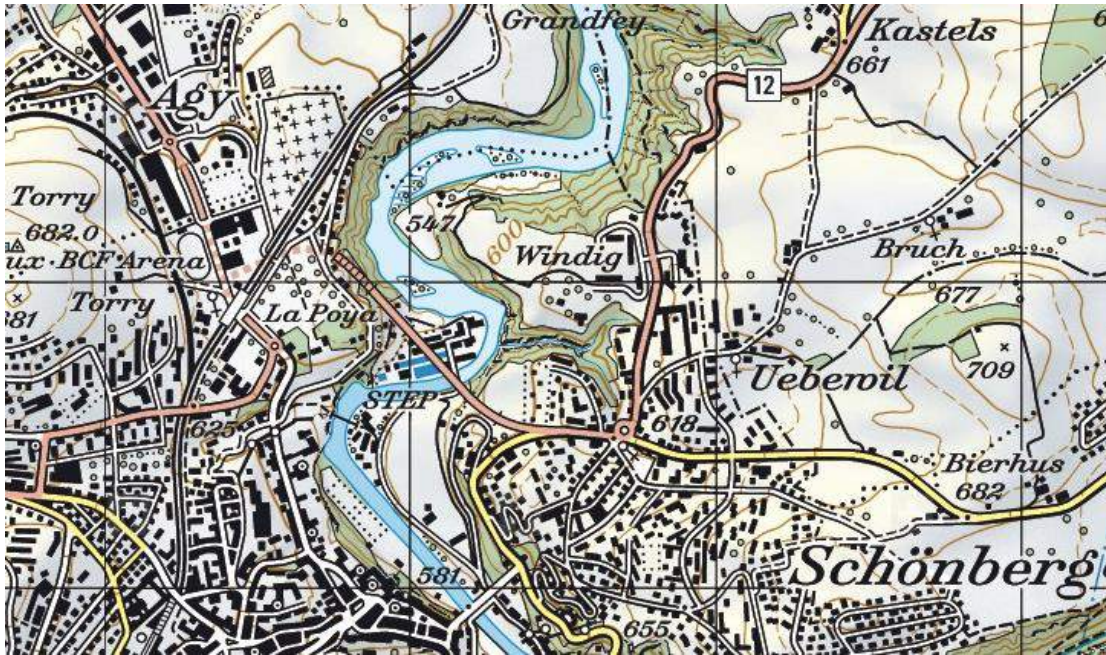


Fig. 3 : Plateau d'Agy relié au quartier du Schönberg via le pont de la Poya. SwissTopo consulté le 30.05.2017

Ces discussions datent donc d'avant tous ces outils de planification du territoire. Ensuite est venue, plus récemment, l'idée de fermer le pont de Zaehringen au profit de l'ouverture de l'actuel pont de la Poya. Cette idée, qui est plus que réalisée aujourd'hui, fût permise seulement au moyen d'un consensus. C'est-à-dire que des associations comme Pro Fribourg, l'Association transports et environnement (ATE) ou encore le Service des biens culturels (SBC) se sont mobilisés en faveur de la fermeture du pont de Zaehringen que si des mesures en matière de réaménagement et requalification du quartier du Bourg étaient prises (extrait de l'entretien du 27.03.2017). Ainsi des études ont été faites, notamment environnementales, qui ont pu garantir la validité du projet. Ce projet a donc été soumis pour approbation à la Confédération : la construction du nouveau pont de la Poya avec en parallèle la fermeture du pont de Zaehringen et la requalification du Bourg. Il fut approuvé et subventionné. Ainsi le Bourg a pu être désengorgé de ses 25'000 voitures qui le traversaient quotidiennement et le quartier historique être protégé tout en assurant tranquillité à ses habitants (extrait de l'entretien du 27.03.2017). Dès lors, on se rend compte que le mouvement a été initié par ces différentes associations mais qu'il a été justifié par la suite grâce aux études.

Cette requalification du Bourg de par sa complexité, a engendré la création d'un nouveau plan directeur uniquement pour ce secteur de la ville (il comprend également les quartiers de l'Auge et de la Neuveville). Il s'agit du plan directeur de la ville historique (PDVH). « *Le plan définit une série de mesures qui permettront une revitalisation du centre et une mise en valeur de son patrimoine, tout en assurant un stationnement suffisant pour ses habitants et ses visiteurs* » (Site internet de la Ville de Fribourg consulté le 30.05.017). Pour la définition de ses mesures, les habitants et commerçants du Bourg ont été consulté maintes fois, notamment aux moyens d'une dizaine de marches organisées par la Ville avec citoyens et autorités. Il faut savoir, qu'encore à ce jour, aucuns travaux en matière de requalification n'ont démarré. M. Bussard (extrait de l'entretien du 27.03.2017) précise que c'est en raison d'un manque de proactivité de la part des autorités politiques en place à l'époque ainsi que toute la procédure vers la mise en pratique qui est extrêmement longue (mise à l'enquête, dialogue, approbation du canton, concours, crédit d'étude).

4.1.3. Vision de la mobilité pour la Ville par la Ville

Ainsi, l'ouverture du pont de la Poya et la fermeture du pont de Zaehringen s'inscrivent parfaitement dans la politique d'aménagement de la ville de Fribourg. Effectivement, la Ville souhaite mieux organiser les transports individuels motorisés (TIM) en hiérarchisant le réseau routier par l'aménagement des voiries et la régulation du trafic (PAL, 2017, p. 49). Cela se traduit par la volonté des autorités politiques de réduire la dominance des TIM dans « *les centralités cantonales et les hauts lieux de la vie publique* » tout en « *favorisant le recours aux transports publics et à la mobilité douce* » (Ville de Fribourg, 2013, p. 49). La ville souhaite organiser chaque mode de déplacement afin d'en tirer le meilleur fonctionnement en termes de fluidité et de qualité de vie dans les centres. Ainsi, comme la figure 4 de la page suivante l'explique, le quartier du Bourg (Vieille-Ville) se trouve en zone centrale (jaune) et à terme aucun flux routier ne le traversera (rouge) mais uniquement les réseaux de mobilité douce et TP (Ville de Fribourg, 2013, p. 50).

Les autorités politiques en place poursuivent cette vision d'une ville de Fribourg où le trafic automobile privé est fortement limité.

La politique d'aménagement de la ville a été, ainsi, décrite dans ces rouages principaux et il est désormais possible de comprendre la fermeture du pont de Zaehringen. En effet, avec cette fermeture la ville de Fribourg fait d'une pierre, deux coups : d'une part, cela contribue à la préservation du patrimoine historique de la ville et à la création d'un centre historique de qualité (1^{er} objectif défendu par les Associations) et d'autre part, la fermeture contribue à la mise en place d'un centre-ville libéré en TIM (TIM qui s'organisent de manière radioconcentrique en privilégiant l'accès à la ville par l'extérieur).

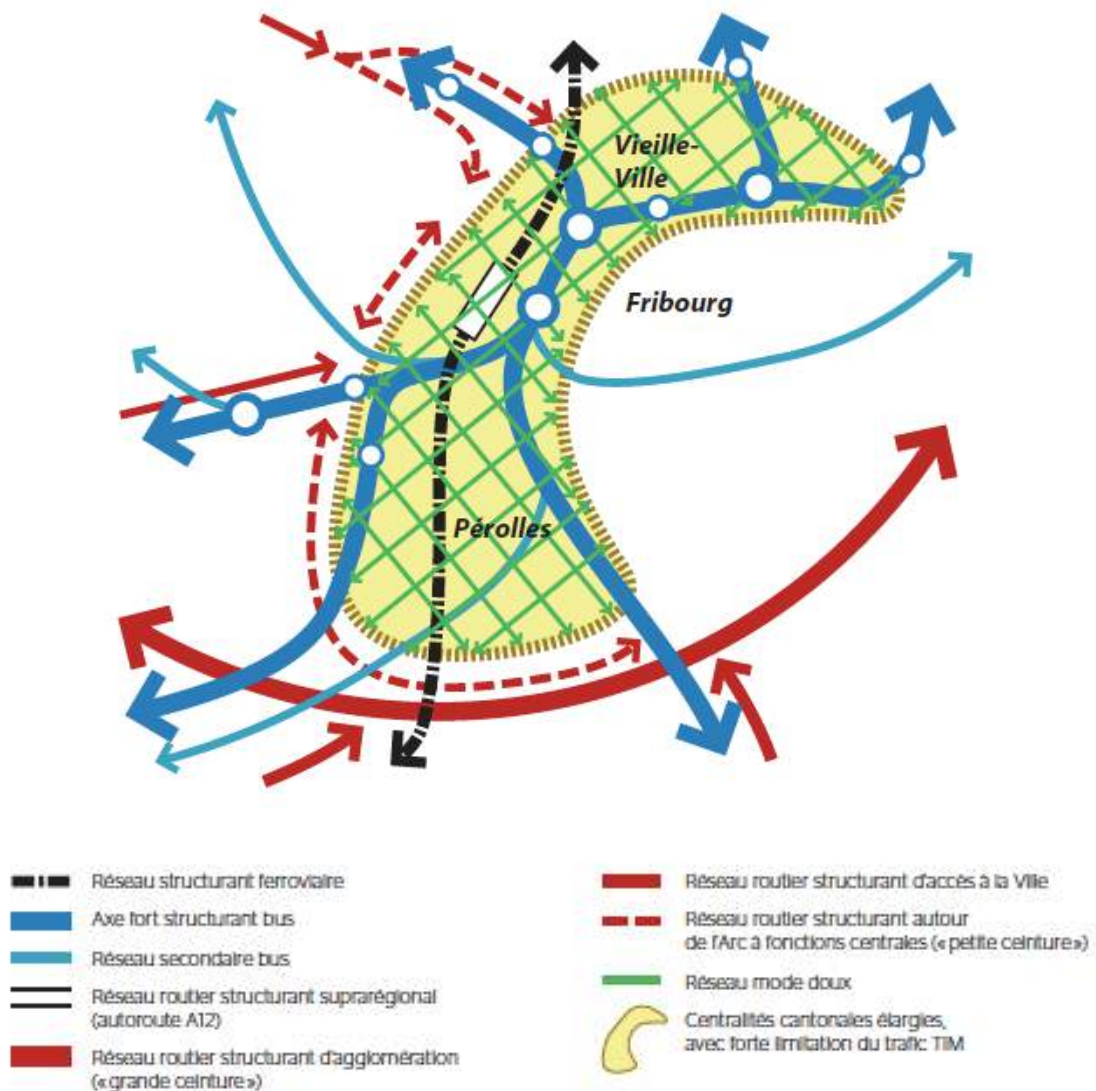


Fig. 4 : Schéma d'accessibilité multimodale : zoom sur le centre. Trouvé dans le PAL

Il est désormais temps de se pencher sur l'influence qu'à la fermeture du pont de Zaehringen, toujours en matière de mobilité, sur les habitants et commerçants du Bourg.

4.2. Pratiques et perceptions de la mobilité

Comme il l'a déjà été présenté dans le chapitre sur la méthodologie, cette recherche se fait à travers le prisme des méthodes qualitatives afin d'obtenir des réponses traduisant certes un petit spectre de l'opinion publique mais des réponses à forte validité. Un entretien collectif a donc été réalisé afin d'obtenir un maximum d'informations au sujet de la mobilité dans le quartier du Bourg. Pour cet entretien, un appel a été lancé via plusieurs canaux : Association des intérêts du quartier du Bourg, Association des commerçants de la rue de Lausanne et du quartier du Bourg, Facebook (page de la Ville), vitrine d'informations dans le quartier du Bourg. Les seules conditions à la participation à cet entretien étaient d'avoir résidé et / ou travaillé dans le quartier du Bourg avant et après la fermeture du pont. Cela a porté ses fruits et l'entretien a pu être réalisé en la présence de 5 personnes :

- Mme Brigitte Meuwly – Propriétaire du salon de coiffure « Face à Face »
- Mme Elisabeth Longchamp Schneider – Habitante du quartier du Bourg
- M. Simon Murith – Ancien habitant du quartier du Bourg et politicien
- Mme Léonore Pasquier – Employée au Café du Belvédère
- Mme Brigitte Leuenberger – Ancienne habitante du quartier du Bourg

L'entretien collectif s'est articulé en trois parties, regroupant chacune des questions : la première a cherché à révéler les éventuelles appréhensions à la fermeture du pont. La deuxième s'est intéressée à connaître la pratique de la mobilité des habitants et commerçants avant la fermeture et les éventuels changements de cette pratique après la fermeture du pont. Enfin, la troisième partie portait sur les perceptions du quartier en lui-même et sur la fermeture du pont de Zaehringen. C'est-à-dire, les impacts causés par le trafic des TIM sur le quartier et ses habitants.

Seuls les résultats pertinents recueillis sont présentés. Ces résultats sont classés selon les parties du guide d'entretien.

4.2.1. Appréhension à la fermeture du pont

Cette première série de questions a cherché à représenter l'importance que revêt le pont de Zaehringen, dans le sens où une forte appréhension à la fermeture traduirait une forte dépendance au pont en termes d'utilisation. Ces questions constituent également une bonne entrée en matière sur la problématique. Sur l'ensemble des enquêtés, il s'est avéré que l'annonce de la fermeture du pont (via le communiqué de presse de la ville du 3 octobre 2014), a été reçue de manière très positive par la quasi-totalité des enquêtés (habitants et commerçants). Effectivement, cette fermeture est apparue comme une libération salvatrice du quartier qui était caractérisé de « *bryant et hostile à la création d'une vie de quartier* » (extrait entretien collectif du 19.05.2017). Il faut toutefois nuancer quelque peu cet accueil enthousiaste. Assurément quelques appréhensions ont été ressenties chez une personne : « *un pont est construit pour unir, comment peut-on le fermer* » (extrait entretien collectif du 19.05.2017). De plus, une sondée, Mme Leuenberger, fut tout sauf contente d'apprendre la fermeture du pont qui allait lui occasionner de nombreux détours.

Il faut savoir que sur les cinq enquêtés, trois étaient ou se sont engagés, soucieux de leur quartier, afin de se renseigner quant à son avenir. En effet, Mme Longchamp et Meuwly ainsi que M. Murith sont membres de l'Association des intérêts du quartier du Bourg. Mme Meuwly, de par son activité, est également membre de l'Association des commerçants du quartier. M. Murith siège également au Conseil général de la Ville de Fribourg et se mobilise en faveur du développement de son quartier. Au final, la pilule n'a pas trop été dur à avaler. Cela traduirait-il une faible utilisation du pont de Zaehringen ?

4.2.2. Pratiques de la mobilité – Avant-après

Une fois l'entretien lancé, la discussion peut aborder le cœur de la problématique : les pratiques de la mobilité avant et après la fermeture du pont afin de mettre en lumière d'éventuels changements dans ces pratiques, ce qui sous-tendrait encore une fois, une forte dépendance à l'utilisation du pont. Dans quelles mesures cette utilisation est forte au point que les usagers en viennent à changer leurs habitudes en termes de mode de déplacement ou alors à uniquement modifier leur parcours. Ces questions ont été abordées en tenant compte des situations résidentielles et professionnelles de chacun.

Elles portent également sur les questions de mobilité douce et de parking. Les résultats sont présentés et classés cette fois par enquêtés afin d'apprécier les spécificités de chacun.

Mme Meuwly, avec son salon de coiffure, situé à la Grand-Rue, réside à Marly, localité située dans l'agglomération fribourgeoise. Son parcours en termes de mobilité quotidienne, pour se rendre de la maison à son lieu de travail, avant la fermeture du pont, était le suivant : départ de Marly, contournement de la ville via la commune de Bourguillon, puis entrée dans Fribourg via le pont de Zaehringen jusqu'à se parquer à la Grand-Rue. Elle employait strictement que sa voiture lors de ses déplacements quotidiens. Assurément Mme Meuwly possède une vignette de parcage dans la Grand-Rue ce qui représente un énorme avantage et un argument de taille à l'utilisation de son véhicule privée. De plus, elle se rend au travail avec ces deux chiens, ce qui exclue d'entrée de jeu, une mobilité quotidienne à vélo ou en transports publics. Cette pratique de la mobilité a changé après la fermeture du pont. En effet, Mme Meuwly s'est retrouvée contrainte de rallonger son trajet. Ainsi, au lieu d'emprunter le pont de Zaehringen directement après Bourguillon, elle doit maintenant continuer sa route jusqu'à emprunter le pont de la Poya et redescendre sur la Grand-Rue via la Rue de Morat. Il n'y a donc pas de changement de mode de déplacement mais un changement dans le parcours quotidien ainsi que le temps de parcours. Mme Meuwly a assuré devoir partir plus tôt afin d'arriver à l'heure pour l'ouverture. Au sujet des places de parc, la fermeture du pont a permis de faciliter leur disponibilité en journée. En revanche, le soir et les week-ends des places sont toujours autant difficile à trouver en raison

des restaurants et résidents du quartier. Un léger changement de mode de déplacement est toutefois à relever puisqu'il arrive à Mme Meuwly de se parquer aux quelques places de parc situées de l'autre côté du pont de Zaehringen (côté Bourguillon) et de se rendre à son salon à pied. Il y a donc combinaison entre TIM et mobilité douce. Cette combinaison ne se faisait pas du tout avant la fermeture du pont. Elle confirme qu'à aucun moment elle arrêtera d'utiliser la voiture au profit d'une mobilité douce ou des transports publics. Enfin elle mentionne que la fermeture du pont n'a pas impacté négativement son activité professionnelle, au contraire, ses client(e)s trouvent toujours des places de parc (entretien collectif du 19.05.2017).

Mme Longchamp, habite le quartier du Bourg avec son mari et travaille à l'université de Fribourg. Pour eux, la fermeture de pont de Zaehringen n'a rien changé à leur vie. En effet, s'ils possèdent une voiture, ils ne l'emploient pas du tout pour se rendre sur leur lieu professionnel. En effet, ce sont des adeptes de la mobilité douce en ville et ils ne l'utilisent pas tous les jours. C'est surtout pour se rendre à la déchetterie qui se trouve en Basse-Ville mais encore une fois pour un si petit trajet cela ne les pas impacté de devoir s'y rendre désormais via le pont de la Poya. Pour elle et son mari, tout est une question d'adaptation. Au niveau des places de parc, ils possèdent également une vignette de stationnement dans le quartier et à l'instar de Mme Meuwly, le ressenti est le même : ils éprouvent une plus grande facilité à se parquer durant la journée alors que les soirs et week-ends restent problématiques (entretien collectif du 19.05.2017).

M, Simon Murith habitait également dans le quartier du Bourg. Il n'a jamais fait son permis de conduire et se déplace uniquement en transports publics ou à vélo. Lors de ses trajets quotidiens, il lui arrive souvent de devoir se rendre à Bourguillon. Aucun problème au niveau de la pratique de sa mobilité quotidienne n'est donc à relever. Ayant une formation de juriste, il a effectué un stage au Tribunal cantonal qui se trouve en Basse-Ville. De part cette expérience professionnelle, Simon a pu être témoin d'un changement de pratique de mobilité chez ses collègues. En effet, ceux-ci, pour se rendre au TC, passaient facilement par le pont de Zaehringen pour venir se garer à proximité. Or, dès la fermeture du pont, ils se rendent au travail en passant directement par la Basse-Ville. Il est fort

possible que cet exemple puisse expliquer en partie la libération de places de parc dans le quartier du Bourg en journée (entretien collectif du 19.05.2017).

Mme Brigitte Leuenberger résidait également dans le quartier du Bourg. Elle travaillait pour la Fondation fribourgeoise en faveur des personnes handicapées mentales à Tinterin, petit village situé quelques kilomètres après Bourguillon. Dès lors, son mécontentement dû à la fermeture du pont de Zaehringen est tout à fait compréhensible puisqu'elle empruntait le pont pour se rendre à son travail. La fermeture du pont lui a imposé de revoir son parcours (via le pont de la Poya) et de partir plus tôt afin d'arriver à l'heure. Elle a mentionné la possibilité d'un éventuel changement de mode de déplacement, à savoir, au moyen des transports publics, mais malheureusement ces derniers ne font plus le trajet en sens inverse en fin de journée. Ainsi, Mme Leuenberger fut sous le coup d'une double contrainte : la contrainte de modifier son parcours quotidien et la contrainte quant au mode de déplacement.

Au niveau de la situation des places de parc, pour elle, la fermeture n'a rien amélioré. Elle a toujours éprouvé des difficultés à se garer (entretien collectif du 19.05.2017).

Enfin, Mme Pasquier habite le quartier du Schönberg, juste au-dessus du Bourg, après le pont de Zaehringen. Elle travaille au Café du Belvédère dans le Bourg. Ne possédant aucun permis, sa mobilité quotidienne n'a pas été impactée par la fermeture du pont puisqu'elle se déplace à vélo. En revanche, son papa habite en Basse-Ville et lorsqu'elle se rendait chez lui, en voiture avec sa maman, elle prenait le pont de Zaehringen. Aujourd'hui elle et sa maman sont contraintes de faire le tour par le pont de la Poya, prolongeant ainsi le temps de parcours. Cela reste tout de même un court trajet mais il est plus compliqué et encombré par la circulation. Dès lors, Mme Pasquier a décidé s'en tenir qu'au vélo afin de continuer à pouvoir emprunter le pont de Zaehringen. Il s'agit ici du seul exemple de changement de mode de déplacement sous l'influence de la fermeture d'un axe de circulation. La question des places de parc ne la touche donc pas (entretien collectif du 19.05.2017).

4.2.3. Perceptions sur la mobilité

Il s'agissait de la troisième et dernière partie de question qui portaient sur la qualification du quartier du Bourg en termes de représentation avant et après la fermeture du pont de Zaehringen au trafic automobile privé. Ces représentations traduisent quels étaient les impacts de la mobilité sur le quartier. Pour cette partie-là de l'entretien, les avis convergeaient, les éléments sont ainsi regroupés en un paragraphe de synthèse.

Tous les habitants et commerçants du quartier du Bourg tiennent en haute estime leur quartier. Il s'agit du centre historique, « *du quartier d'apparat* » (extrait entretien collectif du 19.05.2017). Le Bourg c'est « *la plus vieille ville médiévale gothique d'Europe encore habitée* » (extrait entretien collectif du 19.05.2017). Tous à l'unanimité reconnaissent ô combien le bal sans fin des véhicules qui traversait était source de nuisances et un frein à l'épanouissement du quartier. En effet, comme il l'a déjà été présenté le quartier du Bourg était devenu un immense giratoire où presque aucune vie de quartier pouvait se développer. « *Dès le premier soir de la fermeture du pont, nous avons été frappés par la tranquillité du quartier* » (extrait entretien collectif du 19.05.2017) ! Assurément, très vite la qualité de vie a augmenté en termes de diminution des nuisances sonores et odeurs d'échappement, « *nous pouvions à nouveau s'entendre parler dans la rue et entendre le bruit des fontaines et oiseaux* » (extrait entretien collectif du 19.05.2017). Le quartier s'est vu réapproprié par ses habitants, les commerces ont commencé à investir les trottoirs. « *Beaucoup de personnes extérieures au quartier qualifient le Bourg de zoo, de quartier en cul-de-sac, de quartier mort. Pourtant il est bien vivant ! La fermeture du pont aux voitures ne sous-entend pas une baisse de la vie dans un quartier, bien au contraire* » (extrait entretien collectif du 19.05.2017). Les bâtiments historiques, notamment la cathédrale ont pu être libérés de l'attaque des pollutions.

En termes de perception de changements de mobilité dans le quartier, les habitants et commerçants ont observé une hausse significative du nombre de piétons dans le quartier du Bourg ainsi que des cyclistes. Ainsi, la forte mobilité des TIM dans le Bourg avait des impacts négatifs et tous les enquêtés préfèrent la situation actuelle à l'ancienne. Egalement au niveau de la circulation des habitants du

quartier, dans le sens où il était très compliqué pour eux de rentrer et de sortir du quartier en voiture aux heures de pointes. Cette fermeture était une nécessité d'après eux. Dernier élément, la fermeture du pont de Zaehringen n'a occasionné aucun tort aux commerces des enquêtés.

Malgré ces points positifs, quelques tâches demeurent : trois ans après la fermeture du pont, aucuns travaux n'a encore été entrepris par la Ville pour la requalification du quartier. Ce dernier est encore trop marqué comme étant un lieu où la circulation dominait et non les espaces piétons : aucun marquage au sol n'a été retiré. De plus, un réel manque de places de parc se fait sentir, notamment lorsque des touristes investissent le quartier et la Ville n'a mis en place aucune solution (entretien collectif du 19.05.2017).

Tous les résultats issus des différents entretiens ont été présentés, en concordance avec les différents guides d'entretien. Ces résultats doivent maintenant faire l'objet d'une discussion afin de pouvoir tirer les conclusions de cette recherche.

5. Discussions

L'objet de ce chapitre de discussions est de pouvoir confronter les résultats, présentés lors du chapitre précédent, aux différentes hypothèses émises préalablement à la recherche (cf. p. 10-13). Ces résultats seront ensuite également confrontés aux concepts clés de mobilité quotidienne et de motilité (cf. p. 8-10) ainsi qu'au cas similaire qu'a été le réaménagement de l'échangeur Henri-Bourassa / Pie-IX à Montréal (cf. p. 6-8).

5.1. Confrontation aux hypothèses

La première hypothèse prenait le postulat que la fermeture du pont de Zaehringen aux voitures privées sous-tendait à la volonté de la part des autorités d'inciter l'utilisation de la mobilité douce au centre-ville.

Cette hypothèse est acceptée. En effet, selon l'entretien individuel réalisé avec M. Antoine Bussard du Service de la mobilité à la Ville ainsi qu'en consultant le PAL, il est expressément indiqué que la vision future de la Ville est une ville dominée par la mobilité douce. Ces informations ont déjà été révélées lors du chapitre précédent (cf. p. 17) : il y a une réelle volonté des autorités politiques de réduire la dominance des TIM dans « *les centralités cantonales et les hauts lieux de la vie publique* » tout en « *favorisant le recours aux transports publics et à la mobilité douce* » (PAL, 2017, p. 49). M. Simon Murith (extrait entretien collectif du 19.05.2017) engagé en politique, confirme cette vision : « *les autorités de la Ville sont de gauche et ont pour idée que Fribourg sera une ville sans voiture prochainement. C'est dans cette même optique qu'elles ne favorisent pas les parkings au centre-ville et notamment dans le Bourg* » (à noter que ces propos confirment le manque de places de parc dans le Bourg décrié par les habitants et commerçants, cf. p. 24).

La deuxième hypothèse portait, comme la première, sur la politique d'aménagement de la Ville, dans le sens où cette politique a pour but de créer des boucles de circulation (automobiles) externes au centre historique et ce grâce à la fermeture du Pont de Zaehringen et l'ouverture du pont de la Poya.

Cette hypothèse est acceptée comme le démontre, à nouveau le PAL (cf. p.18) : La ville souhaite organiser chaque mode de déplacement afin d'en tirer le meilleur fonctionnement en termes de fluidité et de qualité de vie dans les centres. Ainsi, comme la figure de la page suivante l'explique, le quartier du Bourg (Vieille-Ville) se trouve en zone centrale (jaune) et à terme aucun flux routier ne le traversera (rouge) mais uniquement les réseaux de mobilité douce et TP (Ville de Fribourg, 2013, p. 50).

Dès lors, de par l'acceptation de ces deux premières hypothèses, la confirmation d'une Ville qui axe son développement sur les transports publics et la mobilité douce en ses centres-villes (historique dans ce cas) a été donnée.

Si la fermeture du pont de Zaehringen était de prime abord justifiée par la nécessité d'une requalification du Bourg, elle a servi par la suite à pouvoir concrétiser physiquement cette politique de la Ville en matière de mobilité qui a déplacé la circulation sur le nouveau pont de la Poya.

La troisième hypothèse supposait une complexification de la mobilité pour les habitants et commerçants du Bourg à cause de la fermeture du pont de Zaehringen. Cette complexification était supposée en intégrant deux possibilités : complexification de la mobilité avec la conservation du mode de déplacement ainsi que la complexification en termes d'accessibilité dans le quartier.

Cette hypothèse est acceptée, grâce à l'entretien collectif qui a été mené. Assurément, sur les cinq enquêtés, tous ont mentionné une complexification de la mobilité dans le quartier, que ce soit dans leurs expériences personnelles ou lors de faits rapportés. Pour les enquêtés Meuwly et Leuenberger notamment qui utilis(ai)ent leur voiture quotidiennement, la fermeture du pont a complexifié leur parcours qui est devenu plus long. Dans chacun de leur cas, pour aller sur leur lieu de travail (dans le Bourg ou en dehors), la nouvelle configuration de la circulation a imposé de passer via le pont de la Poya, lieu de transit où de nombreux véhicules passent aux heures de pointes. Mme Meuwly (extrait entretien collectif du 19.05.2017) énonçait que depuis la fermeture, la circulation était devenue plus compliquée en termes d'itinéraire et demandait plus de préparation. La fermeture du pont a même impacté jusque dans la vie des enquêtés qui ont dû revoir leur heure de réveil.

La quatrième hypothèse proposait que la fermeture du pont de Zaehringen ait causé un changement de mode de déplacement pour les habitants et commerçants du Bourg. Après l'entretien collectif, cette hypothèse est rejetée. En effet, cela se confirme en analysant la pratique de la mobilité de chacun des enquêtés. Mme Meuwly continue de faire ses trajets entre Marly et son salon dans le Bourg en voiture, c'est le même cas pour Mme Leuenberger qui se rend à Tinterin. M. Murith étant cycliste et donc déjà adepte de la mobilité douce, ne rentre pas vraiment en ligne de compte pour cette hypothèse. Toutefois, ses observations lors de son stage au TC vont dans le sens d'un maintien de la voiture comme mode de déplacement principal. Mme Longchamp et son mari, se sont adaptés à la fermeture du pont et font avec. Sous-entendu qu'ils continuent à utiliser leur véhicule même en centre-ville.

Le cas de Mme Pasquier nuance le rejet de cette hypothèse dans le sens où elle visite désormais son papa (Basse-Ville) à vélo via le pont de Zaehringen plutôt qu'en voiture comme elle le faisait, cela reste toutefois très occasionnel.

En comparant le rejet de cette hypothèse avec l'acceptation de l'hypothèse 1, il est possible d'affirmer (dans la limite de cette recherche), que la politique d'aménagement de la ville n'a pas eu (encore ?) les effets escomptés.

La cinquième hypothèse supposait que la fermeture du pont n'engendrerait pas de changements en termes de trajets quotidiens.

Cette hypothèse est rejetée également. En effet, au regard de l'acceptation de l'hypothèse 3 qui a confirmé une complexification de la mobilité pour les habitants et commerçants, cette mobilité se retrouve logiquement modifiée. Si les trajets quotidiens se complexifient, tout en sachant que le mode de déplacement n'a pas changé (rejet de l'hypothèse 4), il est facilement compréhensible que lesdits trajets aient subi des changements. Afin d'éviter toute redondance, il suffit de se référer au chapitre des résultats qui détaille la nature des changements pour chacun des enquêtés. Une « nuance » persiste dans les cas de Mme Pasquier et M. Murith qui n'ont pas eu besoin de modifier leurs trajets quotidiens en raison de leur pratique déjà quotidienne d'une mobilité douce ou en transports publics. Cette nuance n'enlève en rien le rejet de cette hypothèse puisque la fermeture du pont concerne uniquement les automobiles privés. Les cyclistes ne sont donc pas pris en compte.

Le rejet de cette hypothèse est en revanche en congruence avec l'acceptation de l'hypothèse 2. La Ville a mis en place un système de boucles de circulation qui ne passent pas par le centre-ville, occasionnant ainsi des changements au niveau des trajets quotidiens.

La sixième et dernière hypothèse concerne la qualité de vie du Bourg qui se serait améliorée après la fermeture du pont et fermeture qui serait donc bien accueillie par les habitants et commerçants.

Cette hypothèse est acceptée. Assurément, selon l'entretien collectif, tous les enquêtés à l'unanimité confirment une hausse de la qualité de vie dans le quartier et ce grâce à la disparition des nuisances dues au trafic routier incessant. En effet, les habitants du quartier respirent à nouveau et ne sont plus envahis par le bruit.

Cela se confirme par le phénomène de réappropriation du quartier qui se développe depuis la fermeture du pont par les habitants du quartier. Des initiatives privées lancent des projets pour réinvestir l'espace public comme le collectif « ZaehrinGarten » qui propose chaque année depuis 2014 de fleurir le pont. Il y a également des apéritifs qui sont organisés sur le pont par les habitants du quartier et de plus en plus de piétons marchent au milieu de la chaussée (entretien collectif du 19.05.2017). C'est donc un bilan positif pour les habitants et commerçants du quartier malgré les légères complications de mobilité.



Fig. 5 : Le pont fleuri. Image repéré sur la page Facebook de ZaehrinGarten le 30.05.2017

5.2. Résultats, mobilité quotidienne et motilité

Les résultats de la recherche sont comme il l'était prévu en accord avec les concepts clés de mobilité quotidienne et de motilité. Effectivement, il a pu être constaté grâce aux moyens de l'entretien collectif et confirmé par les hypothèses 3 et 5 que les déplacements domicile-travail des habitants et commerçants ont été modifiés par la fermeture. Egalement, cette fermeture du pont de Zaehringen a également réduit le champ des possibles en matière de mobilité, c'est-à-dire la motilité. De plus, de par les résultats de cette recherche, il y a une réelle concordance avec ces deux concepts clés. Ces derniers donnent le cadre conceptuel à cette recherche qui elle-même le confirme en démontrant les résultats comme étant des exemples des plus adaptés à ces concepts.

5.3. Montréal l'avait-il prédit ?

La lumière a été faite sur toutes les interrogations posées par cette recherche. Il est désormais intéressant de comparer les résultats avec ceux du réaménagement de l'échangeur Henri-Bourassa / Pie-IX à Montréal. Cela permettra de voir dans quelles mesures ces résultats sont en accord.

Pour rappel, les effets du réaménagement de l'échangeur (qui sont une réussite) sont les suivants :

- Élimination considérable de la circulation de transit dans les rues locales résidentielles adjacentes à l'échangeur
- Forte diminution des débits de circulation
- Amélioration de l'image de l'entrée de la ville (échangeur est à l'entrée de la ville de Montréal) grâce à un aménagement de qualité : pistes cyclables et liens piétonniers, implantation de végétation

En comparant ces effets positifs aux résultats obtenus dans cette recherche, nous constatons qu'il y a une congruence avec seuls deux des trois effets du réaménagement de l'échangeur. En effet, concernant les deux premiers, c'est carton plein puisque le trafic automobile privé a complètement été supprimé sur le pont de Zaehringen et par extension cela a provoqué une forte diminution de ce trafic dans le quartier du Bourg.

C'est concernant la troisième réussite du réaménagement de l'échangeur que le bât blesse. Comme l'ont déjà fait remarquer M. Bussard de la Ville et les habitants, commerçants enquêtés, la Ville n'a pas été proactive dans la requalification du Bourg et aujourd'hui, presque quatre ans après la fermeture, aucun des travaux n'ont encore démarré. Ce retard est à imputer à l'ancienne législature. Compte tenu du temps considérable que prend à monter un projet comme celui-ci, les autorités en place à l'époque auraient être d'autant plus efficaces. « *Le pont de la Poya est devenu le nouveau symbole de la Ville et cela donne le sentiment que la Cathédrale et le Bourg sont délaissés* » (extrait entretien du 19.05.2017).

Ainsi, le cas de l'échangeur Henri-Bourassa / Pie-IX de Montréal a permis d'entrevoir les résultats de cette recherche de façon correct malgré que la requalification du Bourg ne soit pas encore terminée mais il est sur la bonne voie.

Conclusion

La question de recherche a eu pour but de mettre en lumière les pratiques de la mobilité des habitants et commerçants du quartier du Bourg, avant et après la fermeture du pont de Zaehringen, axe majeur d'entrée dans la Ville de Fribourg. Ces pratiques ont été mises en relation avec la politique d'aménagement de la Ville afin d'y déceler d'éventuels interdépendances. Pour se faire, la recherche s'est de prime abord construite sur une problématique et ses hypothèses qui ont cadré la recherche. Cette problématique a été elle-même construite sur la base d'un cas similaire à la question de recherche et le tout inscrit dans les concepts de mobilité quotidienne et de motilité. La recherche en tant que telle a été réalisée au moyen des méthodes qualitatives, à savoir une série d'entretien individuel et collectif car cette recherche avait pour volonté de rechercher la singularité et non la quantité.

Les données récoltées ont permis d'affirmer que la Ville de Fribourg est entrain de modifier, et ce physiquement, ses axes de circulation dans le but de favoriser grandement les transports publics et la mobilité douce au centre-ville. Cette politique d'aménagement a eu pour conséquence la fermeture du pont au trafic automobile privé, occasionnant une complexification de la mobilité quotidienne et de la motilité au sein du Bourg sans toutefois réussir à faire prendre le pli des TP et de la mobilité douce aux habitants et commerçants dudit quartier. De manière général, il y a un maintien de l'utilisation de la voiture. Ce quartier a pu être ainsi « rendu » à ses habitants, libéré de ce trafic et des nuisances inhérentes. Le Bourg est toutefois loin d'être encore réaménagé, la Ville ayant pris du retard dans la planification de cette requalification. Pourtant les habitants ne manquent pas d'initiatives pour l'animer d'ici à ce que cela soit fait.

Les concepts retenus et le projet similaire pris en comparaison étaient parfaitement dans la lignée de cette recherche et ont permis de la structurer et se tenir aux objectifs fixés sans déborder. Cette recherche fut des plus enrichissantes même si elle aurait pu aller plus en profondeur. Cependant, compte tenu du travail « d'arrière-plan » que cela a nécessité, il aurait été difficile de réaliser cette recherche dans les délais impartis en visant plus grand.

Liste de références bibliographiques

- Association des intérêts du quartier du Bourg. (2016). *Assemblée générale du 16 juin 2016*. Fribourg
- Baeriswy, S. (1997). *de siècle en siècle des Hommes au quotidien*. Granges-Paccot : Office cantonal du matériel scolaire du canton de Fribourg
- Bonerandi, E. (2004). *La mobilité des populations pauvres dans les espaces anciennement industrialisés. Pour une relecture de la pauvreté en milieu rural*. Actes du colloque franco-espagnol de géographie rurale, Habiter et vivre dans les campagnes de faible densité. Foix
- Conseil communal. (2016). *Crédit d'étude pour la requalification du quartier du Bourg – Etape 1*. Fribourg
- Conseil d'Etat du canton de Fribourg. (2006). *Message N°259*. Fribourg
- Ferrari, O. (2016). *Cours de Méthodes qualitatives*. Lausanne
- Guerrin, J. (2016). *Cours de Méthodes qualitatives*. Lausanne
- Guignard, L. (2011). *Le réaménagement de l'échangeur Henri-Bourassa / Pie-IX à Montréal: un projet d'ingénierie urbaine pour une mobilité durable*. Montréal
- Kaufmann, V., Schuler, M., Crevoisier, O. et Rossel P. (2003). *Mobilité et Motilité de l'intention à l'action*. Lausanne : LASUR
- LAT, art. 1, al. 1
- Segaud, M., Brun J., Driant J.C. (2001). *Dictionnaire critique de l'habitat et du logement*. Paris : A.Colin
- Unil. (2016). *Guide pour le travail de Bachelor à destination des étudiants en Géographie et Sciences de l'environnement*. Lausanne
- Ville de Fribourg. (2013). *PAL Visions et objectifs 2014-2030*. Fribourg

Sites internet

- Service des ponts et chaussées : <http://www.fr.ch/poya/fr/pub/trafic.htm>.
Consulté le 27.04.2017
- Site internet de la Ville de Fribourg :
http://www.villefribourg.ch/fr/pub/officielle/edilite/urbanisme_architecture/urbanisme_territoire/plan_aménagement.htm#aménagement_pal.
Consulté le 30.05.2017

Entretiens

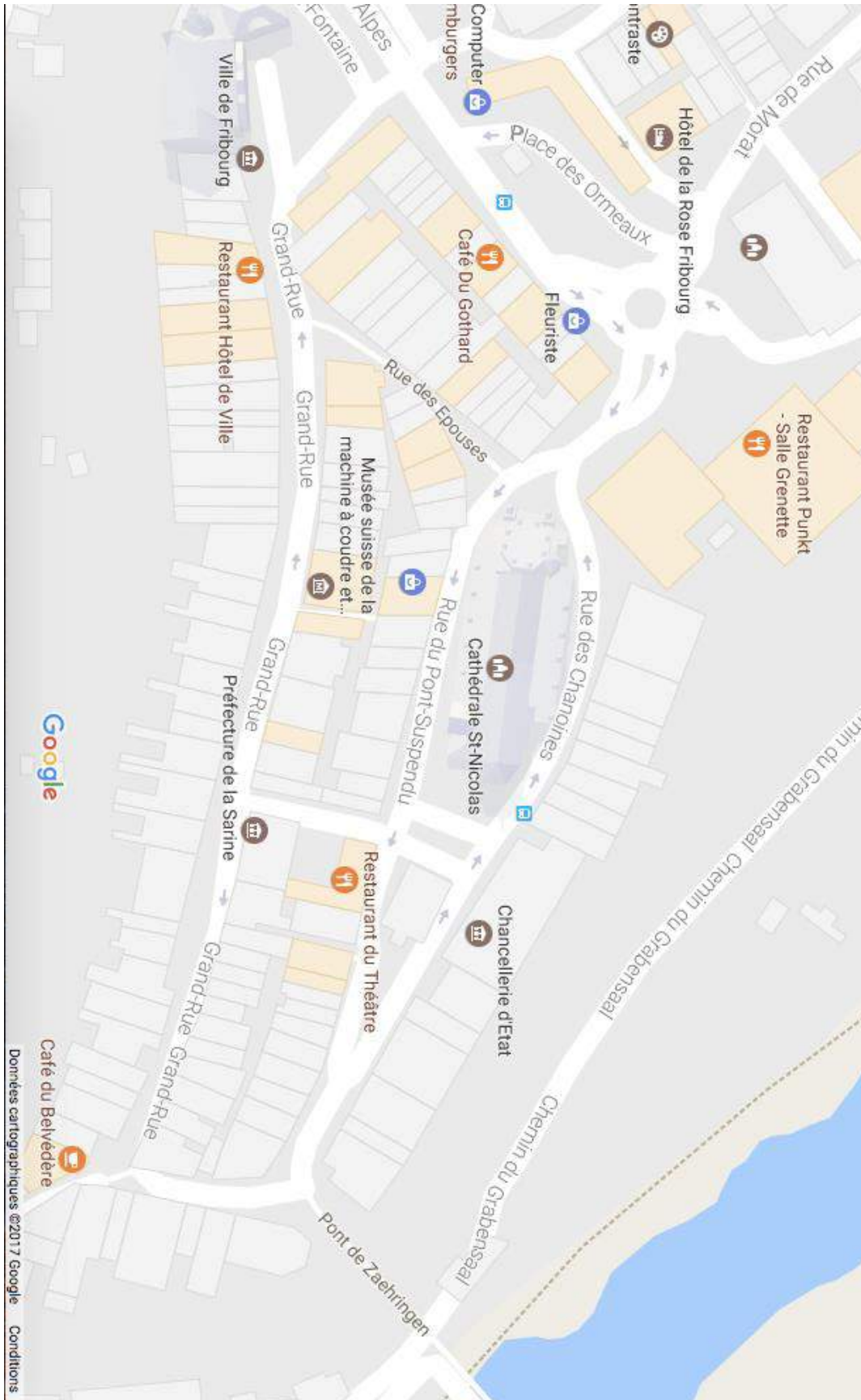
- Entretien individuel avec M. Bussard du Service de la mobilité le 27 mars 2017 au Service de la mobilité à la Grand-Rue, à Fribourg
- Entretien collectif avec habitants et commerçants du Bourg le 19 mai 2017 au Café du Belvédère

Illustrations

- Fig. 1 : Le quartier du Bourg et les méandres de la Sarine. SwissTopo :
<https://map.geo.admin.ch/?topic=swisstopo&lang=fr&bgLayer=ch.swisstopo.pixelkarte-farbe&X=183712.78&Y=578909.50&zoom=8>. Consulté le 27.04.2017
- Fig. 2 : Configuration de l'échangeur avant réaménagement :
Guignard, 2011, p. 5
- Fig. 3 : Plateau d'Agy relié au quartier du Schönberg via le pont de la Poya.
SwissTopo:
<https://map.geo.admin.ch/?topic=swisstopo&lang=fr&bgLayer=ch.swisstopo.pixelkarte-farbe&X=185125.49&Y=578681.14&zoom=7>.
Consulté le 30.05.2017

- Fig. 4 : Schéma d'accessibilité multimodale : zoom sur le centre. Trouvé dans le Plan d'aménagement local (PAL)
- Fig.5 : Le pont fleuri. Page Facebook de Zaehringarten : https://www.facebook.com/pg/zaehringarten/likes/?ref=page_internal. Consulté le 01.05.2017
- Image de la page de titre : <http://www.myswitzerland.com/fr-ch/fribourg.html>. Consulté le 02.06.2017
- Image Google Maps du quartier du Bourg (Annexe 1) : <https://www.google.ch/maps/@46.8062095,7.1635548,18z>. Consulté le 02.06.2017

Annexe 1 : Plan du quartier du Bourg



Annexe 2 : Guide d'entretien individuel – M. Bussard

Merci de me recevoir et de prendre le temps de répondre à mes questions.

Est-ce que je peux enregistrer notre entretien ? Uniquement dans le but d'une retranscription ultérieure / Est-ce que je peux vous citer dans le cadre de mon travail ?

Présenter mon travail de Bachelor → Problématique puis QR : « En quoi la politique d'aménagement de la Ville de Fribourg, via la fermeture du pont de Zaehringen influence-t-elle les pratiques et perceptions de mobilité des habitants du Bourg ? »

1. M. Bussard, vous êtes ingénieur en mobilité à la Ville de Fribourg, pouvez-vous m'expliquer en quoi consiste votre travail ?
2. Quelle est la politique de la Ville de Fribourg en matière d'aménagement, en particulier au niveau de la mobilité ? – Agglo, anciennement Cutaf
3. Quelle-est la part d'implication de la Confédération dans la prise de décision de telles mesures ?
4. Et dans le quartier du Bourg, qu'en est-elle et s'inscrit-elle dans la même politique « globale » de la Ville ?
5. Quels étaient les raisons de la fermeture du pont de Zaehringen ? / Effets attendus
6. Donc, ces raisons évoquées, visent à réduire les TIM dans le quartier du Bourg ?
7. Est-ce qu'il y a eu des changements en matière de place de parc ?
8. Dans le cadre de ces mesures, quelle importance avez-vous donné aux avis, requêtes habitants du Bourg
9. Est-ce que vous avez reçu des réclamations, oppositions à la fermeture du pont de Zaehringen ?
10. Si oui, à nouveau dans quelle mesure les avez-vous traitées ?
11. Au niveau statistique, combien de TIM circulaient quotidiennement dans le quartier du Bourg ?
12. Et combien en circulent aujourd'hui ? Comptage avant/après, quelles rues
13. Mise à part la fermeture du pont de Zaehringen, quelles mesures ont été mises en place dans le cadre du réaménagement du quartier en termes de mobilité ?

Remerciements – garder contact par mail en cas de questions supplémentaires – autres infos ?

Annexe 3 : Guide d'entretien collectif

Habitants et commerçants du Bourg

Merci de me recevoir et de prendre le temps de répondre à mes questions.

Est-ce que je peux enregistrer notre entretien ? Uniquement dans le but d'une retranscription ultérieure / Est-ce que je peux vous citer dans le cadre de mon travail ?

Présenter mon travail de Bachelor → Problématique puis Question de recherche : « En quoi la politique d'aménagement de la Ville de Fribourg, via la fermeture du pont de Zaehringen influence-t-elle les pratiques et perceptions de mobilité des habitants du Bourg ? »

Je vous propose que nous commençons par un petit tour de table, pour se présenter et donner les informations en termes de fonction (habitant et/ou commerçant), lieu de résidence, emploi, etc.

Appréhensions à la fermeture du pont de Zaehringen

14. De par votre situation (résidentiel, professionnel), est-ce que vous aviez des appréhensions à la fermeture du pont ?
→ Vous avez appris la nouvelle, comment l'avez-vous vécue ?
15. Vous êtes-vous engagés d'une manière ou d'une autre contre cette fermeture ou pour proposer d'autres solutions ? (Association de quartier)

Pratiques de la mobilité et ses changements

16. De par votre situation résidentielle ainsi que professionnelle (habitant ou commerçant), quelle était votre pratique de la mobilité avant la fermeture du pont ?
17. Cette pratique de la mobilité a-t-elle changé après la fermeture du pont ?
 - a. Adaptations à la fermeture
18. Avez-vous observé des changements dans la pratiques de la mobilité après la fermeture du pont (moins de véhicules) ?
19. Qu'en-est-il de votre pratique de la mobilité douce (avant et après fermeture du pont) ?
20. Qu'en-est-il de la situation des places de parc dans le quartier ?

Ressentis et perceptions en matière de mobilité

21. Qu'est-ce que le quartier du Bourg pour vous ? Qu'est-ce qu'il représente ? (Avant / après fermeture)
22. Comment qualifieriez-vous le quartier du Bourg avant ou après la fermeture du pont ?
23. Avez-vous perçu des changements en termes de mobilité ?
24. Avez-vous perçu des changements au niveau de la qualité de vie du quartier, fréquentations des commerces ?
25. Concrètement, préférez-vous la « qualité de vie » de la situation actuelle ou l'ancienne situation du quartier ?
26. Est-ce que la fermeture du pont a-t-elle influencé votre activité ? (pour commerçants)

Remerciements – garder contact par mail en cas de questions supplémentaires – autres infos ?