Rapport final du Conseil communal au sujet des postulats

n° 126 (2021-2026)
de Christoph Allenspach (PS), Denise Cardoso de Matos-Berger (PS), Benoît Dietrich (PS), Pierre-Alain Perritaz (PS), Marc Vonlanthen (PS) et Laurent Woeffray (PS)
demandant de reconsidérer le concept de livraison par camions dans la Vieille-Ville et les quartiers voisins

n° 140 (2021-2026)
de François Yerly-Brault (Vert·e·s), Bettina Noll (Vert·e·s), David Ruffieux (Vert·e·s) et Jérémie Stöckli (Vert·e·s)
demandant d'étudier la possibilité d'instaurer un concept de logistique du premier/dernier kilomètre à vélo

n° 164 (2021-2026)
de François Yerly-Brault (Vert·e·s), Jérémie Stöckli (Vert·e·s) et Gérald Collaud (CG)
demandant d'étudier la possibilité d'introduire un catalogue de mesures visant à développer des services de coursières et coursiers en vélo en ville de Fribourg

En séance du 19 février 2024, le Conseil général transmettait au Conseil communal le postulat n° 126 (2021-2026).

Résumé du postulat n° 126

Les ruelles étroites et les ponts de la Vieille-Ville, mais aussi d'autres espaces routiers, ne se prêtent que très partiellement à la livraison par des véhicules lourds. Il y a 30 ans, le Conseil communal a introduit une zone piétonne pour un certain secteur. À l'époque, les livraisons se faisaient principalement avec de petits véhicules et le nombre de livraisons restait limité. Le choix législatif a donc été le suivant: les livraisons y sont interdites le samedi et le dimanche et limitées au matin en semaine.

Depuis, les livraisons se sont multipliées et les véhicules utilisés se sont agrandis. Aujourd'hui, les camions de 10 tonnes sont la norme et les plus gros de 20 et 30 tonnes sont nombreux. Ces véhicules larges et longs gênent et mettent en danger non seulement les piétons·nes et les cyclistes, mais ils empêchent aussi souvent le passage d'autres véhicules. La situation est notamment devenue difficile à la rue de Lausanne, à la rue de Romont et dans différentes rues secondaires, d'autant plus que de nombreux véhicules de commerçants, de riverains et d'artisans sont souvent garés dans ces rues. Dans certaines rues, les transports publics sont également gênés par de gros camions. Les gros véhicules représentent également un danger particulier pour les écoliers en Basse-Ville, surtout sur les ponts.

Une mesure a été mise en place dans le PA4 de l'Agglomération afin de développer une stratégie contre la problématique des livraisons. Un groupe de travail "Logistique urbaine" a été mis en place. Depuis, l'Agglomération et le Conseil communal se renvoient la balle, comme en témoigne entre autres la réponse au postulat n° 120 de la législature 2016-2021. La recherche d'une stratégie ne semble plus d'actualité.

Le postulat demande au Conseil communal de repenser le concept de livraison dans les quartiers de la Vieille-Ville et d'autres routes, en réfléchissant notamment aux moyens d'empêcher ou de limiter les livraisons par les plus gros véhicules de plus de 10 tonnes. Il va de soi que des exceptions, par exemple pour les véhicules de chantier, doivent rester possibles.

****

En séance du 10 juin 2024, le Conseil général transmettait au Conseil communal le postulat n° 140 (2021-2026).

Résumé du postulat n° 140

Le présent postulat demande au Conseil communal d'étudier la possibilité d'instaurer un concept de "logistique du premier/dernier kilomètre à vélo", ceci afin de répondre aux défis des flux de marchandises tout en désengorgeant le centre-ville du trafic logistique.
Comme le précise l'Union des villes suisses, toutes les villes sont confrontées aux mêmes défis: désentraver le centre-ville du trafic motorisé tout en maintenant des flux de marchandises associés à son activité économique et aux besoins des résidents·es.
Le projet d'agglomération de 4ème génération inclut une stratégie de logistique urbaine à l'échelle de l'agglomération. De même, le Conseil général a récemment adopté le postulat n° 126 demandant de reconsidérer le concept de livraison par camions dans la Vieille-Ville et les quartiers voisins.

La politique de mobilité vise à réduire autant que possible les déplacements intra-muros et le trafic pendulaire, alors que les personnes résidant en ville et les acteurs de l'économie locale doivent pouvoir continuer à se procurer sur place les biens et les services nécessaires à leurs activités.

Toutefois, ces prétentions sont restreintes par les possibilités d'accès limitées pour les résidents·es et les commerçants ne disposant pas de leur propre place de stationnement ainsi que le réseau routier qui ne permet pas une circulation fluide, ceci à différents moments de la journée.

Pour qu'un centre-ville qui réduit autant que possible le trafic de véhicules motorisés demeure un atout économique pour les riverains et les entreprises qui y sont installées, il serait judicieux de flanquer la stratégie de mobilité de la Ville de Fribourg d'un concept de logistique urbaine attrayant et innovant.

Ainsi, le postulat demande au Conseil communal d'étudier – par exemple sous la forme d'un concept global de logistique urbaine – l'introduction de solutions visant à réorienter les chaînes d'approvisionnement dans une perspective de mobilité durable, centrée autour de l'exploitation et du développement de plateformes de transbordement multimodales (aussi appelées "hubs", pouvant être déclinés en micro- et en nano-hubs). Celles-ci visent à faciliter le transfert des flux de marchandises du rail ou des grands axes routiers aux routes communales par des véhicules de livraison légers et maniables, peu gourmands en énergies fossiles et en espace.

Le rapport clarifiera, entre autres, des points suivants:

1. Quel est le potentiel d'un service de livraison par vélo cargo et autres véhicules de livraison à faibles émissions et peu gourmands en espaces pour l'approvisionnement en marchandises des commerces de la ville?

2. Quels sont les outils de politiques publiques appropriés (incitatifs financiers, labels, subventions, sensibilisation, etc.) à disposition afin d'augmenter le potentiel d'adoption et l'attractivité d'un tel service par tous les acteurs de la chaîne de production? À titre d'exemple, la Ville pourrait soutenir financièrement les prestataires de tels services lors de la phase de lancement, ainsi qu'instaurer des incitatifs (sous diverses formes) pour les commerçantes et commerçants faisant appel à ces services.

3. Quelles sont les infrastructures existantes potentiellement appropriées pour la création de hubs, microhubs et nanohubs, comme autant de centrales de logistique urbaine disséminées sur le territoire communal?

4. Quelle coopération envisager avec les différents acteurs afin de mettre en place un concept global de logistique urbaine tournée vers l'avenir (entre autres: Agglomération, Etat de Fribourg, acteurs de l'économie en ville et dans l'agglomération, acteurs de la logistique et de la micro-logistique, associations de la société civile actives dans le domaine de la mobilité, associations de quartier, universités/hautes écoles etc.)?

À titre d'exemple et de bonne pratique, la Riviera vaudoise connaît un projet de micrologistique urbaine. Celui-ci est issu de la collaboration entre les collectivités publiques, les entreprises et services de cyclomessagerie, une entreprise nationale de transport de marchandises et différentes entreprises du tissu économique régional. Pour répondre au développement du commerce en ligne et à l'augmentation du trafic de transport de marchandises en ville, les coursières et coursiers à vélo prennent en charge les livraisons sur le dernier kilomètre. Les transporteurs camion évitent ainsi de perdre du temps dans les embouteillages et réduisent les émissions indésirables de leur véhicule. Le projet s'articule autour d'une infrastructure logistique nommée "MicroHUB". Celle-ci fait office de plateforme de transbordement. Le transporteur camion y dépose chaque jour ses marchandises – d'un poids et d'un volume déterminés – destinées aux entreprises ou aux particuliers de la région. Les coursières et coursiers réalisent ensuite avec rapidité et efficacité la livraison fine du dernier kilomètre de cette chaîne logistique.

****

En séance du 20 janvier 2025, le Conseil général transmettait au Conseil communal le postulat n° 164 (2021-2026).

Résumé du postulat n° 164

Antécédents

La Ville de Fribourg soutient, en collaboration avec le Service public de l'emploi, ORS, Caritas et les commerces de la Galerie/Fribourg-Centre et Manor, le service Cabamobil. Ce service, qui vise la réinsertion de personnes en recherche d'emploi, permet aux habitantes et habitants de la commune de Fribourg de se faire livrer leurs courses à domicile à vélo électrique. L'accès aux commerces peut ainsi se faire en bus, à vélo ou à pied, sans se soucier du poids des cabas. Ce service est disponible six jours par semaine et est gratuit.

Par ailleurs, comme précisé dans la réponse au postulat n° 58 de la législature 2016-2021 ("Demande d'étudier la mise en place d'un réseau de partage de vélos-cargo électriques en ville de Fribourg"), la Ville de Fribourg a instauré depuis 2018 un réseau de vélos-cargo électriques en libre-service par l'intermédiaire de carvelo2go.

Malgré ces initiatives, la logistique urbaine liée aux commerces à Fribourg peine à amorcer sa bifurcation vers des véhicules de livraison peu gourmands en énergies fossiles et en espace. Une cause repose sur le fait que Cabamobil n'est présent qu'à La Galerie/Fribourg-Centre et Manor et n'est proposé que pour les habitantes et habitants de la commune de Fribourg. Il n'existe pas de collaboration homogène et étendue sur les commerces intéressés de la ville et de l'agglomération. Une autre cause est l'absence de plateformes de transbordement multimodales qui permettent une gestion des flux de marchandises selon le principe du "premier/dernier kilomètre à vélo"[1]. Il serait en ce sens judicieux d'envisager un encouragement à l'universalisation des services de livraison "B2C" (business to consumer) à l'ensemble du territoire communal.

L'exemple peut se trouver auprès de nombreuses villes romandes qui soutiennent les livraisons de commissions sous l'appellation Dring Dring, gérées par des services de cyclomessagerie. Le concept et l'appellation peuvent être implémentés sans franchise. La Ville de Fribourg comporte déjà les différentes parties nécessaires à la mise en place d'une telle offre, ce qui pourrait rapidement profiter aux habitantes et habitants et aux commerçantes et commerçants.

But

Le présent postulat demande au Conseil communal d'étudier la possibilité d'introduire un programme d'encouragement au développement de services de livraison à vélo entre commerces et consommatrices et consommateurs. Ce programme pourrait être inclus dans un concept global de logistique urbaine.

Contenu

Plus précisément, le postulat demande au Conseil communal d'étudier un catalogue de mesures visant à encourager le développement de services de livraison par vélo (ou autre véhicule léger peu gourmand en énergies fossiles et en espace) aux consommatrices et consommateurs. Ces mesures pourraient être incluses dans un concept global de logistique urbaine et comprendraient des clarifications sur les points suivants:

1. Appel à projet pour une couverture générale du territoire communal par des services de livraison par coursières et coursiers à vélo.

2. Soutien financier aux porteuses et porteurs de projet durant une période définie, dans le but de permettre la viabilité économique du service lors de sa phase d'initialisation.

3. Mise en place d'incitatifs visant à encourager les commerçantes et commerçants de la ville à faire appel à de tels services (prise en charge d'une partie des coûts par la Ville, labels pour les entreprises qui font appel à la mobilité douce pour l'acheminement de leurs marchandises, public-cible élargi, par exemple personnes à mobilité réduite, personnes âgées, etc.).

****

[1] Ce point est traité dans le postulat n° 140

Réponse du Conseil communal

Les postulats n° 126, 140 et 164 abordent différents aspects de la logistique urbaine sur le territoire de la Ville de Fribourg. Afin d'inscrire la présente réponse dans un cadre conceptuel clair, la logistique urbaine peut être définie comme suit:

La logistique urbaine désigne l'ensemble des processus liés à la planification, la gestion et la réalisation des flux de marchandises au sein des zones urbaines, visant à optimiser les livraisons et les enlèvements tout en minimisant les externalités négatives. Elle englobe non seulement le transport du "dernier kilomètre", mais aussi l'aménagement d'infrastructures dédiées (espaces logistiques de proximité, micro-hubs), la régulation du trafic et l'utilisation de véhicules décarbonés. L'enjeu majeur est de concilier le dynamisme économique et l'approvisionnement des commerces et citoyens avec les objectifs de durabilité, de réduction de la congestion et d'amélioration de la qualité de vie des résidents.

1. Situation actuelle à Fribourg

Trafic de livraison en ville de Fribourg

Comme mentionné dans la réponse au postulat n° 120 (2016-2021), il n'existe pas encore de données quantitatives consolidées sur le trafic spécifiquement lié aux livraisons, que ce soit à l'échelle communale ou régionale. Toutefois, on peut raisonnablement estimer que ce trafic s'est intensifié ces dernières années, porté par l'essor du commerce en ligne et la multiplication des livraisons de colis.

Les comptages généraux menés sur le réseau routier communal au cours de la dernière décennie mettent en évidence une baisse globale du trafic individuel motorisé sans augmentation de la charge des véhicules lourds. Il est néanmoins présumé que la part des camionnettes et véhicules utilitaires légers a progressé.

Sur le réseau routier communal, les véhicules de livraison circulent selon les règles générales de la circulation routière. Ils bénéficient toutefois d'un régime dérogatoire dans les zones piétonnes, où les livraisons sont autorisées du lundi au samedi, de 06h30 à 11h00. Selon l'Ordonnance sur la signalisation routière (OSR), la règle suivante prévaut:

"Les zones piétonnes sont réservées aux piétons et aux utilisateurs d'engins assimilés à des véhicules. Lorsqu'une plaque complémentaire autorise exceptionnellement un trafic restreint de véhicules, ceux-ci peuvent circuler tout au plus à l'allure du pas; les piétons et les utilisateurs d'engins assimilés à des véhicules bénéficient de la priorité."

Planification

Le plan d'aménagement local (PAL) de la Ville ne contient pas de volet spécifique dédié à la logistique urbaine. Cette thématique a été traitée à l'échelle régionale dans le cadre des projets d'agglomération (PA):

- **PA4**: Il a initié la réflexion à l'échelle intercommunale par la constitution d'un groupe de travail "Logistique urbaine", mais ce processus n'a pas abouti à des résultats concrets.

- **PA5**: Il concrétise cette démarche à travers la mesure "5M.13.01", qui prévoit la création d'un "Forum logistique". Cet outil vise à instaurer un dialogue permanent entre les collectivités publiques et les acteurs privés du secteur. Le PA5 a été approuvé par la Confédération, mais actuellement cette mesure reste encore théorique et n'a pas fait l'objet de démarche de l'ARS (ex Agglo) auprès des communes.

La Ville de Fribourg souligne que l'échelle régionale reste le périmètre pertinent pour structurer les flux logistiques globaux et éviter un report de charges entre communes. Une action de la Ville ne ferait sens que si elle s'articule en complémentarité avec les travaux de l'ARS.
Au niveau national, la Conférence des villes pour la mobilité (CVM), section de l'Union des villes suisses (UVS), s'est saisie de cette problématique et a produit une étude détaillée analysant les marges de manœuvre dont disposent les communes en matière de logistique urbaine[2].

Services en activités à Fribourg

Plusieurs initiatives publiques et privées sont actuellement déployées sur le territoire communal

- **Cabamobil (depuis 2011)**: Ce service gratuit de livraison de courses à domicile par vélo électrique est destiné aux habitants effectuant leurs achats au centre-ville. Financé et soutenu par la Ville de Fribourg, le Canton (Service public de l'emploi), des organismes d'insertion (ORS, Caritas) et des partenaires commerçants, ce projet offre une valeur sociale et environnementale certaine. Son périmètre demeure restreint au centre-ville et aux résidents de la commune, sans couverture globale de l'agglomération.

- **Carvelo (depuis 2017)**: Porté par l'Académie de la mobilité et le TCS, ce réseau de vélos-cargo électriques en libre-service met à disposition des habitants et des commerçants locaux une flotte adaptée aux petits transports. On dénombre aujourd'hui 7 vélos-cargo en libre-service sur le territoire communal.

- **La Météore (depuis 2023)**: Basée sur le site de Bluefactory, cette coopérative de cyclomessagerie assure des services de livraison à vélo pour tout type de clientèle. En 2025, la Ville de Fribourg a consolidé son soutien en concluant une convention combinant aide structurelle et subventions basées sur le modèle "Dring Dring". La Ville souhaite pérenniser cette convention sous une forme pluriannuelle afin d'accompagner la montée en puissance de cette offre face à la demande croissante. La Ville de Fribourg a également décidé d'accorder une subvention des trajets par La Météore pour les commerces et habitants du quartier de l'Auge dans le cadre des mesures de mobilité en lien avec la fermeture du pont du Milieu.

- **Exemplarité de l'administration**: La Ville développe activement sa propre flotte de vélos de service (plus de 30 véhicules en 2026), décarbone ses véhicules utilitaires et réinvente ses processus internes (notamment la distribution du courrier interne suite au postulat n° 200).

- **Initiatives privées**: Plusieurs entreprises locales adoptent des solutions décarbonées. C'est le cas notamment de SINEF (scooters électriques à 3 roues) ou de COSSA Cotting Sanitaire (vélo-cargo pour dépannages).

[2] https://skm-cvm.ch/cmsfiles/cvm_urbane_logistik_franz_druck_final_2_1.pdf



2. Exemple de logistique urbaine dans les autres villes

L'examen des expériences menées dans d'autres communes suisses fournit des enseignements utiles:

Réglementation des zones piétonnes à Neuchâtel

La Ville de Neuchâtel avait initialement installé des bornes escamotables aux entrées des zones piétonnes. Cette solution s'est révélée financièrement et opérationnellement lourde (coûts d'entretien, gestion des accès 24h/24 et 7j/7). Les bornes ont été retirées au profit d'une réglementation stricte adoptée le 13 mai 2022:

- Zone piétonne interdite à la circulation en permanence.
- Livraisons autorisées uniquement de 06h00 à 10h00 en semaine et de 06h00 à 09h00 le samedi (limitées au strict chargement/déchargement).
- En dehors de ces plages, obligation d'obtenir une autorisation ponctuelle "à l'acte", délivrée uniquement si la livraison ne peut raisonnablement être planifiée le matin.
- Temps d'arrêt limité à 30 minutes.
- Aucune autorisation annuelle générale n'est délivrée aux entreprises de livraison (seuls les résidents ou commerces disposant d'un garage/parking privé bénéficient d'un accès permanent).

Projet WeChip (Casiers connectés)

Initiative privée déployée principalement dans la région genevoise, WeChip propose des casiers automatisés partagés pour le dépôt et la réception de colis. Malgré un concept séduisant pour rationaliser les points de livraison, ce modèle peine à essaimer largement (9 sites seulement après plusieurs années, tous situés autour de Genève) en l'absence de soutien massif des grands acteurs économiques.

Hubs logistiques (Zurich, Genève, Bâle)

Des centres de transbordement (tels que Sihl City à Zurich ou le périmètre de La Praille à Genève) fonctionnent efficacement, mais restent cantonnés à des périmètres délimités ou à de grands sites industriels/commerciaux. Leur transposition à l'échelle d'une ville entière reste complexe. On constate que ces hubs logistiques restent très peu nombreux.

MicroHub Vevey-Riviera

Initié par plusieurs communes et exploité par une société de cyclomessagerie locale, ce projet repose sur une plateforme de transbordement où les transporteurs routiers déposent les colis destinés au dernier kilomètre à vélo. Initialement soutenu par un grand transporteur privé, le

projet a subi un coup d'arrêt lors du retrait de ce partenaire, illustrant la grande vulnérabilité économique de ces systèmes face aux choix stratégiques des acteurs privés. Le MicroHub se réoriente aujourd'hui vers d'autres partenariats institutionnels (notamment l'Hôpital Riviera-Chablais).

3. Conditions cadres pour un projet de logistique urbaine

La mise en place d'une politique globale de logistique urbaine décarbonée nécessite la réunion de plusieurs conditions exigeantes:

1. **Périmètre intercommunal**: Une approche purement communale est insuffisante; le bassin d'approvisionnement correspond à l'échelle de l'agglomération.
2. **Engagement des acteurs privés**: Partenariat obligatoire avec les transporteurs et les grands distributeurs.
3. **Infrastructures dédiées**: Disponibilité de foncier stratégique pour l'implantation de hubs et micro-hubs.
4. **Soutien financier public fort**: Notamment durant la phase d'initialisation et de montée en charge.
5. **Cadre légal incitatif et contraignant**: Dispositions réglementaires permettant d'encadrer l'accès des véhicules lourds.
6. **Ressources et compétences internes**: Nécessité d'une structure organisationnelle dédiée au sein des administrations publiques.
7. **Volonté politique pérenne**: Un soutien continu sur le long terme.

À ce jour, ces conditions ne sont pas réunies. Le canton ne dispose pas d'un programme spécifique d'appui à la logistique urbaine et l'ARS n'a pour l'instant jamais concrétisé les intentions formulées dans les projets d'agglomération en mesure concrète.

Au niveau de la Ville de Fribourg, la mise en place d'une plate-forme de logistique urbaine impliquerait au minimum les secteurs de la Mobilité, la Police locale, le Développement économique, la Communication et la Durabilité, mais actuellement aucune de ces entités ne pourrait absorber la charge de travail que nécessiterait un tel projet. Il n'y a pas non plus de budget et de ressource prévus à cet effet dans la planification financière.

4. Développement de la logistique urbaine à Fribourg

Actuellement, la Ville de Fribourg agit de manière pragmatique à travers quatre axes transversaux:

Planification des nouveaux quartiers et grands sites

La logistique est intégrée en amont des projets d'aménagement (p. ex. site sportif de Saint-Léonard, Bluefactory, futur quartier de BeauVi, quartier Torry-Est). Ces projets prévoient des points de collecte centralisés, des régulations d'accès et une gestion rationalisée des flux dès la phase du permis de construire.

Mesures de restriction et apaisement du trafic

La Ville poursuit l'apaisement du réseau routier: fermeture du pont de Zaehringen, déploiement de bornes rétractables et création de zones piétonnes. Concernant la Basse-Ville (visée par le postulat n° 126), le secteur est desservi par quatre accès routiers (Route-Neuve, chemin de Lorette, Grand-Fontaine, Stadtberg), dont deux sont déjà soumis à des restrictions de trafic

strictes, sans compter le gabarit limité du pont de Berne. Le trafic lourd y est ainsi fortement contraint.

Sensibilisation, promotion et exemplarité

La Ville agit comme facilitateur:

- Prêt gratuit de vélos-cargo aux commerçants pour tester de nouveaux modes de livraison.
- Dialogues de sensibilisation avec la grande distribution (ex. proactivité du magasin Denner de la rue du Criblet pour adapter ses horaires lors du passage en zone piétonne).
- Promotion de la logistique durable lors de manifestations publiques.
- Octroi de subventions et soutien au modèle "Dring Dring" avec la coopérative La Météore.

Optimisation de la gestion des autorisations

En mars 2011, la Direction de la police locale et de la mobilité a émis des directives sur l'accès aux zones piétonnes et de rencontre. Une certaine souplesse dans l'octroi des dérogations a conduit à un nombre élevé d'autorisations annuelles (près d'une centaine d'autorisations délivrées en 2024). À l'instar de la démarche entreprise par la Ville de Neuchâtel, une révision de ces directives est envisageable afin de resserrer les conditions d'octroi et de restreindre les accès exceptionnels au strict nécessaire.

5. Logistique urbaine par livraisons à vélos

La livraison par vélos-cargo et véhicules légers présente un potentiel important pour la décarbonation du dernier kilomètre. Elle répond directement aux objectifs du plan Climat communal, du PAL et du projet d'agglomération.

Réponses synthétiques aux 4 points du postulat n° 140:

1. **Potentiel de la livraison à vélo pour les commerces fribourgeois**: Le potentiel est élevé pour les petits colis, les courses ménagères et le réapprovisionnement léger. Le développement de vélos-cargo sur mesure (p. ex. initiatives d'entreprises locales) démontre la faisabilité technique pour une grande variété de marchandises.
2. **Outils de politique publique et incitatifs**: La Ville privilégie le modèle de subventionnement direct par course en partenariat avec des coursiers locaux (La Météore), couplé à des actions de sensibilisation. La création de labels ou de soutiens financiers ciblés pour les commerçants constitue une piste d'approfondissement intéressante.
3. **Infrastructures et création de hubs / micro-hubs**: L'aménagement de micro-hubs nécessite du foncier disponible aux portes du centre-ville et des investissements conséquents. À ce stade, la Ville privilégie l'intégration de ces espaces dans les futurs projets de quartier plutôt que la création d'un réseau autonome communal.
4. **Coopération et gouvernance**: Actuellement, c'est l'ARS qui est l'acteur privilégié pour mettre en place une coopération et gouvernance sur cette thématique, même si dans la pratique cela ne s'est pour le moment pas concrétisé.

6. Conclusion

La transition vers une logistique urbaine durable à Fribourg s'inscrit dans un processus de longue durée.

La Ville de Fribourg exerce pleinement son rôle de facilitateur et de régulateur: elle favorise les alternatives décarbonées, adapte ses règlements d'accès et intègre la logistique dans la planification urbaine. En revanche, elle ne dispose pas des moyens financiers, fonciers ni légaux pour se substituer aux opérateurs privés et prendre en charge directement la création de hubs ou l'exploitation de réseaux de livraison.

Le succès de cette démarche dépendra de trois facteurs clés:

1. L'implication active et volontariste des grands distributeurs et entreprises de livraison.
2. La mise en place et la poursuite des démarches coordonnées à l'échelle régionale (ARS, Canton)
3. Le renforcement éventuel des cadres légaux aux niveaux cantonal et fédéral pour offrir des leviers réglementaires plus incitatifs.

Les postulats n° 126, 140 et 164 sont ainsi liquidés.