

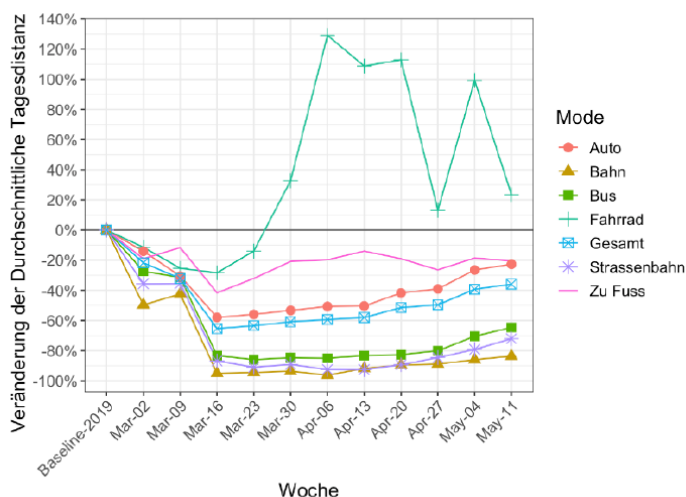
**Rapport final du Conseil communal au sujet du postulat n° 150 (2016-2021)
de MM. Marc Vonlanthen, Simon Zurich et Florian Müller (PS)
demandant d'étudier la pérennisation de l'émergence de nouvelles pratiques de mobilité,
à la suite de la pandémie de covid-19**

En séance du 11 janvier 2021, le Conseil général transmettait au Conseil communal le postulat n° 150 de MM. M. Vonlanthen, S. Zurich et F. Müller lui demandant d'étudier la pérennisation de l'émergence de nouvelles pratiques de mobilité, à la suite de la pandémie de covid-19.

Résumé du postulat

Une étude de l'ETHZ1 sur les pratiques en matière de mobilité durant la pandémie de COVID-19 a permis de mettre des chiffres sur les changements que nous avons toutes et tous vécus et constatés. En particulier, cette étude a démontré que:

- Toutes modalités de transport confondues, la distance quotidienne moyenne parcourue a été divisée par un facteur 3 entre le début de la pandémie et fin mars 2020.
- Cette réduction impressionnante des déplacements n'est pas causée de manière indifférenciée par toutes les modalités de mobilité: la voiture et les transports publics sont concernés (figure ci-dessous).
- Parallèlement, la distance quotidienne moyenne parcourue à vélo a augmenté de manière inédite.



La principale conclusion statistique de l'étude met ainsi en évidence le report massif des déplacements sur le vélo. En cause le fait que ce mode de transport, notamment électrique, permet de couvrir des distances importantes tout en assurant les mesures sanitaires. Mais pas uniquement,

car les réductions du trafic automobile et de la confiscation généralisée de l'espace public par la voiture s'est accompagnée d'un regain du sentiment de sécurité et de convivialité pour les cyclistes. Il importe maintenant de soutenir ces nouvelles pratiques en matière de mobilité pour les pérenniser autant que possible. Le présent postulat demande ainsi au Conseil communal de:

- Revoir encore en l'intensifiant sa politique de mobilité douce, notamment en augmentant les ressources financières allouées au développement des infrastructures cyclistes. Cette augmentation des ressources financières devra se faire en discussion avec le plan de relance cantonal et de ses investissements dans les infrastructures.
- Préparer dès maintenant la mise en place des mesures en faveur de la mobilité douce décidées récemment par le Conseil fédéral² et qui entreront en vigueur début 2021 (circulation sur les trottoirs des enfants à vélo jusqu'à 12 ans et aménagement d'espace sécurisé pour les cyclistes devant les feux).
- Mettre en place deux projets pilotes en ville de Fribourg qui s'inspireront du projet Velostrassen³ de Berne. À cet effet, deux rues pertinentes seront identifiées pour y déployer une infrastructure exemplaire pour les cyclistes. Le trafic motorisé individuel et le stationnement y seront réduits et la signalétique renforcée. La densité et la qualité du trafic cycliste feront l'objet d'une évaluation.

Réponse du Conseil communal

Analyse

L'évolution de la crise du covid de ces deux dernières années nous permet aujourd'hui d'avoir un peu de recul sur ces événements et leurs conséquences en matière de mobilité.

La crise a démontré qu'il était non seulement possible mais aussi souhaitable de repenser la mobilité, particulièrement en milieu urbain où l'espace à disposition est contraint et la promiscuité très grande. Le modèle du tout voiture n'est pas adapté aux villes, notamment à cause de l'espace qu'il consomme et de l'impact de ce trafic sur la qualité de vie. La crise a permis de mettre en évidence l'importance qu'il convient de donner à la mobilité douce.

Au-delà de la crise covid, c'est tout un ensemble de facteurs qui convergent aujourd'hui vers cette conclusion. Les considérations écologiques et particulièrement climatiques sont de bons indicateurs pour nous pousser à changer nos comportements, tout comme la plus grande sensibilité des habitants aux nuisances liées au trafic et en particulier à la question du bruit routier. La crise covid est donc un élément de plus qui vient s'ajouter aux arguments pré-existants en faveur d'une baisse du trafic automobile dans les villes et un développement de la mobilité douce.

Planification

Le covid ne vient pas bouleverser la stratégie et la planification de la Ville de Fribourg en matière de mobilité, car le Plan d'Aménagement Local (PAL) et le projet d'Agglomération PA2/3/4 proposent déjà une orientation volontariste dans ce domaine. Le PAL et les PA prévoient notamment de nombreux projets de requalification de l'espace public, qui proposent une meilleure redistribution de l'espace public entre les différents modes de transport au profit des transports publics, de la mobilité douce et de la qualité de l'espace public, tout comme le programme de législature qui en découle logiquement sur ces points. A noter que les transports individuels motorisés gardent leur place

légitime dans la planification. A côté de ces grands projets, la Ville profite de chaque opportunité (demandes de commerçants, de parents d'élèves, d'association de quartier, de chantiers) pour aménager des mesures plus limitées qui, mises bout à bout, étendent les réseaux MD au profit de la qualité de vie, de la sécurité routière et rendent notre ville climatiquement plus responsable. Il reste cependant encore beaucoup à faire.

Le contenu des outils de planification est donc parfaitement adapté pour agir dans le sens demandé par le postulat, mais c'est la réalisation des mesures déjà planifiées qui nécessitent des temporalités qui sont de plus en plus déconnectées des besoins et des attentes de la population, ceci étant une problématique commune à toutes les villes.

A Fribourg comme ailleurs, il est devenu très chronophage de mener à bien des projets de requalification de l'espace public. De très nombreuses mesures sont en cours d'étude, mais leur concrétisation prend du temps en raisons de procédures, de complexité, de coordination avec les intervenants, de budget, etc. La crise covid a accentué la déconnection entre les aspects liés à la gestation et les procédures d'un projet et les attentes de la population.

Mesures cyclables légères

Le Conseil communal s'engage aussi dans des projets d'entretien et/ou de projets intermédiaires. Ces projets permettent par exemple de répondre dans des délais souvent assez courts et à des coûts limités aux attentes des commerçants, des associations de quartiers, des parents d'élèves et d'associations diverses et variées. Les chantiers offrent également des occasions de corrections et d'amélioration. Ils constituent un bras de levier important pour construire petit à petit, pièce par pièce une nouvelle image et tisser des réseaux de mobilité continus et sûrs.

Le Conseil communal a entrepris depuis plusieurs années déjà de très nombreuses mesures pour étendre le réseau cyclable et améliorer la sécurité. La plupart des principaux axes sont traités et les efforts vont continuer dans ce sens. Entre 2010 et 2021, le réseau cyclable de la Ville de Fribourg est passé 12.4 km à 31.2 km (bandes cyclables, pistes cyclables, voies de bus partagées).

Pour réaliser ces mesures cyclables, le Conseil communal prend régulièrement des décisions afin de redistribuer de manière plus équitable l'espace entre les différents usagers. C'est notamment le cas en réduisant le stationnement ou le nombre de voies de circulation et de présélection. Parfois, la réduction des vitesses permet également de récupérer de précieux centimètres.

En 2020, lors de la première crise covid, il a effectué un test avec la création d'une bande cyclable sur un axe majeur, le boulevard de Pérolles, test qu'il a ensuite pérennisé à la fin de l'année 2021. Des améliorations sont encore possibles et prévues sur l'avenue du Général Guisan, la rue de l'Hôpital et la route du Jura, où des projets sont en cours d'étude. En comparaison avec d'autres villes, les rues de Fribourg sont plutôt étroites et ces gabarits réduits compliquent et complexifient la réalisation du réseau cyclable. Cette situation rend le cas de Fribourg particulier par rapport à d'autres villes comme Lausanne et Genève, où la création de "corona pistes" a été possible sur plusieurs axes. A relever encore que ces deux villes ont pu s'appuyer sur des dispositions cantonales d'urgence pour avancer rapidement et s'affranchir ainsi de nombreuses contraintes.

Malgré cela, le Conseil communal constate que les conditions de circulation des cyclistes ont été améliorées sur de nombreux axes ces dernières années (ex: route des Arsenaux, rue de Morat, rue

Louis-d’Affry, avenue du Midi).

Il reste néanmoins en ville de Fribourg un important potentiel d’amélioration des itinéraires cyclables dans les carrefours. Toutefois, les normes et règles en vigueur pour l’aménagement des giratoires prennent peu en compte la problématique des cyclistes. Il est donc difficile de proposer des améliorations dans ces endroits tout en restant dans le cadre légal imposé. Le Service de la mobilité essaie activement de trouver des solutions à ces problèmes en proposant des idées novatrices, comme le marquage réalisé en 2020 dans le giratoire de Tivoli et qui s’est avéré très efficace, ou encore la transformation de petits giratoires en carrefours à perte de priorité, plus propices à l’intégration sécurisée des modes doux.

Enfin, concernant les évolutions de la législation, le Conseil communal, par l’intermédiaire du Service de la mobilité, prend soin de suivre les évolutions dans ce domaine. Par exemple, début 2021, lorsque les "tourner à droite cyclable" ont été autorisés dans les carrefours à feux, la signalisation a été rapidement adaptée sur l’ensemble du territoire communal.

Conclusion

En conclusion, le Conseil communal est d’avis que le renforcement de l’infrastructure cyclable fait partie de la planification directrice locale (PAL) et régionale (PA). Cet objectif est en adéquation avec la stratégie supérieure qui vise un développement urbain harmonieux. Il figure d’ailleurs clairement dans le programme de législature 2026. Sa mise en œuvre passe par des actions combinant les grands projets de requalification, les mesures d’entretien et des projets intermédiaires.

Le postulat n° 150 est ainsi liquidé.