

EXTRAIT DU PROCES-VERBAL  
DE LA SEANCE DU CONSEIL GENERAL  
DU 27 MAI 2014

après: M. Thierry Steiert, Directeur de la Police locale et de la Mobilité, résume le rapport ci-

*"En séance du 18 décembre 2012, le Conseil général transmettait au Conseil communal le postulat n° 72 de M. A. Marmy et de 28 cosignataires lui demandant d'étudier l'extension du réseau de vélos en libre-service en créant de nouvelles stations en ville de Fribourg.*

Argumentaire du postulat

*Le succès des vélos en libre-service (VLS) n'est plus à démontrer dans l'agglomération de Fribourg. Le réseau actuel compte huit stations dont cinq sur le territoire de la ville de Fribourg (place Notre-Dame, Gare, Uni Péroilles, Saint-Léonard et Schoenberg). Il apparaît important de développer ce réseau pour le densifier, desservir des zones très fréquentées et augmenter le nombre d'usagers de cette forme de mobilité douce.*

*Selon le postulant, plusieurs zones apparaissent comme importantes: l'Université de Miséricorde, le quartier d'Alt (par exemple sur la nouvelle place de l'ACPC), Beaumont, P+R du Jura, piscine du Levant, etc. Cette liste n'est pas exhaustive et le Conseil communal décidera des priorités.*

Réponse du Conseil communal

1. Réseau VLS actuel

*La première étape du réseau VLS en Ville de Fribourg date de 2010, suite à une initiative du Service de la mobilité dans le cadre du projet Agenda 21 et de la promotion des deux-roues. Le réseau initial comprenait trois stations situées à la Gare, à Saint-Léonard et à l'Uni-Péroilles. Sur le territoire de la Ville, le réseau a été étendu en 2012 avec deux stations supplémentaires au Bourg et au Schoenberg, tandis que les communes de l'Agglomération installaient parallèlement 5 nouvelles stations. Aujourd'hui, le réseau compte au total dix stations, avec la répartition suivante:*

- cinq à Fribourg,
- trois à Villars-sur-Glâne,
- une à Marly,
- une à Granges-Paccot.

2. Coûts et financement

*Il convient de différencier les coûts d'installation et les coûts d'exploitation.*

*Les coûts d'installation d'une nouvelle station sont entièrement à la charge de la commune qui va héberger cette station, à moins que le projet ne provienne d'une initiative privée, comme cela a été le cas pour la station 'Groupe E' de Granges-Paccot. A Fribourg, les cinq stations existantes ont été financées par la Ville, avec un subventionnement de l'Agglo.*

*Le coût d'une nouvelle station dépend du nombre de bornes à installer et de la configuration du site. La station du Bourg a par exemple coûté 102'570 francs pour treize bornes (vélos inclus), soit 7'890 francs par borne, et la station du Schoenberg a coûté 66'920 francs pour sept bornes, soit 9'560 francs par borne. L'Agglo subventionne les investissements réalisés pour les cinq stations existantes et devrait également entrer en matière pour le subventionnement de stations supplémentaires en Ville de Fribourg et dans d'autres communes membres de l'Agglo, ceci dans le cadre des moyens budgétaires alloués par le Conseil d'Agglomération. .*

*Au niveau de l'exploitation, les revenus résultant de la vente des abonnements sont insuffisants pour couvrir les frais de fonctionnement du système VLS. Un arrangement existe dès lors depuis le début du projet entre PubliBike (anciennement VeloPass) qui gère les stations, et les communes ainsi que des sponsors (principalement le Groupe E et la BCF) pour couvrir les déficits. Un accord est également en vigueur entre PubliBike, le Service public de l'emploi et la société ORS pour le rééquilibrage des stations et l'entretien des vélos.*

### 3. Planification

*Dans le plan des investissements 2014-2018, 100'000 francs sont inscrits en 2014 et en 2016, puis 120'000 francs en 2018 pour l'extension du réseau de VLS. Ces montants permettront de réaliser et/ou d'agrandir d'autres stations dans les années à venir.*

*Jusqu'à présent, aucun plan des futures stations n'a été définitivement arrêté mais quelques secteurs s'imposent pour compléter le réseau actuel. On peut citer par exemple la Basse-Ville et les quartiers du Jura-Torry ou de Beaumont-Vignettaz.*

*Toutefois la planification doit prendre en compte les variables suivantes:*

- 1) *Le développement de projets privés. De tels projets peuvent provenir d'initiatives de divers organismes, comme par l'exemple l'Université de Fribourg qui prévoit de financer une station sur le site de Miséricorde en 2014, ou encore l'Hôpital cantonal à Villars-sur-Glâne. Le calendrier de ces réalisations dépend de nombreux paramètres. Ainsi la création de station à un endroit donné peut rendre caduc un futur projet de station situé à proximité. Il est donc nécessaire de pouvoir adapter la planification générale en conséquence.*

*Certains plans d'aménagement de détail (PAD) à venir prévoient également une station VLS dans le cadre de leur réalisation. C'est par exemple le cas des PAD Arsenaux et Beaumont Sud. Dans ces cas, la réalisation des stations et en particulier le calendrier dépendent naturellement de l'avancement des projets en question.*

- 2) *L'évolution de l'exploitation du réseau. L'exploitation du réseau représente des contraintes et des coûts. Lorsque le réseau s'étend, des moyens supplémentaires sont nécessaires pour entretenir le matériel, équilibrer les stations, gérer les pannes, etc. La réalisation de nouvelles stations doit donc se faire en adéquation avec la gestion de l'ensemble du réseau. Il n'est par exemple pas envisageable d'ajouter de nombreuses stations sans trouver des sponsors supplémentaires pour couvrir les frais de fonctionnement.*
- 3) *L'évolution de l'utilisation du réseau. Avec le développement du réseau, les statistiques d'utilisation montrent une forte sollicitation des stations de la Gare et de l'Uni-Pérolles. La surutilisation de ces stations peut conduire à des situations problématiques pour les usagers (bornes toutes vides ou toutes pleines) et un redimensionnement de ces sites s'avère nécessaire.*

*Pour l'année 2014, il a ainsi été décidé que le montant prévu au budget servira prioritairement à étendre les stations existantes de la Gare et éventuellement de l'Uni-Pérolles, plutôt que de financer la réalisation de nouvelles stations.*

### 4. Conclusions

*La planification de l'extension du réseau VLS telle que demandée par le postulat est déjà une réalité et les montants nécessaires à ces investissements sont d'ores et déjà inscrits dans le plan financier. Toutefois, au vu de ce qui précède, on voit que les futures extensions devront être déterminées au cas par cas, en fonction des évolutions en cours dans les secteurs concernés, et en concertation avec tous les partenaires du projet, à savoir PubliBike, les sponsors, l'Agglomération, le Canton (Service public de l'emploi), les communes membres du réseau et ORS. ORS est l'organisation qui est en charge de l'encadrement et de l'hébergement des requérants d'asile dans le canton de Fribourg et a le mandat d'équilibrer les stations et de veiller au bon fonctionnement des vélos.*

*En outre, il convient d'assurer une coordination avec l'entreprise PubliBike afin que l'extension du réseau soit accompagnée des moyens nécessaires pour sa gestion et dans le but de garder une structure de financement saine et d'éviter un report des frais de fonctionnement trop important sur les communes. Aujourd'hui, nous constatons, un report de plus en plus important. Pour 2014, nous devons, et ce sont des informations que nous avons obtenues tout récemment, procéder aujourd'hui à une analyse plus approfondie en collaboration avec l'Agglo et avec les autres communes partenaires pour décider si nous voulons et si nous pouvons poursuivre la collaboration avec PubliBike ou si nous voulons changer de mandataire. Pour le moment, il est prématuré de prendre une décision mais il est clair que nous souhaitons offrir à la ville et à l'agglomération un système de vélos en libre-service le plus performant possible."*