

EXTRAIT DU PROCES-VERBAL
DE LA SEANCE DU CONSEIL GENERAL
DU 19 MAI 2015

M. Thierry Steiert, Directeur de la Police locale et de la Mobilité, résume le rapport ci-après:

"En séance du 27 mai 2014, le Conseil général transmettait au Conseil communal le postulat n° 124 de Mme E. Schneuwly-Aschwanden et de 21 cosignataires lui demandant d'étudier la prise en compte des besoins des entreprises (PME) et des personnes exerçant une activité indépendante en ville de Fribourg en matière de mobilité.

Résumé du postulat

Faisant référence au résultat du sondage effectué par le PLR fin 2012/début 2013 auprès des entreprises et des personnes exerçant une activité indépendante en ville sur le thème de la mobilité (accessibilité et mobilité), l'auteur du postulat indique que:

- *90% des personnes ayant répondu sont insatisfaites de l'accessibilité et de la mobilité en Ville de Fribourg;*
- *85% estiment que la politique des transports leur fait perdre du temps dans leurs déplacements professionnels;*
- *57% considèrent que la politique actuelle des transports a un impact négatif sur leurs activités économiques;*
- *38% envisagent de déménager leurs activités économiques à l'extérieur de la ville;*
- *65% souhaitent une amélioration pour le transport motorisé privé.*

Sur la base de ce constat, il est demandé au Conseil communal de prendre acte des résultats du sondage, de prendre au sérieux les préoccupations des entreprises ainsi que des commerçants indépendants et d'en tenir compte dans le cadre de ses réflexions et décisions actuelles et futures en matière de politique des transports. Le Conseil communal est également invité à examiner le caractère supportable, pour les PME et les indépendants, des décisions déjà prises dans ce domaine et de les adapter si nécessaire.

Pour le surplus, il est fait référence au débat qui a eu lieu lors du dépôt du postulat, en séance du Conseil général du 27 mai 2014, qui résume bien la problématique dont il est question dans le postulat.

Réponse du Conseil communal

Le Conseil communal a pris connaissance des résultats du sondage relatif à la politique menée en matière de transports. Il prend acte que, selon les termes utilisés par le PLR, les acteurs économiques souhaitent obtenir un 'concept global de mobilité, assurant la fluidité du trafic

motorisé, la sécurité des piétons et des cyclistes' (cf. p. 2 du sondage). Il a également bien pris note des objectifs que le PLR revendique en termes de politique de mobilité (cf. p. 5 du sondage) ainsi que des principaux sujets d'inquiétude des personnes consultées, en particulier le manque de places de parc et le sous-développement du système de P+R (p. 15 du sondage).

Sans vouloir remettre en cause la valeur du sondage réalisé, le Conseil communal tient tout de même, en préambule, à en relativiser quelque peu les résultats. En effet, selon les chiffres fournis par le PLR (p. 7 du sondage), 10% des acteurs économiques auraient reçu le sondage (507 sondages envoyés). Parmi ceux-ci, 26% l'ont retourné dûment rempli. De plus, il y a lieu de souligner que, si une grande majorité des sondés se déclarent insatisfaits de la politique en matière de mobilité, ils ne sont qu'un peu plus de la moitié à considérer que la politique actuelle des transports aurait une influence négative sur leurs activités économiques et qu'un tiers a déclaré envisager de quitter la ville pour ce motif.

Le Conseil communal ne conteste pas que les dysfonctionnements sur les axes routiers, aux heures de pointe, ne sont pas favorables à l'attractivité commerciale de la ville et à l'économie en général. Cela étant, résumer la prétendue perte de l'attractivité commerciale de la ville à la politique menée en matière de mobilité, comme le laisse entendre le message accompagnant le sondage, constitue un raccourci souffrant d'un manque évident d'objectivité. Il est en effet important de rappeler que des phénomènes tels que la dispersion de l'habitat et la multiplication des zones commerciales et de loisirs en périphérie ont de toute évidence une influence prépondérante sur la situation dont se plaignent les auteurs du postulat. Le phénomène selon lequel les centres des villes ont tendance à perdre leurs commerces n'est pas propre à Fribourg, mais se retrouve à l'échelon national voire international.

En effet, si pendant longtemps la croissance économique a masqué le fait que la grande distribution avait tendance à prendre de plus en plus le pas sur le commerce spécialisé, il semble que ce phénomène se soit encore accentué ces dernières années, notamment en raison de l'augmentation massive de surfaces vouées au commerce de détail en périphérie (cf. not. Réseau vieille ville, Newsletter 9, VLP-ASPAN, éd. 07/2012). Il est notoire que cette tendance entraîne une diminution du commerce de détail et un nombre croissant de locaux vides dans les centres-villes et le cœur des localités, ce qui incite d'ailleurs de nombreuses communes à se battre pour dynamiser et renouveler leur centre (cf. not. 'Sites en dialogue, centre de conseil pour villes et communes en matière de développement durable', VLP-ASPAN, éd. 09/2012). Il s'agit là d'une évolution économique et sociétale, dont il convient également de tenir compte dans la détermination de la stratégie à suivre en matière de mobilité. Afin d'orienter la croissance à l'intérieur du milieu bâti existant, il s'agit notamment de coordonner davantage le développement du trafic et celui de l'urbanisation, le mot d'ordre étant la 'densification du milieu bâti' (Réseau vieille ville, Newsletter 10, VLP-ASPAN, éd. 11/2012). Offrir à long terme aux habitants et aux visiteurs de la ville des cafés, des magasins, des galeries, de l'artisanat ou des fournisseurs de services n'est toutefois pas un processus évident et rapide. Il nécessite une action concertée de la ville, des propriétaires d'immeubles et des commerçants. C'est ce type de démarche que le Conseil communal entend précisément mettre en œuvre, notamment par le biais de la requalification du quartier du Bourg. Dans ce cadre, le Conseil communal est convaincu qu'une politique unilatéralement orientée vers les intérêts du trafic individuel motorisé (TIM) ne saurait solutionner les problèmes rencontrés dans les villes, ce que de nombreuses personnes sondées ont d'ailleurs bien confirmé (cf. les remarques figurant aux pages 21 ss du sondage).

S'agissant du reproche selon lequel la politique actuelle 'ne tiendrait pas suffisamment compte des intérêts des acteurs économiques', il est important de rappeler que l'autorité communale est soumise au Plan directeur de l'Agglomération (PA2), adopté par le Conseil d'Etat en mars 2012. Ce PA2 est un plan directeur régional qui, à ce titre, lie les autorités

communales. En matière de mobilité, cette planification vise notamment à coordonner le développement urbain avec les transports afin de rendre possible une utilisation accrue des transports publics et de la mobilité douce (Objectif O3.1), à maîtriser le trafic individuel motorisé (TIM) pour les déplacements d'agglomération (Objectif O 3.3) ainsi qu'à faire évoluer les comportements en matière de mobilité (Objectif O3.4) (cf. PA2, rapport stratégique, mai 2013).

S'il est vrai que ces objectifs tendent avant tout à une diminution de la prédominance du TIM pour les pendulaires et les habitants, force est également de constater qu'ils ne sont pas pour autant défavorables aux intérêts économiques, bien au contraire. En effet, bien que cette stratégie directrice régionale ne corresponde visiblement pas à la vision de la politique des transports des postulants, le PA2 a clairement pour objectif de garantir la viabilité économique des centres urbains de l'agglomération, notamment en mettant à disposition des visiteurs/clients une offre en stationnement de courte durée adaptée (PA2, rapport stratégique 2013, mesure M4.1 Stationnement, objectifs). A cet égard, il y a lieu de signaler que le Conseil communal a récemment modifié les durées et tarifs du stationnement sur le domaine public, en supprimant notamment le parcage de longue durée au profit de parcage de courte durée. En termes de politique de mobilité, il s'agit là d'une mesure favorable aux activités économiques puisqu'elle permet de lutter contre l'occupation des places de parc par le trafic pendulaire et de favoriser leur accès aux visiteurs-clients. Ainsi, et contrairement à ce que prétend le postulat, ce genre de mesure, en tant qu'elle contribue à améliorer l'accessibilité au centre-ville, va clairement dans le sens souhaité, à savoir de favoriser l'économie locale.

Quant au Plan d'aménagement local de la Ville de Fribourg (PAL), actuellement en cours de révision et qui a été transmis à l'Etat pour examen préalable fin décembre 2014, il a également pour but de garantir une mobilité durable sans engendrer de congestion supplémentaire du réseau routier en ville. Il faut en effet rappeler que le PA2 prévoit un renforcement du centre cantonal pour pouvoir accueillir la croissance attendue en termes d'habitants et d'emplois d'ici à 2030, soit une augmentation de 11'000 habitants et de 10'000 emplois pour la Ville de Fribourg (chap. 3.1.2 du rapport stratégique du PA2). Un tel essor représente un défi considérable en matière de mobilité et ne peut à l'évidence être atteint qu'en appliquant une politique volontariste. Dans cette perspective, la révision du concept de stationnement a pour but de rendre possible la densification projetée à l'horizon 2030 sans conduire à une congestion supplémentaire du réseau routier. La politique de la mobilité peut d'ailleurs être résumée en ces termes très clairs, que l'on trouve dans le volet stratégique du PAL: 'Pour que la ville fonctionne mieux demain, il sera nécessaire de favoriser l'évolution des pratiques de déplacement par l'amélioration de l'offre en transports publics et la mobilité douce, ce qui impliquera de restreindre l'accessibilité des voitures dans les secteurs centraux' (PAL, Visions et objectifs 2014-2030, C5 'Une ville qui fonctionne'). Pour ce qui concerne les transports individuels motorisés (TIM), les objectifs fixés dans le PAL consistent notamment à réduire la prédominance du TIM dans les centralités cantonales et les hauts lieux de la vie publique, à favoriser le report modal en amont en limitant l'offre en stationnement P+R urbain à son strict minimum ou encore à redimensionner l'offre en stationnement privé afin de favoriser le recours aux transports publics et à la mobilité douce. En conséquence, force est de constater que le postulat se trouve en porte-à-faux avec la stratégie de mobilité dont la ville s'est dotée pour les années à venir.

Une étude réalisée récemment à la place du Midi, à Sion, avait pour objectifs de mesurer l'impact des politiques urbaines sur l'attractivité d'une zone commerciale et urbaine, d'analyser l'évolution des comportements des consommateurs et des usagers ainsi que celle des pratiques commerciales et des comportements des commerçants (Projet RCSO, ACS 'Attractivity commercial space', HES-VS et HEG Fribourg, mai 2014). Suite à un profond réaménagement du centre-ville (création de mesures de modération du trafic (zones 20/30 km/h), introduction de terrasses et de zones piétonnes notamment), dans lequel le trafic avait peu à peu évincé les piétons, l'étude a notamment démontré que la très grande majorité des usagers et des commerçants

jugeaient la nouvelle image du quartier positive et se déclaraient satisfaits, voire très satisfaits. du quartier dans son aménagement, son accessibilité, son offre de services et son offre commerciale. Cette étude a ainsi permis de démontrer que les facteurs d'attractivité commerciale les plus importants étaient l'aménagement du quartier, l'ambiance et la convivialité, l'offre en restauration et l'offre culturelle.

Une étude similaire a été menée à Fribourg, dans le cadre de la démarche visant à la requalification du quartier du Bourg. Les enjeux principaux à analyser étaient la mobilité, la dynamique du quartier et les places de parc. Or, il ressort des enquêtes réalisées auprès des usagers et des commerçants que l'accessibilité à pied, à vélo ou en transport public (ci-après: TP) est jugée comme positive par une grande majorité des usagers. L'accessibilité en voiture est en revanche considérée comme un des points difficiles, tout comme les aspects de disponibilité de places de parc dans la rue et en souterrain. Dans ses conclusions, l'étude recommande notamment, en termes d'aménagement de l'espace public, la création de zones de rencontre et, en matière d'accessibilité, d'encourager l'accès en TP pour les personnes travaillant dans le quartier ainsi que l'agrandissement du parking de le Grenette, projet qui est actuellement en cours d'étude.

Ce dossier particulier illustre bien la problématique soulevée par le postulat et démontre que les craintes des commerçants et des usagers sont prises en compte par l'autorité communale. Pour rappel, il a notamment été inscrit dans le plan directeur de la ville historique le principe selon lequel la requalification du Bourg ne pourrait induire aucune suppression de places de parc. Au vu du succès rencontré par la requalification du centre-ville de Sion et moyennant une volonté et une action concertées entre les autorités communales, les habitants et les commerçants, le Conseil communal est convaincu que le futur visage du quartier du Bourg pourra également être un succès, tant pour les commerçants que les habitants.

Cela étant, il reste persuadé que la poursuite de la stratégie prévue par la planification régionale et locale en matière de mobilité est la condition sine qua non pour affronter les défis que représente la croissance attendue en termes d'habitants et d'emplois d'ici à 2030, tout en garantissant la viabilité économique de la ville. En ce sens, le Conseil communal constate que la politique des transports actuelle est à même d'atteindre certains des objectifs revendiqués par les auteurs du postulat, à savoir d'assurer la fluidité du trafic motorisé, la sécurité des piétons et des cyclistes".