

**Rapport final du Conseil communal au sujet du postulat n° 117  
de M. Jean-Frédéric Python (PDC/PVL)  
demandant d'étudier la possibilité d'augmenter les places de stationnement  
pour les deux-roues motorisés sur le territoire de la commune**

En séance du 1<sup>er</sup> octobre 2019, le Conseil général transmettait au Conseil communal le postulat n° 117 de M. J.-F. Python lui demandant d'étudier la possibilité d'augmenter les places de stationnement pour les deux-roues motorisés sur le territoire de la commune

**Résumé du postulat**

L'auteur du postulat observe que les habitants de la ville de Fribourg utilisent toujours davantage les vélos ou les deux-roues motorisés. La Ville a mis à disposition beaucoup de places de parc pour vélos, ce qui est un point positif. Il constate toutefois aujourd'hui qu'il n'y a pas assez de places de stationnement pour les deux-roues motorisés en ville. En effet, les rares places de parc pour deux-roues motorisés sont utilisées par l'ensemble des véhicules deux-roues (motorisés ou non).

Afin d'améliorer la situation, il demande au Conseil Communal d'étudier la possibilité de doubler, au minimum, le nombre des places de stationnement pour les deux-roues motorisés dans toute la ville.

**Réponse du Conseil communal**

Préambule

La Ville de Fribourg, avec près de 38'000 habitants pour 9 km<sup>2</sup>, est une ville relativement dense. Les espaces publics sont rares et convoités, en particulier dans l'hyper centre. Cette problématique est à prendre en considération dans la planification de la mobilité urbaine et interroge sur la manière dont les espaces disponibles doivent être répartis entre les différents modes de transport.

Les deux-roues motorisés (2RM) sont évidemment intégrés dans ces réflexions et les événements *Covid* renforcent le besoin d'une stratégie de transport cohérente, puisqu'une partie des usagers des transports publics ont modifié leurs habitudes, avec un risque de report de trafic sur les transports individuels motorisés (voitures et 2RM).

## PAL et Politique communale de stationnement

Dans le cadre de la révision du Plan d'aménagement local (PAL) et du concept de stationnement associé, la question des 2RM a été abordée. L'agglomération de Fribourg va se densifier et la voiture ne sera plus le mode de déplacement à privilégier dans le centre. Cette tendance va potentiellement engendrer un accroissement du nombre d'usagers de deux-roues motorisés. Cependant, ce mode de transport n'est pas particulièrement adapté en ville à cause des nuisances qu'il génère, spécialement en termes de bruit et de pollution atmosphérique. Même si des améliorations restent possibles (motos et scooters électriques par exemple), la mobilité douce et les transports publics restent nettement plus favorables en milieu urbain. Dès lors, il convient d'anticiper les évolutions futures et de prendre en compte le stationnement pour deux-roues motorisés dans le concept de stationnement.

La politique communale de stationnement a intégré un article dans le règlement du RCU afin de dimensionner le stationnement des 2RM. Cet article a été élaboré en collaboration avec le SMO (Service de la mobilité du Canton) afin de fixer ensemble les objectifs et la manière d'y parvenir.

### *Art. 306 Stationnement deux-roues motorisés*

<sup>1</sup> Lors de travaux de construction, d'agrandissement, de transformation ou d'un changement d'affectation d'un bâtiment, un nombre maximum de places pour deux-roues motorisés équivalent à 10% du nombre maximum de places pour voitures peut être aménagé.

<sup>2</sup> Aucun minimum n'est imposé. L'aménagement de places n'est pas obligatoire.

### *Art. 307 Aménagement des places de stationnement en plein air de deux-roues motorisés*

<sup>1</sup> Les places de stationnement de deux-roues motorisés en plein air sont aménagées avec un soin tout particulier et doivent s'intégrer harmonieusement dans leur environnement immédiat.

<sup>2</sup> Dans le but de respecter l'équilibre écologique, à moins d'une impossibilité démontrée, l'aménagement des places de stationnement sera réalisé en matériaux perméables (gravier, pavage, grilles gazon, etc.).

<sup>3</sup> Les al. 1 et 2 sont également applicables en cas de transformation de places de stationnement existantes.

## Diagnostic

D'une manière générale, l'offre en stationnement 2RM reste globalement excédentaire en ville, mais les différents quartiers ont chacun leurs particularités.

- Dans le périmètre de la Gare, les places 2RM sont nombreuses, et localisées à une faible distance du bâtiment principal de la Gare, même s'il n'est plus possible de stationner directement à proximité de l'entrée de la Gare. En revanche, il y a d'importantes poches de stationnement à Tivoli (75 places), aux Grand-Places (55 places) et à l'Ancienne Gare (25 places). Ces secteurs ne sont jamais saturés.
- Au centre-ville, on constate une forte occupation des places à la rue de l'Abbé-Bovet, mais avec d'autres poches de stationnement à proximité (Criblet, Grand-Places, Temple, etc.) qui offrent toujours une réserve.
- En ville historique, on constatait régulièrement un déficit de places dans le Bourg, particulièrement autour de la cathédrale et à la Grand-Rue. Depuis 2020, le stationnement deux-roues a été amélioré dans ce secteur avec une meilleure offre vélos et 2RM qui proposent des places en quantité suffisante. La situation est aussi assez contrainte en Auge, où il n'y a jamais eu beaucoup de stationnement à disposition dans le secteur de la place du Petit-Saint-Jean.

- Dans les quartiers résidentiels, la pression sur les places du domaine public est nettement moindre et généralement les 2RM sont stationnés dans des parkings privés. Les places disponibles sur le domaine public ne sont en principe jamais saturées.
- Enfin, sur le boulevard de Pérolles, il y a actuellement environ 150 places deux-roues (la plupart mixtes vélos – 2RM) qui répondent à la demande. Le projet de nouvelle piste cyclable ne changera pas la taille de l'offre mais certaines places seront simplement déplacées ailleurs sur le boulevard ou sur les connexions avec les rues adjacentes.

### Contraintes liées aux 2RM

Nombreuses sont les externalités négatives liées aux 2RM. Les services cantonaux de l'énergie et de l'environnement ont d'ailleurs listé ces dernières sur leur site [energie-environnement.ch](http://energie-environnement.ch).

### **Effet global: pollution et bruit**

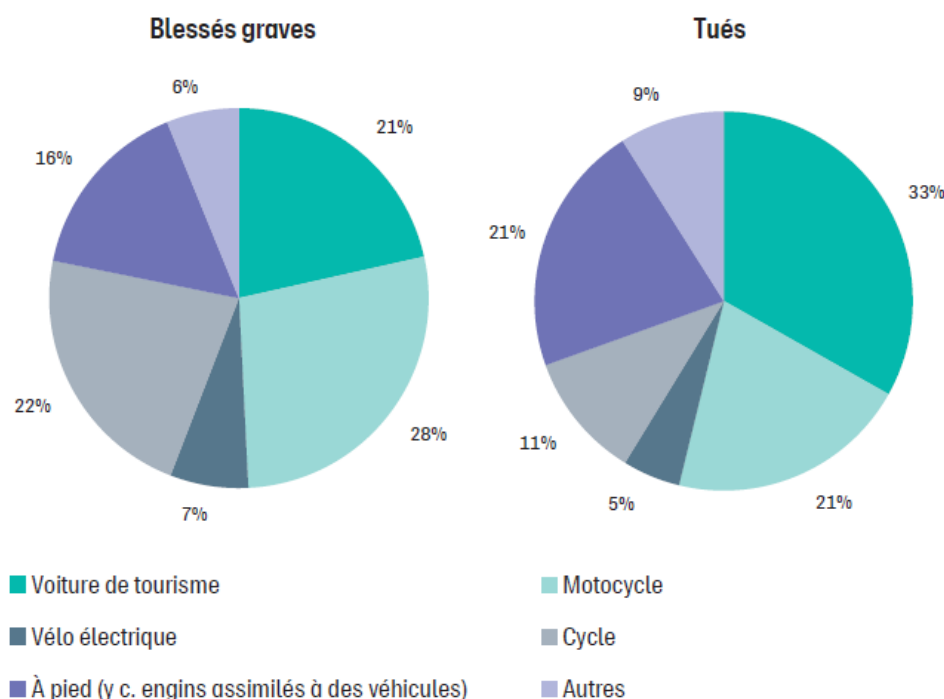
- Les deux-roues de petite cylindrée ont souvent un moteur 2 temps classique qui brûle un mélange d'essence et d'huile et qui engendre beaucoup de pollution. Plus d'un quart du carburant est rejeté dans l'atmosphère sous forme d'imbrûlés – c'est cent fois plus qu'avec une voiture! En été, ces émanations – il s'agit surtout d'hydrocarbures volatils – participent à la formation de l'ozone qui irrite les poumons.
- Le moteur 2 temps avec injection directe est beaucoup plus performant et moins polluant. Il est comparable au moteur 4 temps mais, s'il est dépourvu de catalyseur, il émet davantage de monoxyde de carbone (CO) et d'hydrocarbures qu'un moteur de voiture. Quant aux motos de grande cylindrée, elles sont réputées plus stables que les scooters. Mais leur puissance incite aux accélérations vives, qui entraînent une consommation élevée et la production de bruit. *"A cause de leur moteur-2 temps et de leur changement de rapports automatique, les petits scooters sont très bruyants. Mais, comme pour les motos, une partie du bruit provient du comportement du conducteur. Ce sont les accélérations intempestives au démarrage – la 'montée des tours' – qui engendrent le bruit le plus pénible pour les riverains, les piétons et les usagers de la route. Ces accélérations correspondent aussi à de fortes consommations de carburant – et donc à davantage de pollution par les gaz d'échappement"*. <https://www.energie-environnement.ch/maison/transports-et-mobilite/scooter-et-moto>

L'Europe a défini en 2002 des normes de bruit à ne pas dépasser pour les 2RM. Cependant, la norme augmente avec la cylindrée: un 2RM de plus de 80 cm<sup>3</sup> est autorisé à être plus bruyant qu'une voiture, et une moto de plus de 175 cm<sup>3</sup> est autorisée à être aussi bruyante qu'un poids lourd. Or, les 2RM achetés sont de plus en plus puissants et leur multiplication augmente le bruit en proportion, d'autant plus qu'il peut circuler dans une rue environ deux fois plus de 2RM que de voitures. En Suisse, comme à l'échelle de l'Europe, l'immatriculation n'est plus en phase avec l'évolution des sensibilités et attentes des populations. Le bruit, auquel contribuent les 2-roues motorisés, est un problème bien réel à Fribourg. Sur la base d'un cadastre du bruit routier, une étude d'assainissement a été entreprise afin de trouver des solutions à cette problématique qui touche fortement la qualité de vie des habitants.

## Effet sur la santé et la sécurité

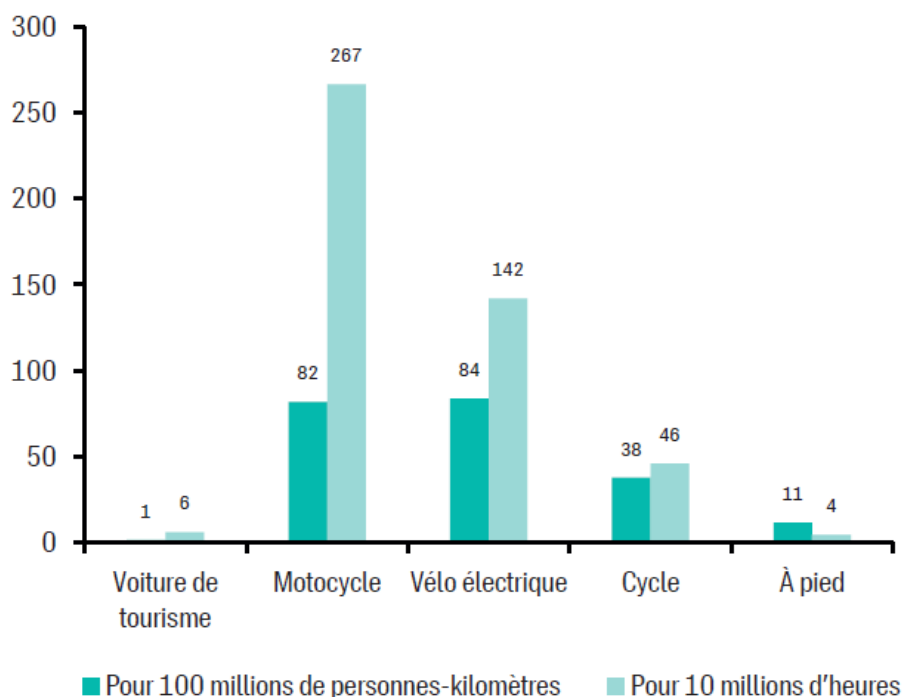
- Etant donné que les moteurs 2 temps classiques brûlent imparfaitement leur carburant, leurs gaz d'échappement sont nocifs pour la santé. Ils contiennent notamment du benzène et d'autres composés organiques volatiles (COV) reconnus pour leurs effets cancérigènes.
- De plus, les conducteurs de motos et scooters sont les plus sujets aux accidents de la circulation. D'après les statistiques suisses 2020 (BPA), les blessés graves sont majoritairement des motocyclistes (28%): 1 personne grièvement blessée sur 4 était à moto au moment de l'accident.

### Répartition des victimes de dommages corporels graves selon le moyen de locomotion, Ø 2015-2019



De plus, les données concernant le nombre de victimes de dommage corporels graves par véhicule-kilomètre confirment que les motocyclistes courent un risque beaucoup plus élevé de subir un accident grave que les autres usagers de la route.

**Victimes de dommages corporels graves pour 100 millions de personnes-kilomètres et 10 millions d'heures de déplacement, selon le moyen de locomotion, 2015**



Source:

[https://www.bfu.ch/api/publications/bfu\\_2.382.02\\_sinus%202020%20%E2%80%93%20niveau%20de%20s%C3%A9curit%C3%A9%20et%20accidents%20dans%20la%20circulation%20 routi%C3%A8re%20en%202019.pdf](https://www.bfu.ch/api/publications/bfu_2.382.02_sinus%202020%20%E2%80%93%20niveau%20de%20s%C3%A9curit%C3%A9%20et%20accidents%20dans%20la%20circulation%20 routi%C3%A8re%20en%202019.pdf)

D'autres chiffres, provenant d'une étude française financée par le Club des villes et territoires cyclables, mettent en lumière, par une approche comparative, d'autres faiblesses des 2RM. En voici quelques-unes (source: <https://www.cairn.info/revue-transports-urbains-2017-2-page-14.htm>):

- Les 2RM nécessitent environ 2,5 m<sup>2</sup> pour une place de stationnement, auxquels s'ajoute, en parking, 1 m<sup>2</sup> d'espace de dégagement, soit 3,5 m<sup>2</sup> d'espace de stationnement ou 3 m<sup>2</sup> par personne transportée, contre 18 m<sup>2</sup> pour un conducteur ou passager de voiture et 0,6 m<sup>2</sup> pour un vélo avec rangement sur deux niveaux.
- Les 2RM utilisant deux fois moins d'espace de circulation qu'une voiture, la multiplication des 2RM sur un axe accroît d'autant la pollution.

### Conclusions

Ces différents aspects démontrent que les 2RM ne possèdent pas d'avantages décisifs face aux autres modes de transport. Les 2RM ne sont, pas plus que la voiture individuelle, une solution à privilégier pour la mobilité urbaine, tout en reconnaissant que l'électrification progressive du parc de 2RM atténuera leurs effets négatifs en termes de bruit et de pollution atmosphérique.

Les vélos et vélos électriques constituent une alternative bien meilleure pour les villes, y compris Fribourg. Cette stratégie est conforme à la planification de la Ville et de l'Agglomération mais également conforme à la tendance générale observée ailleurs et au niveau de la Confédération.

Il n'y a toutefois pas non plus de raison de faire disparaître les 2RM de l'espace public et comme pour les automobiles, il convient plutôt d'avoir une bonne maîtrise de ce mode de déplacement. A cet effet, le stationnement constitue un levier très important. D'ailleurs, dès l'an prochain (1<sup>er</sup> janvier 2021), la Confédération autorisera les villes et les communes à percevoir des taxes pour le stationnement des 2RM. Cette tendance se justifie si on considère que les détenteurs de 2RM "consomment" de l'espace public sans contrepartie, contrairement aux automobilistes.

On constate que la Ville de Fribourg a la chance actuellement de ne pas souffrir de problèmes particuliers liés aux 2RM. Il n'est donc pas opportun de chercher à déséquilibrer une situation qui fonctionne relativement bien en prenant des mesures inadéquates, comme par exemple doubler l'offre en stationnement. Il ne s'agit donc pas d'interdire les 2RM mais de prendre en compte les externalités négatives qu'ils génèrent. Malgré cela, les 2RM sont systématiquement pris en compte dans les projets de requalification de l'espace public. Une offre est toujours mise à disposition, sans trop de contraintes mais avec mesure. Le diagnostic de la situation actuelle semble montrer que cet équilibre constitue la bonne approche.

En conclusion, le Conseil communal est d'avis que la stratégie actuelle en terme de stationnement pour deux-roues motorisés est adaptée à la situation et aux objectifs du PAL et des projets d'agglomération.

Le postulat n° 117 est ainsi liquidé.