

**Réponse à la question n° 10  
de Mme Monica Mendez (Vert·e·s)  
relative aux coûts et bénéfices internes et externes de la mobilité privée motorisée  
sur le territoire communal**

**Résumé de la question**

En séance du 28 juin 2021, Mme M. Mendez posait la question suivante:

"Une étude sur les coûts et bénéfices internes et externes de la mobilité privée motorisée intégrant l'impact sur l'environnement, l'espace public, la santé, le bâti et l'économie locale a-t-elle été réalisée pour la ville de Fribourg ou pour son agglomération? Existe-t-il des indicateurs qui permettraient d'établir la réalité chiffrée de l'impact de la mobilité individuelle motorisée sur les habitant·e·s et la ville, ainsi que d'évaluer les politiques publiques de mobilité douce menées jusqu'à présent? Si c'est le cas, serait-il envisageable de présenter un tel rapport dans un avenir proche?"

Enfin, la récente initiative communale a démontré l'importance d'informer la population sur les coûts cachés pour la collectivité d'une mobilité individuelle motorisée. Où en sont les processus participatifs en termes de mobilité en ville de Fribourg?"

**Réponse du Conseil communal**

- Une étude sur les coûts et bénéfices internes et externes de la mobilité privée motorisée intégrant l'impact sur l'environnement, l'espace public, la santé, le bâti et l'économie locale a-t-elle été réalisée pour la Ville de Fribourg ou pour son agglomération?

Les transports et la mobilité engendrent de nombreux coûts et bénéfices, dont une partie est directement perceptible par les usagers, comme le prix de l'essence, du billet de train ou encore des avantages, comme par exemple la notion de confort et de temps. En payant pour l'essence ou pour le billet de train, les usagers assument une partie des coûts qu'ils occasionnent. Mais il y a des coûts qui, bien qu'étant occasionnés par la mobilité, ne se répercutent pas sur son prix. Ils sont appelés coûts externes et surviennent sous forme de dommages causés dans des domaines variés comme l'environnement, les accidents, la santé. Ils sont assumés par des tiers, par la collectivité, voire par les générations futures.

Une telle étude sur les coûts externes ne peut pas être réalisée par la Ville (ou l'Agglo) car elle nécessite un large spectre d'analyse et demande un vaste panel de compétences (expert en santé, économie, pollution, énergie, génie-civil, sociologue, etc.). Ce type d'étude nécessite également d'avoir à disposition une masse de données et d'indicateurs que la Ville n'a pas et

qu'il serait très complexe de réunir (diagnostic). Ce type d'étude ferait sens à un niveau plus élevé, comme la Confédération.

En juillet 2021, l'Office fédéral du développement territorial (ARE) a publié une étude sur les coûts et bénéfices externes des transports en Suisse, portant sur les transports par route, rail, avion et bateau, sur la base de données mesurées en 2018. Ce document, disponible en libre accès sur le site de la Confédération, permet d'obtenir un grand nombre d'informations à l'échelle nationale.

Lien sur l'étude de l'ARE:

[https://www.are.admin.ch/dam/are/fr/dokumente/verkehr/publikationen/externe\\_kosten\\_undnutzendesverkehrsinderschweiz.pdf.download.pdf/couts\\_et\\_beneficesexternesdestransportsensuisse.pdf](https://www.are.admin.ch/dam/are/fr/dokumente/verkehr/publikationen/externe_kosten_undnutzendesverkehrsinderschweiz.pdf.download.pdf/couts_et_beneficesexternesdestransportsensuisse.pdf)

- Existe-t-il des indicateurs qui permettraient d'établir la réalité chiffrée de l'impact de la mobilité individuelle motorisée sur les habitant.e.s et la ville ainsi que d'évaluer les politiques publiques de mobilité douce menées jusqu'à présent?

Il existe beaucoup de chiffres, mais aucun indicateur qui permettrait de connaître l'impact réel et complet de la mobilité privée. Le plus souvent, les études et chiffres à disposition concernent uniquement l'infrastructure, comme les coûts des routes et de leur entretien ou encore le coût au kilomètre de tel type de transport.

Les effets du transport sur l'environnement et la santé devraient prendre en compte les dommages à la nature et aux paysages (coûts dus à la perte et au morcellement d'espaces de vie pour la faune et la flore), la pollution atmosphérique (coûts sanitaires, coûts environnementaux, etc.), le bruit, les accidents. Ici aussi, la complexité de la question nécessite plutôt un traitement à large échelle (Confédération ou Cantons). L'étude réalisée par l'ARE permet de chiffrer cela au niveau national et indique que les coûts externes des transports se chiffrent à 13.7 milliard de francs (2018), avec une part de 71% (9.7 milliards) pour le transport privé par route (personnes = 57%, marchandises = 14%). La même étude indique que les bénéfices externes de la mobilité douce pour la santé se chiffrent à 1.4 milliard.

- Si c'est le cas, serait-il envisageable de présenter un tel rapport dans un avenir proche?

La Ville (et sans doute l'Agglo également) n'a pas les compétences et les moyens de mener à bien une telle étude, du moins si on veut vraiment couvrir l'ensemble de cette thématique.

- Enfin, la récente initiative communale a démontré l'importance d'informer la population sur les coûts cachés pour la collectivité d'une mobilité individuelle motorisée. Où en sont les processus participatifs en termes de mobilité en Ville de Fribourg?

Les projets qui comportent un volet participatif sont actuellement des projets d'urbanisme / architecture, mais ils associent en principe toujours des composantes mobilité et stationnement.

Le Service de la mobilité soumet pour discussion et préavis de manière régulière ses projets à la Commission pour la mobilité douce, enfin il collabore et dialogue avec:

- les associations de quartier
- les associations directement concernés (par exemple pro-vélo, afcas, etc.)