

Réponse du Comité d'agglomération

Postulat concernant un partenariat avec une société proposant un système de traçage par GPS pour les vélos

Post_Leg2016-2021_2018_014

Auteur : Gérald Collaud (Fribourg)

1. Objet du postulat

Le présent postulat demande que l'Agglomération de Fribourg (Agglomération) étudie l'opportunité d'un partenariat avec une société proposant un système de traçage par GPS pour offrir à ses habitant-e-s une solution aux vols de vélos. L'auteur du postulat proposait d'analyser les conditions de mise en œuvre du système Trakyy implantés à Yverdon-les-Bains dans l'objectif de limiter les vols de vélos dans l'agglomération fribourgeoise.

2. Réponse au postulat

Par son Plan directeur régional d'agglomération (PDA), l'Agglomération est compétente en termes de planification de la politique de la mobilité régionale. À ce titre, elle soutient notamment le développement de la mobilité douce par le biais de mesures visant à promouvoir ce mode de transport. La protection contre le vol, qui peut constituer un obstacle au développement de la pratique du vélo en milieu urbain, répond également à cette visée. La réflexion quant à la mise en place d'un partenariat avec une société proposant un système de traçage par GPS pour les vélos volés s'insère donc dans la politique de mobilité promue par l'Agglomération.

2.1. Les vols de vélos dans l'Agglomération : analyse quantitative et qualitative

La sécurité constitue une préoccupation majeure dès lors que le vol constitue un phénomène important en lien avec le stationnement des cycles : selon l'Office fédéral de la statistique (OFS) en moyenne 40'000 vélos sont volés en Suisse chaque année. Cette infraction s'avère d'autant plus fréquente en milieu urbain. L'Agglomération ne fait pas exception. Les données statistiques recueillies auprès de la *Police cantonale de Fribourg (Police cantonale)*, permettent de révéler certains constats au niveau de l'évolution et des conditions propres à cette problématique.

a) Analyse quantitative

Un premier constat à souligner est la baisse tendancielle du nombre de vélos volés (figure 1). Alors que près de 392 dépôts de plaintes ont été enregistrés auprès de la *Police cantonale* en 2017, ce chiffre était de 293 pour l'année 2021, soit 357 vélos volés pour 100'000 habitant-e-s. À titre de comparaison, dans d'autres agglomérations, telles que Berne et Bâle, ce sont plus de 1'500 vélos pour 100'000 habitant-e-s qui sont volés chaque année.

Si cette observation peut sembler rassurante, il faut néanmoins prêter attention au fait que, parmi ces vols, la part des cycles électriques augmente : plus d'un tiers des vélos volés en 2021 étaient des vélos électriques. L'accroissement de ce phénomène inquiétant est toutefois à mettre en lien avec l'augmentation de la part des vélos électriques vendus par rapport aux vélos conventionnels. Selon les dernières statistiques plus de 40 % des vélos vendus en 2020 étaient électriques.

Finalement, il convient encore de noter, qu'en 2021, les communes membres de l'Agglomération les plus touchées par cette infraction étaient Fribourg, Villars-sur-Glâne et Düdingen. Réunies, ces trois communes ont concentré 83 % des vols (figure 2). Ce constat est à mettre en perspective avec le nombre d'habitants-emplois des communes respectives.

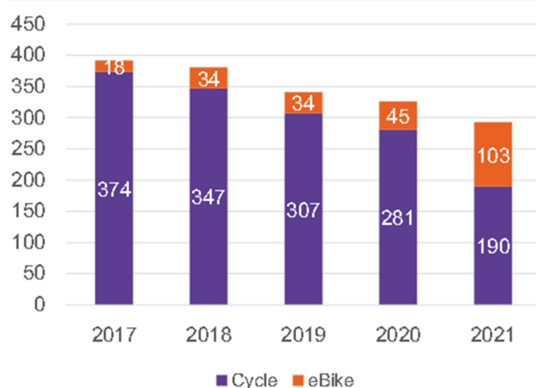


Figure 1 : évolution du nombre de cycles et de eBikes volés dans l'agglomération (Police cantonale de Fribourg, données 06.03.22)

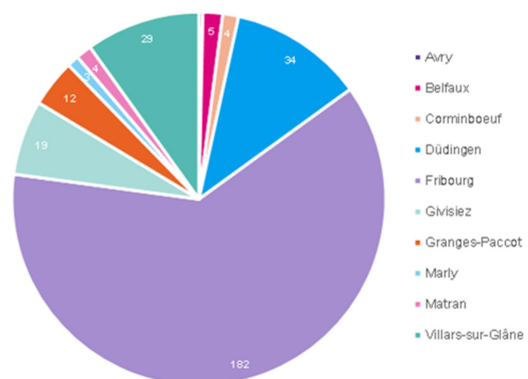


Figure 2 : nombre de cycles et de eBikes volés par communes membres de l'Agglomération en 2021 (Police cantonale de Fribourg, données 06.03.22)

b) Analyse qualitative

Concernant la période et le lieu de l'infraction, les vols se déroulent essentiellement entre les mois de juillet et d'octobre et ont principalement lieu en extérieur tant sur le domaine privé que sur la voie publique. La gare et les garages communs ou locaux à vélos arrivent en seconde position. La *Police cantonale* explique par ailleurs qu'il s'agit généralement de vols d'opportunité ou d'usage. Autrement dit, aucune récurrence ou réseau n'est à signaler ou alors de manière très ponctuelle.

2.2. Le système TrackYv

Développé initialement par une société privée en partenariat avec la ville d'Yverdon, TrackYv est un système de traçage GPS destiné à faciliter la recherche des vélos disparus. Concrètement, le système fonctionne par le biais d'une puce directement implantée dans les vélos et de récepteurs fixes ou mobiles généralement installés sur les véhicules municipaux ou de police. Les premiers résultats, de cette solution de lutte contre le vol de vélos pionnière technologiquement, semblaient prometteurs.

Cependant, les récentes actualités concernant ce système ne sont plus aussi optimistes. En effet, la société TrackYv souhaite réorienter ses activités et cherche un repreneur alors qu'elle détenait le monopole du marché suisse de ce type de dispositif. Un désintérêt des collectivités publiques, faute de résultats satisfaisants, semble en être la cause.

Par ailleurs, il faut également souligner les limites opérationnelles et financières de ce système. En raison de la nécessité de disposer d'un récepteur, la recherche s'opère uniquement à une échelle locale voire régionale. Or, dans la majorité des cas, et notamment pour les vélos électriques, les vélos volés sont rapidement exportés à une échelle nationale, voire internationale. De plus, le signal émis par la puce ne peut pas être détecté par le récepteur à une distance supérieure à 300 mètres ce qui implique la nécessité d'un nombre important de récepteurs. De surcroît, considérant les aspects financiers, les coûts occasionnés pour les privés et les collectivités sont relativement importants. Les puces, à la charge de l'usager, coûtent CHF 100. De facto, seuls les cyclistes dont le vélo présente une certaine valeur optent pour ce dispositif. Au niveau de la collectivité, des frais fonctionnels annuels s'ajoutent aux coûts de conception, d'acquisition des boîtiers et de communication. Au total, la ville d'Yverdon a ainsi investi CHF 17'500 et supportait des coûts annuels de fonctionnement de CHF 9'200. In fine, ces facteurs ont influencé les parties prenantes du projet à renoncer à ce système.

Le système de traçage par GPS, tel que développé et proposé par la société TrackYv, ne s'est donc pas avéré suffisamment concluant au niveau opérationnel et financier. Les problèmes techniques et les contraintes rencontrés lors de la mise en œuvre pratique du dispositif ont ainsi eu raison du déclin de l'activité de la société.

2.3. Les alternatives à TrackYv

Grâce à l'avancée technologique, la question de la localisation par GPS des vélos volés reste ouverte. À ce titre, il est à noter que les recherches actuelles portent principalement sur des systèmes de localisation instantanée et s'orientent vers des dispositifs à implémenter à titre privé sans réelle nécessité d'intervention publique. Ces technologies ne présentent toutefois pas encore le niveau de maturité requis pour arrêter les contours d'une politique publique en la matière.

3. Conclusion

La promotion de la mobilité douce est une stratégie importante pour l'*Agglomération*. La présente analyse démontre toutefois que le système de traçage par GPS, tel que l'a développé la société TrackYv, n'est pas une solution fiable de lutte contre le vol de vélo. L'avancée technologique permet à certaines alternatives d'émerger, mais celles-ci ne semblent pas nécessiter un rôle actif des pouvoirs publics. Le *Comité d'agglomération de l'Agglomération (Comité)* se propose ainsi de suivre l'évolution du marché, mais suggère de renoncer à un éventuel partenariat avec les sociétés qui développent ce type de solutions.

Le *Comité* constate en outre que des aménagements de stationnement qualitatifs permettent de limiter les vols. À ce titre, il estime notamment que les mesures 23.1 et 23.2 du Projet d'agglomération de deuxième génération de l'*Agglomération*, visant à aménager des abris-vélos aux abords des gares ainsi qu'aux abords des pôles d'enseignement, d'activités et de loisirs, et la mesure 3M.07.13 du Projet d'agglomération de troisième génération de l'*Agglomération*, projetant la création de 3'000 places de parcs pour les vélos, répondent à cet aspect. Il encourage les communes à y participer afin d'accroître la sécurité du stationnement des cycles.

Ce postulat est ainsi liquidé.

Fribourg, le 14 avril 2022