

Analyse du stationnement vélo autour de la gare de Fribourg



Figure 1: Stationnement à double étage, Esplanade de l'Ancienne Gare
(source: <https://www.agglo-fr.ch/mobilite/stationnement-pour-velos>)

Auteur, photographies et illustrations (sauf indication contraire)
Boris Ziegenhagen, coordinateur PRO VELO Fribourg

Relecture et validation
Comité de PRO VELO Fribourg

Première édition : février 2024

Table of Contents

1. Contexte.....	2
2. Situation actuelle.....	2
3. Bike sharing et vélo cargo.....	3
4. Analyse quantitative.....	3
5. Analyse qualitative.....	4
6. Biais de l'analyse.....	5
7. Points négatifs.....	6
8. Conseils aux cyclistes.....	7
9. Attentes envers les autorités ou les exploitants de l'espace.....	7
Références.....	7

1. Contexte

La gare de Fribourg, au même titre que toutes les gares le long de lignes ferroviaires principales, agit comme un aimant sur le périmètre de son agglomération urbaine. Avec 25'000 voyageurs par jour et une part modale du vélo en augmentation, la problématique du stationnement aux environs de la gare touche de nombreux cyclistes. Si 2 à 3 % des utilisateurs de la gare prennent le vélo pour y aller, ça implique de pouvoir stationner entre 500 et 750 vélos répartis sur la journée. Avec l'augmentation de l'utilisation du vélo, soutenue par PRO VELO Fribourg, un doublement ferait déjà exploser l'offre actuelle.

2. Situation actuelle

Dix espaces de stationnement vélos très variés en taille et en qualité sont disponibles aux alentours directs de la gare pour une capacité maximum d'environ **560 places** sécurisées.

Trois zones importantes se détachent:

- au nord, avec un grand espace à la sortie de la gare routière (n°1) et le long du sous-voie de Tivoli (n°2) avec un accès aux quais via la gare routière et un espace ouvert sur la Place de la Gare (n°3) avec un accès via l'entrée principale.

- au sud, au bout du Boulevard de Pérolles avec un espace ouvert (6) et deux couverts cote à cote (7 & 8). Accès depuis l'entrée principale.

- récemment construit, un couvert à deux étages (10) complété d'arceaux (9) sur l'Esplanade de l'Ancienne Gare avec accès direct au quai n°1 et prochainement un accès aux quais via le deuxième sous-voie en construction.

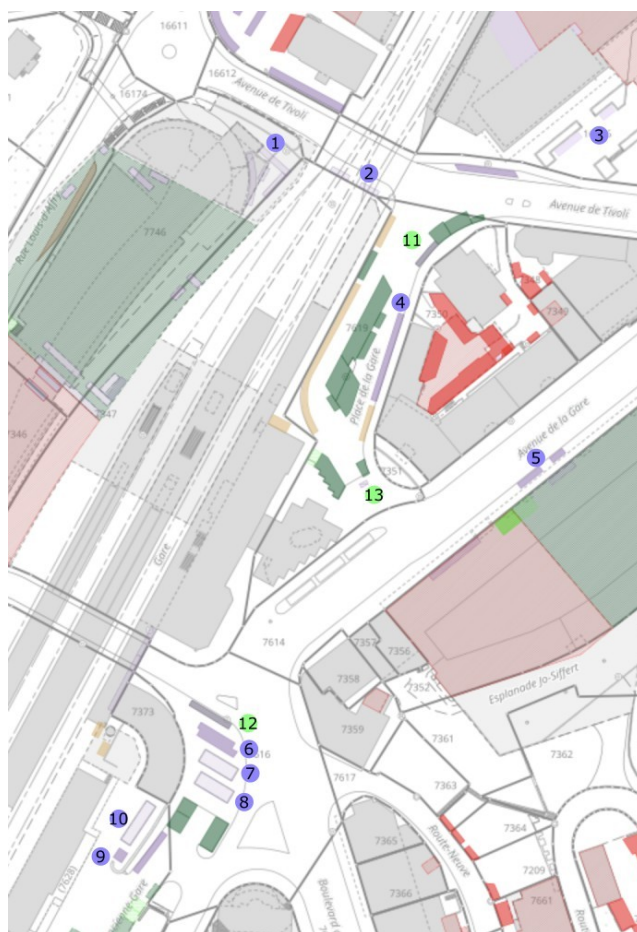


Figure 2: Stationnement aux abords de la gare de Fribourg

3. Bike sharing et vélo cargo

En dehors des stationnement pour les vélos privés, deux stations de vélos en libre-service [PubliBike](#) sont à disposition: «Fribourg gare nord» (11) au bout de la Place de la Gare et «Gare de Fribourg» (12) côté Pérolles. Ces deux stations font partie des stations les plus utilisées du réseau de l'Agglo Fribourg (environ 450 vélos pour 56 stations).



Figure 3: Vélos en libre-service PubliBike



Figure 4: Vélo cargo en location Carvelo

En plus du vélo-libre service, un vélo cargo [Carvelo](#) géré par la boulangerie Suard se trouve devant l'entrée principale de la gare (n°13).

4. Analyse quantitative

Des comptages sur cinq jours différents (quatre jours de semaine et un dimanche) ont été effectués durant le mois de février 2024.

Le taux moyen d'occupation pour toutes les places sécurisées s'établit à 58 %. Si on regarde uniquement les places couvertes, caractéristique importante en février avec des jours froids et pluvieux, le taux d'occupation grimpe à 65 %.

La quantité totale de places sécurisées semble donc suffisante pour un mois de février, qui reste l'un des mois où le vélo est le moins utilisé.

Liste des stationnements	Places sécurisées	Couvert	Type d'attaches	Nb vélos moy.	Taux d'occupation moy.	Remarques
1 Couvert gare des bus	125	Oui	Guidon/Roue avant	94	75%	15 places inutilisables, 22 pas couvertes
2 Sous-voie Tivoli	32	Oui	Arceaux N	13	39%	
3 Tivoli Poste	36	Non	Arceaux N	3	7%	
4 Place de la Gare	64	Non	Arceaux N	24	38%	
5 Avenue de la gare (centre com.)	26	Non	Arceaux N	8	31%	
6 Ouvert Pérolles	22	Non	Arceaux N	25	115%	Espaces non sécurisés entre les arceaux
7 Couvert I Pérolles	46	Oui	Arceaux N	57	125%	Espaces non sécurisés entre les arceaux
8 Couvert II Pérolles	52	Oui	Arceaux N	52	100%	
9 Arceaux Esplanade de l'Ancienne Gare	16	Non	Arceaux N	7	44%	
10 Couvert double-étage Espl. de l'Ancienne Gare	140	Oui	Glissières	39	28%	
Nb de places couvertes totales	395			255	65%	
Nombre de places totales	559			322	58%	
11 Bike Sharing Place de la Gare	18	Non	-	12	67%	
12 Bike Sharing Pérolles	28	Non	-	28	99%	
13 Vélo cargo Carvelo	1	Non	-			

Figure 5: Résultats des comptages

En revanche, les emplacements au bout du Boulevard de Pérolles, autant l'espace ouvert que les deux couverts sont quasiment systématiquement pleins. Les taux d'occupation varient de 85 % pour le dimanche

sur l'espace ouvert à 135 % en semaine sous les couverts. La moyenne de ces trois emplacements se situe toujours à et en dessus de 100 %, même le dimanche. C'est à dire qu'il y a des vélos en plus entre les arceaux sécurisés qui parfois, rendent l'accès difficile au vélo voisin.

Par contre, le grand stationnement à double étage sur l'Esplanade de l'Ancienne Gare est beaucoup moins utilisé avec un taux inférieur à 30 %. Il y a donc toujours des places disponibles à proximité des emplacements pleins quelques mètres en dessous.



Figure 6: Les deux couverts vers Pérolles, presque toujours pleins



Figure 7: Couvert côté gare routière, sauf les 20 premières places non abritées

5. Analyse qualitative

Il y a une grande disparité entre les différents stationnements. Les emplacements 3 et 5, bien que compris dans cette analyse, ont plutôt vocation à une utilisation de courte durée en lien avec les commerces et la poste centrale. Ils disposent d'arceaux permettant de sécuriser un vélo par côté et ne sont pas couverts.

L'espace couvert à la sortie de la gare routière est le plus problématique. Sa conception dépassée, un manque d'entretien (une quinzaine de supports de guidon cassés, tordus ou manquants) et un mauvais éclairage rendent l'endroit plutôt désagréable. Une partie des supports nécessitant de poser le guidon sur deux bars en acier sont dépassés et non recommandés selon le guide vélo de l'OUVEMA. Les autres supports, des étriers de roue avant posent également problème et peuvent endommager le vélo en cas de chute et acceptent mal les vélos aux dimensions spéciales (petites roues, panier à l'avant, vélo cargo, etc.).

Les emplacements 6, 7 et 8 sont globalement bons et respectent les recommandations. L'espace important entre les arceaux sur la partie non couverte permet aux vélos de grande taille ou spéciaux de trouver une place sans être expressément réservé pour eux.

Vue d'ensemble des systèmes et de leurs propriétés

Systèmes de supports	Schéma	Description	Protection contre le vol	Stationnement de long terme	Stationnement de longue durée	Coût approximatif (€/m²/mois)	Avantages / Inconvénients
Surface libre		- surface signalisée ou marquée sans autre équipement ; approprié tout au plus pour du provisoire	faible ○	○	50.-		avantages <ul style="list-style-type: none"> - bon marché - réalisable rapidement - simple à entretenir - pour toutes les catégories de deux-roues possédant un pied Inconvénients <ul style="list-style-type: none"> - pas de fixations - nécessite un pied aux vélos - pas de protection contre le renversement - désordre - danger de stationnement sauvage de véhicules à moteur - consommation d'une grande surface
Arceaux, poteaux (définitifs)		- possibilité d'appuyer et d'attacher le cadre et évent. de maintenir une pédale - idéal pour presque chaque utilisation sur le domaine public	élevée ●	●	400.- (c.-à-d. 800 par arceau)		avantages <ul style="list-style-type: none"> - bon ordre - facile à nettoyer - adapté aux véhicules spéciaux et aux remorques - peut être éliminé pour des fêtes, des cortèges, etc. (si vissés ou dans des manchons) Inconvénients <ul style="list-style-type: none"> - fondations nécessaires
Glossières (surélévation alternée)		- glossières, possibilité d'attacher le cadre et évent. de maintenir une pédale - recommandé pour du stationnement de longue durée dans des endroits où les exigences esthétiques sont faibles	élevée ●	●	300.-		avantages <ul style="list-style-type: none"> - économies l'espace - en partie sans fondations Inconvénients <ul style="list-style-type: none"> - frais élevés d'entretien et, selon le système, aussi de nettoyage - problèmes avec les sièges d'enfants et les paniers - inadapté aux véhicules spéciaux et aux remorques - effet de barrière, donc problématique sur les places et dans les rues
Etrier de roue avant (surélévation alternative possible)		- fixation de la roue avant, adéquat seulement dans les locaux fermés	faible ○	○	75.-		avantages <ul style="list-style-type: none"> - bon marché Inconvénients <ul style="list-style-type: none"> - pas de fixation pour le cadre - risque de renversement - peut piler les jantes et endommager les freins à disque - frais de nettoyage augmentés
Support de guidon		- cintre pour accrocher le guidon	faible ○	○	200.-		avantages <ul style="list-style-type: none"> - facile à nettoyer Inconvénients <ul style="list-style-type: none"> - peu convivial - peut endommager les câbles de frein, de vitesses et d'éclairage - le cadre ne peut pas être attaché ou alors qu'avec un câble en plus - ne convient pas à tous les vélos - la pratique montre que les supports de guidon sont peu utilisés
Système à double niveau		- stationnement à deux étages en cas d'espace restreint (p. ex. aux gares)	élevée ○	●	500.-		avantages <ul style="list-style-type: none"> - économie l'espace Inconvénients <ul style="list-style-type: none"> - seulement pour du stationnement de longue durée - inadapté aux enfants - inapproprié aux véhicules spéciaux et aux remorques - bruit lors de manipulations de l'étage supérieur - frais d'entretien élevés

● = approprié ● = en partie approprié ○ = inapproprié

Figure 8: Systèmes présents autour de la gare (source: OFROU, 2008)

En revanche, ces espaces vides limitent le nombre de places sécurisées. Le taux d'occupation très élevé montre que ces trois emplacements sont prisés des cyclistes.

Le meilleur emplacement est logiquement le dernier installé (2023), le parking double étage (10) sur l'Esplanade de l'Ancienne Gare. L'espace entre les glissières est suffisant, ils disposent de bons points d'attache pour les cadenas et il est facile de monter un vélo sur le deuxième étage grâce aux vérins intégrés. Huit arceaux simples non couverts (9) complètent l'offre pour des dépôts de courte durée.



Figure 9: 140 places souvent disponibles et accès direct au quai n°1

6. Biais de l'analyse

Cette analyse comporte des lacunes et se veut avant tout une analyse de base pour faire des recommandations aux utilisateurs, aux autorités et aux exploitants/propriétaires de l'espace.

Les comptages ont été fait sur cinq jours de février et ne sont donc pas représentatifs pour l'année entière. Des comptages en juin ou septembre seraient nécessaires.

De plus, les stationnements de la gare sont connus pour abriter des vélos-épaves qui ne sont plus utilisés voire abandonnés. Sans savoir quels vélos sont concernés, ils sont également présent dans les comptages alors qu'ils occupent de l'espace inutilement. Toutefois, il est bon de savoir que la police locale dépose régulièrement des feuilles d'avertissement sur les vélos semblant abandonnés et enlève les vélos qui ne seraient pas dégagés par leurs propriétaires après le temps imparti.



Figure 10: Feuille de la police locale

7. Points négatifs

- Aucun emplacement spécifique n'est prévu pour les vélos spéciaux (longtails, cargos) ou vélos avec des remorques.
- Il n'existe aucun stationnement du côté nord-ouest des voies (Rue Louis-d'Affry). Avec l'ouverture prochaine du deuxième sous-voie via le carrefour Richemond, des emplacements seraient d'autant plus utiles.
- Les supports de guidons cassés et manquants n'encouragent pas à laisser son vélo dans le secteur de la gare des bus.



Figure 11: Supports cassés



Figure 12: Attaches sur la roue avant, non recommandé



Figure 13: Sans place réservée pour les vélos spéciaux, ils prennent plusieurs places

8. Conseils aux cyclistes

- la situation évoluera avec l'ouverture du deuxième passage sous-voie de la gare. Mais pour le moment, le nouveau couvert double étage n°10 ne semble pas suffisamment utilisé par rapport à son attractivité et la sur-utilisation des couverts 7 et 8 à proximité. Il peut être recommandé, surtout pour les utilisateurs qui ont un train sur le quai n°1 (IR15 Lausanne – Fribourg et S1 en direction de Berne).
- peu visible et peu lumineux, les arceaux dans le sous-voie de Tivoli semblent également avoir un peu de capacité.
- attacher toujours le cadre de votre vélo à un élément fixe et solide.
- en cas de vol, dégradation ou question particulière, n'hésitez pas à contacter PRO VELO Fribourg.

9. Attentes envers les autorités ou les exploitants de l'espace

Une augmentation des cyclistes en ville et vers la gare est attendue et désirée pour limiter l'utilisation de la voiture dans l'ultra-centre. Selon les CFF, le flux de passagers vers la gare augmentera largement les prochaines années. Il semble donc nécessaire de :

- moderniser les parkings les moins adaptés.
- rendre les bons emplacements existants plus visibles et accessibles (panneau, carte, flyers ?).
- planifier des espaces supplémentaires à court et moyen terme.
- proposer des places adaptées aux nouveaux types de vélos (longtails, cargos) et vélos avec remorque. Le manuel de stationnement des vélos (OFROU) recommande un taux de 5 %, soit environ 30 places dans la situation actuelle.
- augmenter le nombre de places couvertes pour rendre l'utilisation plus sûre et agréable.
- construire une vélostation sécurisée permettrait à certains utilisateurs de faire le pas et de pouvoir laisser son vélo de jour comme de nuit sans risque.

Références

- OFROU (2008). [Stationnement des vélos. Recommandations pour la planification, la réalisation et l'exploitation](#)
- OUVEMA (2024). [Guide vélo, mesures de promotion du vélo](#)
- Direction générales des transports, Etat de Genève (2014). [Guide Genevois du stationnement vélo](#)
- Stadt Aarau (2021). [Veloparkierung Masterplan](#)
- [PubliBike](#), réseau de l'Agglo Fribourg
- [Carvelo](#)