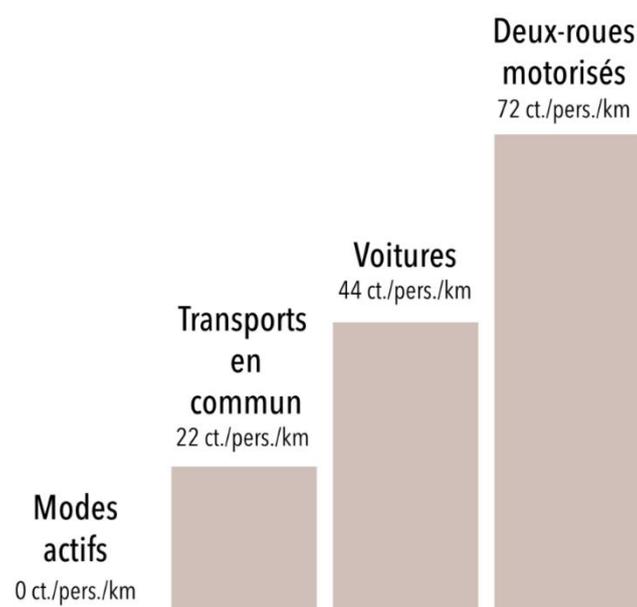


## Pour en savoir plus

|              |   |
|--------------|---|
| Question     | <b>A quoi ça sert un P+R ? C'est quoi un P+Rail ?</b>   |
| Actuellement | La circulation entrante – sortante de Fribourg représente à elle seule 120'000 mouvements par jour. Ce trafic est généré par les ~34'000 places de stationnement situées en ville et par le trafic de transit. Ces chiffres sont bien plus importants encore à l'échelle de l'agglomération. Ainsi, même si des P+R de plusieurs milliers de places étaient aménagés pour les besoins de la ville, seule une petite partie du problème serait résolue. Sans compter les coûts de tels aménagements (entre 30'000 et 60'000 CHF pour construire une place en ouvrage). |
| Nos pistes   | Les P+R <b>sont une partie de la solution</b> au trafic en ville mais <b>ils ne suffisent pas à assurer le report modal escompté</b> .<br>Parmi les autres outils intéressants et complémentaires, on peut se pencher sur les P+Rail. Ceux-ci permettent un rabattement des usagers bien plus en amont, directement sur le RER.<br>Le réseau RER s'est considérablement développé et propose des trains performants à des fréquences élevées qui permettent d'atteindre le cœur de la ville et de l'agglomération à des vitesses élevées.                             |
| Infographie  | Total places P+R actuelle Fribourg (~500)<br>Total places stationnement Fribourg (34'000)<br><br>Total trafic P+R (~1'000)<br>Total trafic Fribourg (+120'000 mouvement)<br><br>Coût d'une place de stationnement (entre 30'000 et 60'000 CHF pour construire une place en ouvrage).  |
| Liens        | <a href="#">Agglo et P+R</a><br><a href="#">CFF et Park and rail</a>  |

|              |   |
|--------------|---|
| Question     | <b>Pourquoi les transports publics ne sont-ils pas gratuits ?</b>   |
| Actuellement | <p>Bien que le coût de transports publics soit globalement moins élevé que celui des déplacements en voiture, que ce soit le prix payé par l'utilisateur au km (0.65 ct pour une voiture) ou le coût global supporté par la société, les transports publics restent onéreux.</p> <p>En moyenne pour la Suisse, le prix pour un titre de transport public représente uniquement 1/3 du coût effectif de la prestation, le reste étant déjà pris en charge par la collectivité. Dès lors, rendre les transports publics gratuits reviendrait à augmenter la charge payée par la collectivité.</p>   |
| Nos pistes   | <p>Bien que le prix des titres de transports est en partie une question technique, notamment à cause des nombreuses communautés tarifaires existantes en Suisse, le « prix du billet » est avant tout une question politique. Jusqu'à quelle proportion faut-il imputer le coût du titre de transport par l'utilisateur ? Tout dépend des opinions personnelles de chacun.</p> <p>De plus, agir sur le prix ne vient pas garantir un changement de comportement en terme de mobilité. Parfois l'attente globale des voyageurs est portée sur d'autres critères, telle que la qualité du service (fréquences, ponctualité, sécurité, propreté, ...).</p> |
| Liens        | <p><a href="#">Ce que coûtent et rapportent les transports publics</a> (Genève)</p> <p><a href="#">Statistiques mobilité-transports</a></p>   |



# Coûts et financement des transports

2017

11 Mobilité et transports



## 92,7 mrds de francs

Coûts totaux du transport motorisé (+8% depuis 2010)



D'où les coûts proviennent...



... et qui les prend en charge.



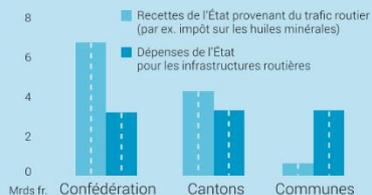
■ Infrastructure ■ Moyens de transport ■ Accidents ■ Environnement et santé ■ Usagers des transports ■ État ■ Collectivité ■ Entreprises ferroviaires

### Coûts de la mobilité douce, en 2015



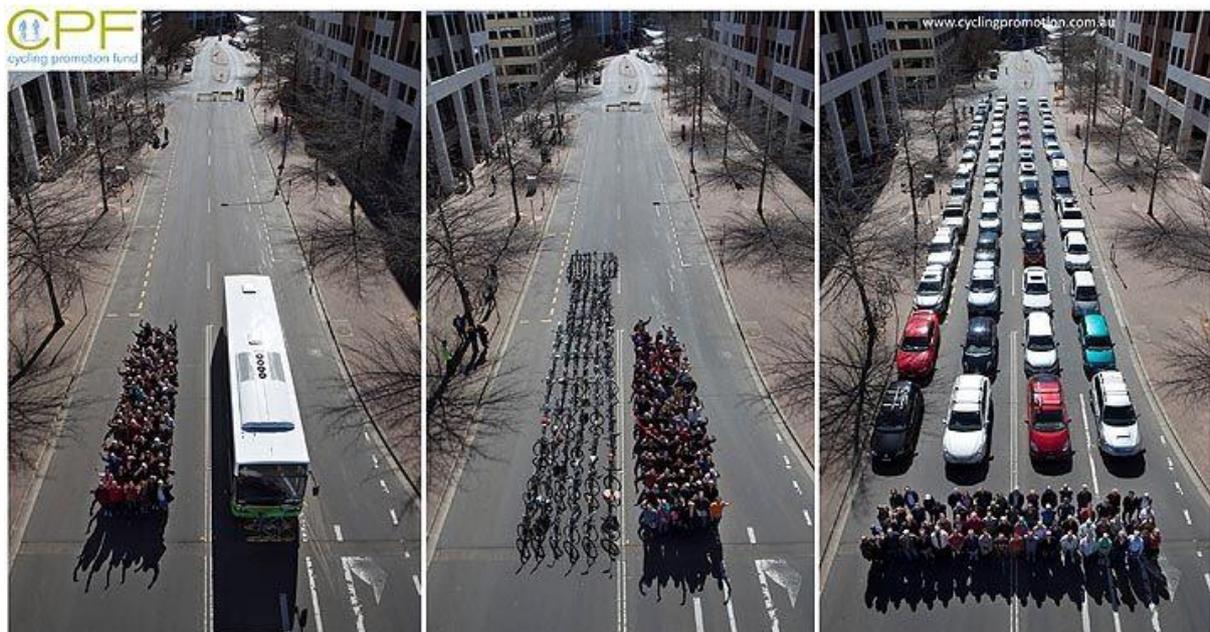
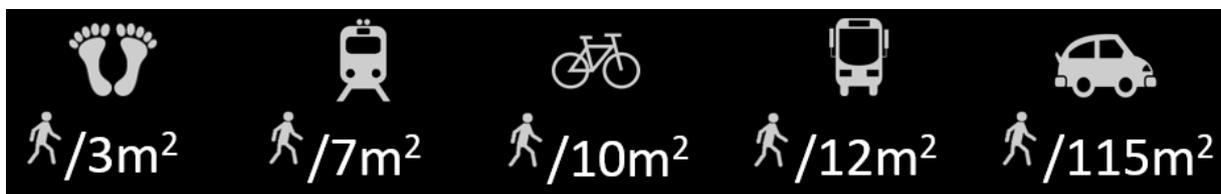
- 1 Infrastructure 10% (1,1 mrd de fr.)
- 2 Moyens de transport 6% (0,6 mrd de fr.)
- 3 Accidents 83% (8,7 mrds de fr.)
- 4 Environnement et santé 1% (0,1 mrd de fr.)

### Financement des infrastructures routières



Source: OFS - Statistique des coûts et du financement des transports (CFT)

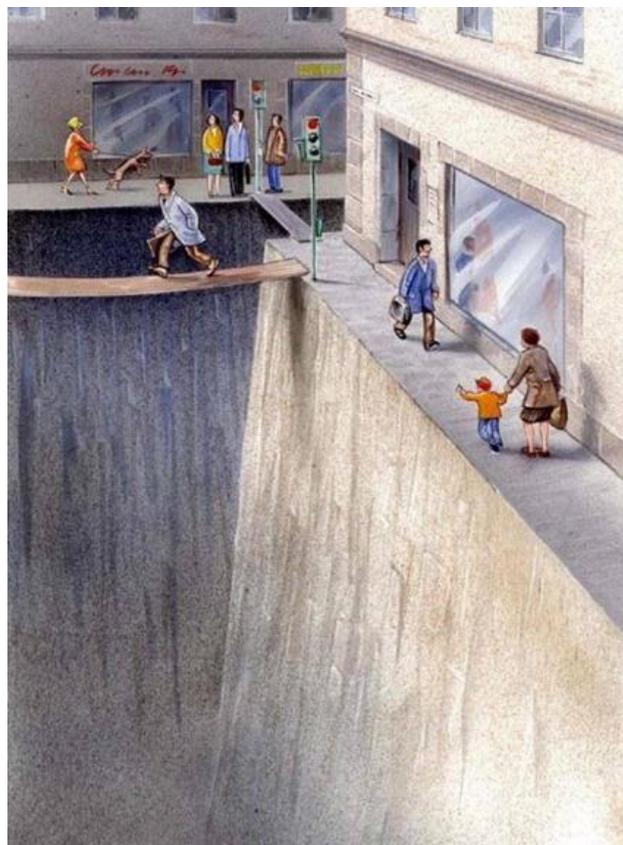
|              |  |
|--------------|--|
| Question     | <b>Les autorités veulent-elles la disparition des voitures en ville?</b>   |
| Actuellement | Les voitures sont un mode de déplacement qui nécessite énormément d'espace. L'encombrement généré par le trafic devient peu compatible avec l'espace public très restreint à disposition au centre-ville. Il est donc nécessaire de prendre des mesures pour remédier à la saturation du réseau routier et de l'espace public. D'autant plus que cela impacte les autres usagers (transports publics et mobilité douce), ainsi que la qualité de vie (pollution, bruit, insécurité, ...).  |
| Nos pistes   | <p>Le réseau routier est en mesure d'absorber le trafic dans de bonnes conditions jusqu'à une certaine charge de trafic. Pour assurer la fluidité de cette mobilité, les autorités cherchent à amener les automobilistes qui pourrait se déplacer autrement à changer leur habitude. Cela permettrait de modérer le trafic et ainsi d'offrir des routes plus fluides à celles et ceux qui peuvent difficilement se déplacer autrement.</p> <p>Concrètement, il s'agit avant tout des automobilistes qui se déplacent en ville sur de petites distances (distance pourtant confortable à pied, à vélo et/ou en transports publics) et des automobilistes « pendulaires » qui participent à l'encombrement aux heures de pointes. Si ces derniers venaient à questionner leur mobilité et changer leurs habitudes, les problèmes de trafic seraient nettement amoindris. Il est toutefois difficile d'agir en matière de trafic sur une catégorie de personne en particulier, les mesures viennent souvent toucher tous les usagers.</p> |



|              |   |
|--------------|---|
| Question     | <b>Pourquoi instaurer le 30km/h en ville ?</b>  |
| Actuellement | <p>Cette mesure répond à une problématique plus vaste : le bruit routier. Le constat aujourd’hui est que la protection des personnes vis-à-vis du bruit est lacunaire. Les conséquences sur la santé sont graves, les coûts externes conséquents.</p> <p>Face à cette situation, la Confédération exige l’assainissement des routes. Pour satisfaire à ces exigences, les cantons et les villes doivent mettre en place toutes les mesures possibles pour atténuer le bruit de leur réseau routier. La limitation à 30 km/h est un moyen efficace qui vient compléter les revêtements phono-absorbants déjà posés à Fribourg.</p>   |
| Nos pistes   | <p>La limitation à 30 km/h sur 23 axes du réseau routier de la ville de Fribourg permet de protéger plus de 50% de la population contre le bruit. C’est un levier important pour diminuer la pollution sonore et améliorer la santé.</p> <p>Cette mesure amène d’autres plus-values : par exemple, le passage de 50 à 30km/h permet un apaisement du trafic et conduit à un meilleur partage entre les différents modes de transport (marche, vélo, voiture et transports publics). La baisse des vitesses permet également de proposer des voies de circulation un peu moins larges ce qui permet de gagner de l’espace (pose de verdure, voie bus, piste cyclable, etc). De plus, plus le différentiel de vitesse entre les usagers est bas, moins il y a de risques d’accidents graves.</p> <p>Enfin, une limitation à 30 km/h permet une meilleure cohabitation du trafic. Cela permet d’avoir moins de carrefour à feux, moins de limitation et un trafic plus fluide. Des études menées à l’échelle européenne ont démontré qu’en ville, une limitation à 30 au lieu de 50 km/h n’a quasiment <b>aucune influence sur les temps de parcours</b>. Les véhicules vont moins vite, mais la vitesse est plus constante et les arrêts moins fréquents.</p> |
| Liens        | <p><a href="https://ville-fribourg.ch">Assainissement au bruit routier   Ville de Fribourg (ville-fribourg.ch)</a></p> <p><a href="#">Fribourg s'engage contre le bruit routier - YouTube</a></p> <p><a href="https://rue-avenir.ch">La Ville de Fribourg passe au 30 pour lutter contre le bruit – Rue de l'avenir (rue-avenir.ch)</a></p>   |



| Question     | <b>Combien y a-t-il de places de stationnement à Fribourg ?</b>  |
|--------------|--|
| Actuellement | <p>A Fribourg on dénombre 850 places de stationnement pour 1'000 habitants alors que le nombre de véhicules immatriculés est de 375 pour 1'000 habitants. En d'autres termes, une fois toutes les voitures des habitants stationnées, il reste encore énormément de places de parc. Toutefois une grande partie de ce potentiel est aujourd'hui utilisé par des pendulaires (dont une partie pourrait se déplacer autrement).</p> <p>Ce constat est courant en milieu urbain, car là où se trouvent la plupart des emplois, l'utilisation de la voiture a connu une évolution exponentielle. Avec pour conséquence une occupation disproportionnée de l'espace public!</p> <p>Au-delà de son emprise au sol, les mouvements engendrés par ces places de parc produisent énormément d'encombrement, de pollution et de nuisances quotidiennes pour la population.</p> |
| Nos pistes   | <p>Dans la pratique il y a donc largement assez de places de stationnement en ville, mais elles sont souvent utiliser de manière peu efficace (ex : pendulaires). Dans ce contexte, la Ville doit favoriser le transfert modal, c'est-à-dire l'abandon progressif des transports individuels motorisés au bénéfice des transports publics et de la mobilité douce. Il est aujourd'hui nécessaire de rééquilibrer le partage de l'espace public afin d'augmenter la qualité de vie et de séjour au cœur de la Ville.</p> <p>Pour ce faire, la maîtrise du stationnement, et en particulier son juste dimensionnement est un levier efficace.</p>  |



|              |  |
|--------------|--|
| Question     | <b>Supprimer des places de parking ne va-t-il pas tuer le commerce en Ville ?</b>  |
| Actuellement | <p>La thématique du lien entre places de parc et pérennité des commerces au centre-ville est très souvent mise sur le devant de la scène. Il existe d'ailleurs de nombreuses études qui traitent de ce sujet. Ces dernières démontrent qu'une artère commerciale retire un meilleur bénéfice des clients adeptes de la mobilité douce et des transports publics, eux aussi consommateurs, plutôt que des automobilistes.</p> <p>Les nombreuses rues commerciales piétonnes-cyclistes que l'on rencontre de plus en plus en Suisse et en Europe, permettent de le vérifier dans la pratique. En effet, les aménagements cyclables et les zones piétonnes ne restreignent pas l'accès aux commerces. Au contraire, ils rendent les rues commerçantes plus attrayantes, augmentant ainsi l'affluence et la demande.</p> |
| Nos pistes   | Une rue bien conçue, attrayante pour les cyclistes et les piétons, est une bonne affaire pour les commerces. Les aménagements cyclables n'empêcheront pas les clients de venir en voiture ou de se garer à proximité. Le but n'est pas d'empêcher les gens de conduire, mais de leur donner des choix sûrs et pratiques.   |
| Liens        | <a href="#">Etudes vélos vs commerce de détail des intérêts communs</a> – PRO VELO Lausanne<br><a href="#">Convertir un parking en pistes cyclables ? 12 études à travers le monde</a> (en anglais)  |



1990



Aujourd'hui

**...la rue de Romont**

|              |  |
|--------------|--|
| Question     | <b>Les cyclistes respectent-ils vraiment le code de la route ?</b><br><b>Les cyclistes conduisent-ils dangereusement?</b>  |
| Actuellement | <p>Quel que soit le mode de transport utilisé, certaines personnes ne respectent pas le code de la route. Les gens ne l'enfreignent pas plus lorsqu'ils font du vélo que lorsqu'ils se déplacent à pied ou en voiture. Le problème ne vient pas du mode de transport, mais du comportement de l'usager. Ces dernières années, une tendance à l'individualisme et aux incivilités est souvent constatée. Le Police cantonale a par exemple été contrainte de supprimer les patrouilleurs scolaires en ville car les automobilistes ne les respectaient plus (!)</p> <p>De plus, les modes de transports les plus faibles subissent les contraintes des véhicules les plus lourds / rapides (ex : voitures). Une ville de piétons et cyclistes n'aurait en théorie pas besoin de feux rouge et de restrictions de circulation. Les piétons et les cyclistes perdent donc beaucoup de temps à attendre à des feux rouges qui ont été installés afin que d'autres usagers (automobilistes) puissent circuler vite.</p> <p>Enfin, de nombreux aménagement réalisés durant les décennies passées (lorsque la voiture était considérée comme la priorité absolue) n'ont pas assez tenu compte des besoins des cyclistes et des piétons.</p> |
| Nos pistes   | <p>De bonnes infrastructures publiques, qui prennent le vélo au sérieux comme moyen de transport, rendent les infractions moins tentantes.</p> <p>L'avenir est donc de développer des aménagements de qualité pour les cyclistes et d'accompagner la promotion du vélo par la sensibilisation.</p>   |

**En conclusion :** Ces dernières décennies avec l'augmentation générale de la mobilité, les conditions de déplacements en Ville de Fribourg se sont continuellement dégradées, tant pour les voitures que pour les bus, les vélos et les piétons. Cette augmentation des déplacements est, entre autres, la résultante d'un développement démographique important de l'agglomération et de la région, d'un mode d'habitat peu durable (développement périphérique, maison individuelle, à l'écart des zones de desserte des transports publics, etc.) et d'une forte croissance de la mobilité de loisirs.

Pour améliorer les dysfonctionnements existants et absorber la croissance démographique attendue, tout en assurant une meilleure qualité de vie en ville, il est indispensable que les pratiques de déplacement actuelles évoluent. Un report significatif vers des modes d'urbanisation et de déplacements plus durables et plus respectueux de l'homme et de son environnement devra se faire.

En matière de mobilité, comme dans toutes les grandes agglomérations, un report vers les transports publics et les mobilités douces est nécessaire. La Ville de Fribourg doit définir un projet de territoire volontariste et adapté aux enjeux de mobilité, puis mettre en place les structures et moyens nécessaires pour le mettre en œuvre.

La stratégie de mobilité vise ainsi à assurer le "fonctionnement" de la ville, en permettant ses activités économiques et sociales dans le respect de l'environnement. Le changement vers une politique de mobilité favorable aux transports publics et aux mobilités douces constitue une réponse nécessaire pour le bien-être et le bien vivre de tous.