



Kubski Grégoire, Garghentini Python Giovanna

Fribourg et Copenhague, même combat pour le vélo ?

Cosignataires : 0

Date de dépôt : 29.05.20

DAEC/DSJ

Dépôt

En 1973, le choc pétrolier touche l'ensemble de l'économie mondiale et le Danemark notamment où il plombe le budget des Copenhagois. A la suite de demandes et de manifestations pour la défense de la place accordée aux vélos dans la ville, les autorités investissent massivement dans la construction d'infrastructures pour le vélo.

Près de 50 ans plus tard, nous sommes touché-e-s par une autre forme de crise. Cependant, ce ralentissement doit nous permettre de prendre du recul sur l'énergie et l'argent investis pour les infrastructures en faveur du vélo. Le vélo est un moyen bon marché, non-polluant, non-bruyant, prenant peu de place et l'essor des moteurs électriques le rend accessible à tous les pans de la population. Une demande est de plus en plus forte pour l'usage de la bicyclette dans les agglomérations. Toutefois, pour l'heure, nombre de personnes sont encore réticentes, du fait de l'absence de réelles pistes cyclables, par l'absence de continuité de bandes cyclables, par la présence de places de stationnement (et donc d'ouvertures de portières dangereuses) aux abords des bandes cyclables.

En conséquence, les soussignés se permettent de poser les questions suivantes :

1. Le Conseil d'Etat envisage-t-il de profiter du plan de relance pour investir dans les infrastructures pour le vélo ?
2. Quelle est la vision du Conseil d'Etat concernant la place du vélo dans le canton de Fribourg ?
3. Des investissements vont-ils avoir lieu pour relier les communes des agglomérations jusqu'aux centres-villes ? Y a-t-il une volonté de créer des autoroutes de la mobilité douce traversant les centres urbains et/ou reliant les principaux centres urbains du canton ?
4. Y a-t-il une volonté d'implanter des réelles pistes cyclables en bordure des routes cantonales et pas uniquement des bandes cyclables ?
5. Quel est l'avis du Conseil d'Etat sur l'encouragement de l'implantation de zones à 30 km/h dans les centres urbains et, y a-t-il une volonté d'étendre de telles zones ?
6. Quels montants vont pouvoir être engagés en 2020 pour la politique d'infrastructures pour le vélo ?
7. Une campagne de prévention autour de la thématique du vélo est-elle prévue ?

—