

**Rapport final du Conseil communal au sujet du postulat n° 120  
de Mme et MM. Christoph Allenspach (PS), Caroline Chopard (Verts)  
et Marc Vonlanthen (PS)  
demandant d'étudier la possibilité de mettre en place des mesures  
pour canaliser la livraison par camions**

En séance du 1<sup>er</sup> octobre 2019, le Conseil général transmettait au Conseil communal le postulat n° 120 de Mme et MM. C. Allenspach, C. Chopard et M. Vonlanthen lui demandant d'étudier la possibilité de mettre en place des mesures pour canaliser la livraison par camions.

### Résumé du postulat

L'auteur du postulat observe que la discussion autour du message sur la remise en état du pont de Saint-Jean a rendu attentif à la problématique de la livraison par des camions de poids lourd. La question se pose de savoir si les camions de 30 tonnes ou plus qui passent régulièrement peuvent mettre en danger la stabilité du pont, mais notamment à quel point ils peuvent abimer la surface qui sera refaite pour le montant de 1'010'000 francs. Et encore plus important: à quel point ces camions mettent-ils en danger les piétons et les cyclistes sur ce pont.

Au-delà du cas particulier d'un pont vieux et étroit, il est observé en ville une augmentation des livraisons de la marchandise par des camions de plus en plus lourds, longs et larges. Certaines rues au centre-ville et dans les zones piétonnes sont quotidiennement envahies par une colonne de tels véhicules. Si à une certaine époque, les fourgons et les petits camions de 3.5 tonnes ont suffi, on voit aujourd'hui des 10, des 18 voire des 28 tonnes ou plus. Ce qui est pratique et rentable pour l'entreprise et le livreur est fortement dérangeant pour les résidents et visiteurs de la ville. Livrer quelques fleurs à la rue de Lausanne ou dans le Bourg par un poids-lourd d'au moins 30 tonnes, parfois avec remorque, est superflu et peu adéquat à la situation des rues et places. D'autres exemples peuvent être trouvés dans chaque quartier. Peu de transports de marchandises nécessitent de tels véhicules, et il est évident que certaines zones et rues de la ville ne se prêtent pas à ces tonnages. Le postulat demande donc d'étudier des mesures pour éviter au maximum ce genre de transport ou même les interdire à partir d'un certain tonnage à définir dans certaines zones et rues.

### Réponse du Conseil communal

#### Préambule

Les habitudes de consommation évoluent et la logistique urbaine doit aujourd'hui s'adapter à de nouveaux besoins, comme par exemple l'augmentation du commerce en ligne ou la gestion des stocks en flux tendu par les commerces. D'une manière générale, le trafic lié aux livraisons a

tendance à augmenter et c'est certainement aussi le cas en ville de Fribourg, bien qu'il n'existe malheureusement pas de chiffres précis à ce sujet pour le moment. Sans surprise, ce trafic est générateur de conflits d'usage avec les autres modes de transport.

### Agglomération

Comme pour un grand nombre de thématiques liées à la mobilité, la mise en place d'une stratégie pour résoudre la problématique des livraisons nécessite un traitement à plus large échelle, qui dépasse les limites du territoire communal. En réponse à ces enjeux, l'Agglomération a constitué, dans le cadre des études du PA4, un groupe de travail de "logistique urbaine", dans lequel la Ville est intégrée. Ce groupe concentre essentiellement ses travaux sur la logistique du dernier kilomètre, car ce périmètre récolte la majorité des flux de livraisons de l'agglomération. L'objectif est d'offrir des conditions cadres pour un approvisionnement de marchandises efficace, peu gourmand en espace, respectueux de l'environnement, sûr et financièrement supportable pour les entreprises et les ménages:

"La logistique comprend les fonctions de transport, manutention et stockage. Les infrastructures, les processus et les véhicules/déplacements sont des aspects incontournables à prendre en compte dans les concepts logistiques. L'approvisionnement en marchandises des ménages et des entreprises est un élément clé de l'attractivité et de la qualité de vie dans l'agglomération. C'est pour ces raisons que l'Agglomération de Fribourg s'est attachée à la réalisation d'une étude de base concernant la logistique urbaine, tant au niveau des zones d'activité que de la distribution fine, afin de contribuer à une logistique plus efficiente et plus durable". Source : site de l'agglomération : <https://www.agglo-fr.ch/mobilite>

La mise en place d'un catalogue d'actions devrait pouvoir permettre une optimisation des mouvements de livraisons au sein de l'agglomération et bénéficier au final à l'ensemble de l'économie, tout en limitant les gênes que peuvent occasionner les livraisons en terme de cohabitation et de partage de l'espace public. Ces mesures seront précisées lors de la finalisation du PA4.

En parallèle, la Ville tente, à son échelle, d'atténuer les situations problématiques entre le trafic de livraison et les autres usagers de l'espace public. La commune peut, si nécessaire, dans le cadre des conditions des permis de construire, régler l'organisation des livraisons d'un site en particulier. Elle règlemente également les horaires de livraison dans certaines zones (par exemple les zones piétonnes). Enfin, à une plus petite échelle, elle soutient des projets comme "Cabamobil" qui permettent d'améliorer les livraisons légères jusqu'au domicile.

### Pont de Saint-Jean

Mesurée objectivement, la proportion des poids lourds dans l'ensemble du trafic en ville est plutôt faible et les transports publics représentent une partie non négligeable de ce trafic. C'est aussi le cas en Basse-Ville et au pont de Saint-Jean, emprunté par la ligne urbaine n°4. De par leur gabarit et tonnage, les bus engendrent le même type de désagréments (encombrement, usure des infrastructures, etc.) que les poids lourds ; toutefois, ce trafic est essentiel au bon fonctionnement de la ville et il est d'intérêt public. Conscient de ces désagréments engendrés par les véhicules lourds (camions de livraisons et bus), le Service du génie-civil intègre ces aspects préalablement à tout projet constructif, le pont de Saint-Jean y compris. La stabilité du pont sera inévitablement assurée et l'usure maîtrisée.

Concernant les problèmes de cohabitation entre poids-lourds, cyclistes et piétons sur les ponts et l'insécurité et/ou sentiment d'insécurité qui peuvent en découler, la réponse est semblable à celle de l'usure: les heures d'affluence des camions de livraisons sont restreintes et ce trafic est faible comparativement aux bus. Ces poids-lourds sont par conséquent peu responsables de potentielles perturbations sur la fluidité du trafic et les problèmes de cohabitation entre les camions de livraison, les cyclistes et les piétons sur ce secteur sont restreints.

### Conclusion

En conclusion, les livraisons sont une problématique de mobilité qui doit se traiter à l'échelle de l'agglomération. Dans le cadre de l'élaboration du PA4, l'Agglo a justement choisi d'étudier et traiter cette thématique. La Ville de Fribourg collabore à ces études et n'a pas d'intérêt à développer d'autres solutions pour son seul territoire. Concernant le pont de Saint-Jean en particulier, le trafic lié aux livraisons ne peut pas être considéré comme spécialement problématique et ne justifie pas de mesure particulière à cet endroit.

Au vu de ce qui précède, le Conseil communal estime avoir répondu aux questions posées par l'auteur du postulat.

Le postulat n° 120 est ainsi liquidé.