

**Réponse à la question n° 81
de Mme Claudine Sautaux (Le Centre/PVL)
relative à l'attribution de places de stationnement pour véhicules motorisés à deux-roues
au centre-ville**

Résumé de la question

En séance du 29 juin 2022, Mme C. Sautaux posait la question suivante:

"Les différents travaux de réaménagement du centre-ville, ces deux dernières années, ont pour corollaire la suppression de places de parc destinées aux véhicules motorisés à deux-roues, (2RM).

J'ai relu le rapport du Conseil communal du 11 janvier 2021 au postulat n° 117, déposé en octobre 2019 par notre collègue du Centre Jean-Frédéric Python. Le rapport concluait: *'On constate que la Ville de Fribourg a la chance actuellement de ne pas souffrir de problèmes particuliers liés aux 2RM. '... Il ne s'agit donc pas d'interdire les 2RM mais de prendre en compte les externalités négatives qu'ils génèrent. '... 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'¹.*

En juin 2022, je ne partage pas le constat dudit rapport, pourtant récent car daté de janvier 2021.

Je pense rallier l'unanimité en citant que l'espace public doit être partagé entre tous: piétons, trottinettes, vélos, motos, voitures, bus etc. Force est de constater que la réalité n'est pas telle que décrite dans le rapport du Conseil communal précité. Mes questions sont donc les suivantes:

- combien de places de parc moto-scooter ont été supprimées depuis janvier 2021 notamment
 - a) sur le secteur central boulevard de Pérolles, Gare?
 - b) et sur l'entier du territoire communal?

Toujours dans le même rapport du 11 janvier 2021, le Conseil Communal stipule: *'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'*. Selon le rapport du Conseil communal, *'envisager des possibilités de stationnement payant se justifierait si on considère que les détenteurs de 2RM 'consomment' de l'espace public sans contrepartie, contrairement aux automobilistes qui paient leur temps de stationnement'*.

¹Source: rapport final du Conseil communal au postulat n° 117 du 11 janvier 2021 (page 6)

S'agissant de parking, force est de constater qu'un vélo avec remorque, un vélo électrique grande vitesse et un vélo cargo occupent tout autant de place dans l'espace public qu'un simple 2RM et donc consomment aussi de l'espace public. Dans l'hypothèse où les places de parc pour 2RM devraient devenir payantes, le Conseil communal mènera-t-il auparavant une réflexion globale axée sur cet aspect de la consommation d'espace public, et ceci pour chacun des types de moyen de transport qui se partagent l'espace public?

Finalement, une dernière question d'actualité. De nombreux parkings réservés exclusivement aux vélos et vélos électriques ont été créés en des endroits stratégiques au centre-ville. En plusieurs endroits, ces places pour vélos ont remplacé des places mixtes vélos-2RM (par exemple dans le secteur de la Gare). Comment doit se comporter le conducteur ou la conductrice d'un 2RM qui, après avoir tourné en ville et finalement trouvé un secteur autorisé aux 2RM, ne pourra quand même pas s'y parquer car occupé par des vélos? Ceci ne serait en fait pas un réel problème si le 2RM qui doit se parquer hors case ou sur un secteur destiné aux vélos n'était pas passible d'une contravention.

Le conducteur ou la conductrice d'un vélo peut actuellement le déposer où bon lui semble et sans aucun souci de contravention. Une inégalité de traitement entre conducteurs et conductrices de vélos, respectivement de 2RM, semble ici clairement identifiée et je le déplore vivement. Que va entreprendre le Conseil communal pour y remédier?

Je termine par un clin d'œil final à mes collègues qui viennent de déposer le postulat n° 49. S'il est bien vrai qu'il n'est jamais agréable pour un conducteur ou conductrice de vélo de devoir prendre son véhicule lorsqu'il a plu ou neigé, le désagrément est pareil pour les 2RM et donc des abris à 2RM seront également bienvenus."

Réponse du Conseil communal

Les places deux-roues motorisés supprimées sur le boulevard de Pérolles ont toutes été compensées par de nouveaux aménagements sur les rues perpendiculaires au boulevard, réalisés simultanément à la bande cyclable. Le projet de bande cyclable à Pérolles était donc neutre en matière de places deux-roues (vélos et deux-roues motorisés).

En ce qui concerne les places situées dans le secteur Gare, l'offre à proximité immédiate du bâtiment voyageur principal a été réduite au profit des places vélos, qui n'étaient pas suffisantes ces dernières années. Le peu d'espace à disposition à cet endroit a conduit à privilégier les places vélos, mais il faut préciser que l'offre pour deux-roues motorisés a toujours été et reste toujours suffisante à la gare de Fribourg. Le grand parking deux-roues situé à proximité du carrefour Tivoli, qui offre 70 places pour motos et scooters, n'est jamais rempli à plus de 50% de sa capacité. Ce parking est idéalement situé, à proximité immédiate de l'entrée Est de la gare routière.

A noter que depuis juin 2022, un nouveau couvert à vélos a été aménagé dans le secteur de l'Ancienne-Gare. Cette infrastructure a permis d'améliorer l'offre pour les vélos et par la même occasion, 16 nouvelles places motos ont été aménagées sur la montée vers l'Ancienne Gare (ces places étaient auparavant uniquement destinées aux vélos).

Concernant la consommation de l'espace public, un vélo cargo ou un vélo avec remorque consomme effectivement autant d'espace qu'un deux-roues motorisé. Mais cet aspect doit être mis en relation avec l'ensemble des nuisances engendrées par les modes de déplacement. A cet effet, la stratégie de la Ville de Fribourg est parfaitement claire et vise définitivement à encourager l'usage du vélo et non pas l'usage des deux-roues motorisées. Cette stratégie est expliquée en détail dans le Plan

d'aménagement local (PAL) et est inscrite dans les projets d'agglomération de 2^{ème}, 3^{ème} et 4^{ème} génération (PA2, PA3 et PA4), planifications supérieures qui ont été approuvées par le Conseil d'agglomération. On peut notamment citer les très importantes nuisances sonores engendrées par les deux-roues motorisés, mais aussi la problématique de la pollution atmosphérique, de la consommation d'énergie fossile, des vitesses élevées ainsi que la génération d'accidents, aspects qu'une éventuelle motorisation électrique ne supprime pas. Le Conseil communal est donc bien conscient de cette question du partage de l'espace public et c'est justement pour mieux équilibrer ce partage et favoriser les modes de transports les plus efficaces que sont la marche à pied, le vélo, l'utilisation des transports public ou une combinaison de ces moyens que les aménagements actuels sont proposés.

Pour la dernière partie de la question, si un espace de stationnement est entièrement occupé par des vélos et/ou deux-roues motorisés, l'usager devra effectivement chercher un autre endroit, comme c'est le cas pour les voitures, par exemple.

Enfin, on peut rappeler que la possibilité de convertir du stationnement pour véhicules motorisés en places de stationnement deux-roues trouve sa justification dans la stratégie mobilité du Plan d'aménagement local (PAL). Voici quelques passages du PAL qui expliquent cette stratégie:

Chapitre 3.1.3.5 "Mobilité douce" du rapport explicatif

"Les aménagements favorisant la coexistence des modes sur l'espace-public seront systématiquement envisagés, tels que les zones 30 km/h, zones de rencontre, zones piétonnes, requalifications de voirie avec redimensionnement des espaces de circulation, mise à disposition de stationnement en suffisance pour les vélos."

Chapitre 3.1.3.5.1 "Mobilité douce – hiérarchie du réseau" du rapport explicatif

Systématiquement envisager la suppression du stationnement présent sur le domaine public pour améliorer le passage de la mobilité douce. La suppression des places de stationnement permettra d'augmenter les surfaces dédiées à la mobilité douce et réduira les conflits entre les cyclistes/piétons et les manœuvres liées au stationnement.

Chapitre 3.1.3.6.2 "Transport individuel motorisé – hiérarchie du réseau" du rapport explicatif

Sur le réseau principal / le réseau collecteur principal / le réseau collecteur de quartier, il est nécessaire de supprimer le stationnement au profit de mesures et de marquages pour les transports publics et/ou mobilité douce.

Chapitre 3.1.3.7 "Stationnement" du rapport explicatif

Garantir une offre de stationnement attractive qualitativement et quantitativement pour les besoins des cyclistes.