
Postulat concernant l'augmentation de la cadence des transports publics dans le quartier de Bourguillon

Post_Leg 2011-2016_2013_017

Auteurs : Jean-Pierre Gauch (Fribourg)

Co-auteurs : Christoph Allenspach, Cyril Berton, Jérôme Hayoz, Adeline Jungo, Christa Mutter, Pierre-Olivier Nobs, Pius Odermatt, Eleonora Schneuwly-Aschwanden, Cécile Thiémond, Rainer Weibel et Pascal Wicht (Fribourg) / Eric Mennel (Givisiez) / Bertrand Spaeth (Marly) / François Grangier (Villars-sur-Glâne)

Lors de sa séance du 5 décembre 2013, le Conseil d'agglomération a accepté la transmission du postulat de M. Gauch et consorts concernant l'augmentation de la cadence des transports publics dans le quartier de Bourguillon.

Réponse du Comité d'agglomération

Suite au dépôt du postulat n°17, le Comité d'agglomération a examiné la desserte en transport public du quartier de Bourguillon et a réfléchi au développement adéquat de celle-ci et aux différentes solutions envisageables, dans le contexte de la fermeture au trafic individuel motorisé (TIM) du Pont de Zaehringen.

1. Situation actuelle

Horaires de desserte

Le quartier de Bourguillon est actuellement desservi par la ligne régionale 127 Fribourg-Plaffeien. Les jours de semaine, la ligne régionale 125 Fribourg-Tafers ajoute, à cette desserte de base, 2 courses dans la direction Fribourg-Bourguillon et 3 courses dans la direction Bourguillon-Fribourg. Le quartier est également desservi la semaine, en soirée, par la ligne 142 (1 course à 23h08) et le week-end par la ligne de nuit 143 (2 courses à 1h38 et 2h38). En semaine, la juxtaposition de certaines courses de la ligne 125 avec des courses de la ligne 127 donne effectivement des écarts minimaux surprenants entre deux bus, comme mentionné dans le postulat (2 minutes dans la direction Bourguillon-Fribourg et 6 minutes dans la direction Fribourg-Bourguillon). En ce qui concerne les écarts maximaux décrits dans le postulat, ils se produisent en soirée, avec dans la direction de Bourguillon deux écarts successifs de 1h36 et 1h30 (20h02, 21h38, 23h08) ainsi qu'en direction de Fribourg un écart de 2h15 (20h14, 22h29). De 6h00 à 20h00, une cadence d'1h est assurée dans la direction de Bourguillon. La ligne 127 est renforcée pour atteindre au minimum une cadence à 30 minutes aux heures de pointe le matin entre 6h00 et 8h30, à midi entre 11h30 et 12h30, et en fin d'après-midi entre 15h00 et 19h00. Dans la direction de Fribourg, un écart de 1h30 se produit en journée entre 9h14 et 10h44, sinon, l'écart maximal en journée est d'1h avec un écart maximal réduit à 35 minutes aux heures de pointe (6h15-9h15, 13h15-14h15, 15h15-16h15, 17h15-19h15). Durant le week-end, la desserte du quartier de Bourguillon est faible. Si l'on excepte un écart de 30 minutes apparaissant dans l'horaire du dimanche, on retrouve des écarts minimaux entre les bus de 1h30 dans les 2 directions et des écarts maximaux de 3h (direction Bourguillon) ainsi que 3h30 (direction Fribourg). Les horaires de la desserte du quartier de Bourguillon pour l'année 2014 figurent en annexe.

Prestations déjà mises sur pied par l'Agglomération

La ligne 127 étant une ligne régionale, elle est commanditée par le Canton. Cette ligne n'est donc pas dépendante de l'Agglomération. Le Comité entreprend cependant des démarches pour renforcer la desserte du quartier de Bourguillon en commandant 6 paires de courses supplémentaires les jours de semaine, qui ne sont pas prévues dans le trafic régional. Ces paires de courses circulent uniquement entre Fribourg et Bourguillon (3 d'entre elles sont prolongées jusqu'à St-Ursen, avec qui l'Agglomération a trouvé un accord). Ces courses complètent l'horaire de base de la ligne 127 de façon à obtenir une cadence de 30 minutes aux heures de pointe (7h32, 8h32, 18h32 au départ de Fribourg), à rapatrier les écoliers vers Bourguillon à la fin des cours le matin (11h37) et à éviter un écart trop important entre les courses à certaines heures de la journée.

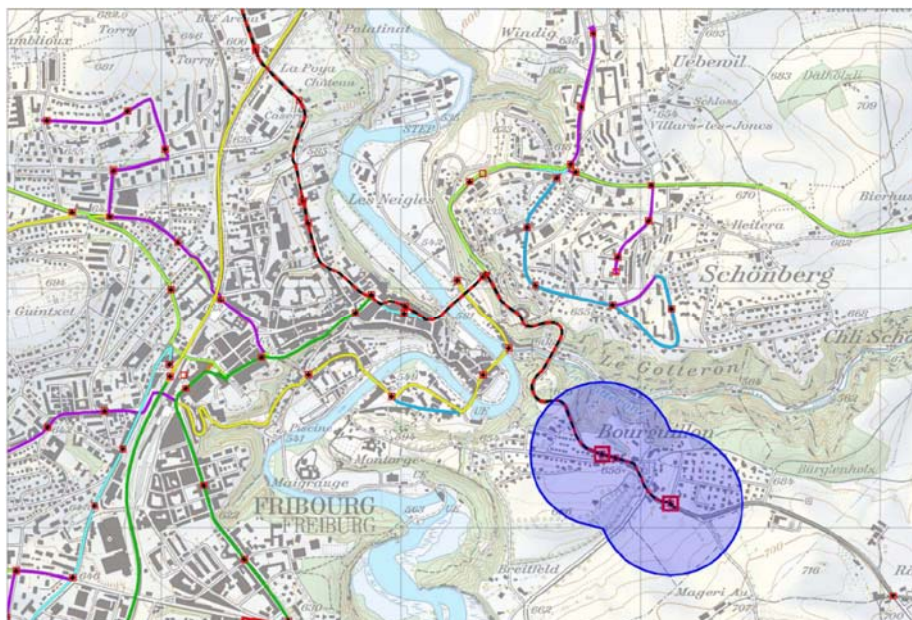
Sans ces courses, 6 écarts de 1h30 se produiraient sur la ligne en pleine journée (3 en direction de Bourguillon et 3 en direction de Fribourg).

Utilisation actuelle des transports publics dans le quartier de Bourguillon

Le quartier de Bourguillon étant relativement éloigné des autres quartiers de la Ville de Fribourg et, de ce fait, du reste du réseau TPF, nous pouvons admettre que seuls les arrêts « La Tour » et « Niquille » desservent la population de Bourguillon.

La moyenne journalière de montées et descentes pour ces deux arrêts peut dès lors être acceptée comme une représentation du nombre de trajets effectués par les habitants du quartier. Cette moyenne est, d'après les statistiques 2012, de 369, soit environ 7 usagers par course au départ ou à destination de Bourguillon. Les flux se concentrent majoritairement en direction de Fribourg le matin avant 8h et en direction de Bourguillon à partir de 15h. Les flux opposés sont négligeables. Parmi ces trajets, un peu moins d'une centaine peuvent être attribués aux écoliers qui effectuent 4 trajets par jours (7h14 et 13h14 en direction de Fribourg, 11h37 et 16h02 en direction de Bourguillon). Entre 9h et 15h, les courses ont une fréquentation beaucoup plus faible. Les statistiques, selon l'horaire récoltées en 2010, montrent une fréquentation moyenne de 6 à 7 voyageurs pour la course supplémentaire de 8h14 en direction de Fribourg, fréquentation qui chute à 4 à 5 voyageurs pour la course supplémentaire de 8h39. Cette baisse de la fréquentation après 8h justifie la décision de ne pas combler l'écart important entre 9h14 et 10h44 par une autre course supplémentaire.

Mis en relation avec la population du quartier (791 habitants, statistique 2012), le nombre de trajets journaliers à Bourguillon donne un rapport trajets/habitant de 0,47, ce qui paraît assez faible. L'utilisation des transports publics est beaucoup plus élevée dans les quartiers centraux pour des raisons évidentes, mais les autres quartiers plus périphériques et à dominante résidentielle (Auge, Neuveville, Schönberg) affichent tout de même un rapport trajets/habitant sensiblement supérieur à Bourguillon, le plus faible étant le quartier du Schönberg avec 0,85 (7'983 montées et descentes comptabilisées aux arrêts situés dans le quartier pour 9'369 habitants). Une piste pour l'explication de ces différences est à chercher dans la faible densité autour des arrêts de bus. Les constructions résidentielles pavillonnaires, dans le quartier de Bourguillon, sont en effet relativement décentralisées par rapport aux arrêts. En conséquence, les deux arrêts de bus ne desservent pas l'ensemble de la population du quartier. Dans leur rapport technique de janvier 2014 « Evolution du réseau Agglo 2014-2018 », les TPF se basent sur un rayon d'attractivité de 300m autour de chaque arrêt pour déterminer la population et les emplois à Bourguillon, comme représenté sur la



Rayon d'attractivité des arrêts La Tour et Niquille, TPF:
Evolution du réseau Aaglo 2014-2018. Rapport technique. janvier 2014. p. 13

cadences renforcées, comme le postulat le demande. Si, durant la semaine, les contraintes dues aux horaires sont moindres, il est certain que celles-ci sont extrêmement dissuasives le week-end.

2. Développement adéquat de l'offre en transport public pour le quartier de Bourguillon

Comparaison de la desserte avec les autres quartiers de l'agglomération

Le quartier du Schönberg de la Ville de Fribourg, desservi par les lignes 2 et 6, a une population et une aire bâtie en rien comparables au quartier de Bourguillon. Les quartiers de l'Auge et de la Neuveville de la Ville de Fribourg sont desservis par la ligne 4 à une cadence de 15 minutes et affichent un caractère plus urbain que Bourguillon. Ils comptent un plus grand nombre d'infrastructures et davantage d'habitants (1'114 pour l'Auge et 1'600 pour la Neuveville), ils sont situés plus près du centre de la Ville de Fribourg et l'habitat y est plus dense. En ce qui concerne les autres communes de l'agglomération, les lignes 1, 2, 5 et 6 relient certains quartiers de Villars-sur-Glâne, Marly et Granges-Paccot, qui ont un caractère urbain, une forte densité de population, ou accueillent des infrastructures d'importance. Ces lignes traversent et desservent également des quartiers fortement peuplés tout le long de leur tracé. Si les lignes 8, 9 et 11 relient des quartiers moins denses (La Faye, Chésopelloz et Rosé) à la gare de Fribourg, l'intégration de ces lignes dans le réseau urbain ne signifie pas forcément que leur fréquence est plus élevée que celle d'une ligne régionale. Le quartier des Osses à Givisiez a, par exemple, une desserte comparable à celle de Bourguillon en semaine. Certains quartiers de l'agglomération, d'une taille semblable au quartier de Bourguillon (comme le quartier du Pâquier à Marly), ne disposent d'aucune desserte en transport public. Dans ce contexte, on peut admettre que le niveau de desserte actuel du quartier de Bourguillon correspond globalement à celui d'autres quartiers de l'agglomération présentant des caractéristiques similaires.

Aspect financier

La ligne 127 étant une ligne régionale, seules les courses supplémentaires commandées par l'Agglomération sont payées par celle-ci, ce qui correspond, en 2014, à un coût de CHF 109'283. Bien qu'il ne soit pas pertinent d'associer un coût spécifique à chaque unité territoriale dans un réseau de transport public, on peut toutefois admettre, au vu de ce chiffre, que l'effort financier consenti par l'Agglomération à la desserte en transport public du quartier de Bourguillon est limité. Ce coût est faible pour l'Agglomération, uniquement en raison de la prise en charge par le canton de la majeure partie de la desserte de Bourguillon. La desserte de Bourguillon pose problème du fait de la localisation de ce quartier, qui est éloigné du reste du réseau et se situe aux limites de l'agglomération. Sa desserte par une ligne urbaine nécessiterait la prolongation de cette ligne sur une importante distance (au moins 1km), sans qu'on puisse desservir d'autres habitants de l'agglomération au passage. On comprend qu'un renforcement conséquent de la desserte de Bourguillon par l'Agglomération, afin de satisfaire les demandes des postulants, ferait exploser le coût présenté plus haut et serait difficilement justifiable étant donné la faible population de ce quartier.

Nécessité d'une hausse de l'utilisation des transports publics

Au niveau des transports publics, la priorité est de mettre sur pied un service là où il sera utilisé. A ce titre, les instances cantonales fixent un seuil minimum de 20% quant au taux de couverture d'une ligne de bus, pour accepter son subventionnement. La ligne Fribourg - St. Ursen (courses supplémentaires commandées par l'Agglo) affichait un taux de couverture de 12,4% pour l'année 2012, le plus faible de toutes les lignes commandées par l'Agglomération. Par conséquent, pour être justifiable, tout renforcement de l'offre en transport public du quartier de Bourguillon devrait obligatoirement être accompagné d'une hausse de la fréquentation des bus desservant ce quartier. Dès lors, il faut se demander quel niveau de desserte en transport public devrait être atteint dans le quartier de Bourguillon afin d'attirer un nombre conséquent d'usagers supplémentaires. La faible population du quartier de Bourguillon, les habitudes de mobilité de ses habitants, plutôt tournés vers le TIM, ainsi que la faible densité de l'habitat, peuvent faire penser que les efforts à fournir, pour améliorer l'offre, devraient être conséquents pour attirer un nombre d'utilisateurs assez faible au final, malgré la fermeture du pont de Zaehringen. Le Comité souhaite éviter qu'une augmentation de l'offre en transport public pour le quartier de Bourguillon s'accompagne d'une sous-utilisation de ce service.

Conséquences prévisibles de la fermeture du pont de Zaehringen au TIM

La combinaison de l'ouverture du pont de la Poya et de la fermeture au TIM du pont de Zaehringen peut contribuer à faciliter l'accès d'une partie de l'agglomération aux habitants de Bourguillon mais elle rend le Bourg et une partie du centre-ville de Fribourg moins accessibles. L'un des rôles de cette mesure est de diminuer le trafic au centre-ville et d'inciter à l'utilisation des transports publics à la place du TIM. Etant donné les défis croissants liés à la mobilité et aux problèmes engendrés par le TIM, cette tendance va probablement se renforcer davantage à l'avenir. Ce n'est donc pas la fermeture du pont de Zaehringen, en tant que mesure individuelle, mais la difficulté croissante à accéder au centre-ville en voiture, qui exercera sa contrainte sur les habitants de Bourguillon dans les prochaines années. Cette politique ne peut exercer son effet incitatif que si un certain niveau de desserte en transport public est assuré, sans quoi elle servirait uniquement à pénaliser les habitants du quartier. Il apparaît clairement que même s'il n'est pas adéquat de desservir le quartier de Bourguillon à des cadences élevées, un seuil minimal, offrant une véritable alternative aux TIM, doit être atteint par l'offre en transport public.

3. Solutions envisageables

Connexion à une ligne urbaine

Des réflexions ont été menées par le passé, entre autres sur les lignes 4 et 10, dans l'optique de connecter le quartier de Bourguillon aux transports publics urbains. Ces variantes, présentant un rapport coût/utilité trop élevé, ont été rejetées. Dans le contexte actuel, les pratiques d'urbanisation, qui visent à réduire le mitage du territoire et à rationaliser l'utilisation des ressources, en particulier en ce qui concerne les transports, prônent une concentration du bâti autour des principaux axes de transport public. Une offre en transport public compétitive va, déjà aujourd'hui, de pair avec un quartier dense, que ce soit en termes d'habitats ou d'activités, et cet aspect sera encore renforcé à l'avenir. Dans ce contexte, la planification des axes principaux de transport public doit logiquement se concentrer sur des quartiers dont le développement et la densification sont possibles et souhaités. Le quartier de Bourguillon, bien qu'il se situe sur le territoire de la Ville de Fribourg, présente des caractéristiques assez peu urbaines. Il s'agit avant tout d'un quartier résidentiel pavillonnaire, peu dense, abritant peu d'activités, et situé dans un cadre naturel relativement préservé. Dans son plan d'aménagement local, la Ville de Fribourg ne prévoit pas de poursuivre le développement urbain du quartier, mais de maintenir sa vocation résidentielle et sa faible densité. Les abords immédiats des surfaces bâties dans le quartier sont d'ailleurs vus, dans ce document, comme des milieux naturels et éléments paysagers à préserver. Il existe à l'inverse, dans l'agglomération de Fribourg, des quartiers à fort potentiel de densification, dont le développement est prévu et qui sont plus adaptés pour la connexion à une ligne urbaine principale. La planification doit, en conséquence, prioriser l'établissement de lignes principales de transport public dans les secteurs en densification et propices au développement, plutôt que l'étalement de ces lignes sur des secteurs périphériques dont le développement urbain sera amené à stagner dans les prochaines années. Par ailleurs, le quartier de Bourguillon étant déjà desservi par le trafic régional, la prolongation d'une ligne urbaine à horaires réguliers vers le quartier créerait des doublons, provoquant une sous-utilisation du service.

Cadencement de la ligne régionale 127

Si l'Agglomération n'a pas de compétence en matière de trafic régional, elle dépose depuis plusieurs années, auprès des autorités cantonales, la demande pour un cadencement intégral de la ligne 127. Elle collabore, dans ce sens, avec des communes extérieures à l'Agglomération qui ressentent le besoin d'un renforcement des cadences sur cette ligne.

Comme présenté au point 1, entre 9h et 15h, si l'on excepte les écoliers qui empruntent des courses à horaires fixes, les flux d'usagers sont négligeables. Une cadence à 30 minutes sur l'entier de la journée est donc jugée inutile. Il s'agirait plutôt, d'une part, d'assurer le renforcement de la cadence aux heures de pointe, en intégrant les renforts actuellement pris en charge par l'Agglomération dans le trafic régional (leur prolongement sur toute la ligne permettrait une rationalisation des coûts et une optimisation des horaires) et d'autre part, de compléter les horaires le samedi et le dimanche afin de donner la possibilité aux habitants du quartier de se rendre au centre-ville en transport public le week-end. Un cadencement intégral à l'heure (plus des renforts en semaine) correspondrait à 24 paires de courses en semaine sur l'ensemble du tracé, 17 paires de courses le samedi au lieu des 9 actuelles, et 16 paires de courses le dimanche au lieu des 8 actuelles pour un coût estimé à environ CHF 600'000.

4. Conclusions

La desserte actuelle du quartier de Bourguillon est celle d'un quartier périphérique peu dense. Si les transports publics y sont relativement peu utilisés à l'heure actuelle, il conviendra, à l'avenir, de renforcer l'offre en transport public de ce type de quartier, seule mesure qui permet de diminuer le trafic automobile au centre-ville.

Pour les raisons évoquées ci-dessus, il ne convient pas de connecter le quartier de Bourguillon à une ligne urbaine. Par ailleurs, les doutes quant à une augmentation significative de la fréquentation des bus dans ce quartier ne plaident pas en faveur d'une solution uniquement centrée sur le quartier de Bourguillon. La solution la plus adéquate est de passer par une amélioration des cadences de la ligne régionale 127, pour laquelle une réelle demande existe au-delà du périmètre de l'agglomération. **Dans un premier temps, le Comité propose de déposer, auprès des autorités cantonales, une demande concernant le cadencement intégral à l'heure de la ligne 127 en semaine ainsi que le week-end, de même que l'intégration au trafic régional des renforts actuellement pris en charge par l'Agglomération.**

Fribourg, le 6 novembre 2014

Annexe : horaires de desserte du quartier de Bourguillon

Annexe : Horaires de desserte du quartier de Bourquillon

Fribourg - Bourquillon : horaires semaine (les paires de courses commandées par l'Agglomération sont surlignées en bleu)

Arrêts/ligne	127	127	125	127	127	127	127	127	127	127	127	127	125	127	127
Fribourg, Gare	06:02	06:32	06:38	07:02	07:32	08:02	08:32	09:32	10:32	11:37	12:02	12:32	12:38	13:32	14:02
Fribourg, Niquille	06:09	06:39	06:44	07:09	07:39	08:09	08:39	09:39	10:39	11:44	12:09	12:39	12:44	13:39	14:09

Arrêts/ligne	127	127	127	127	127	127	127	127	127	127	127	142 (lu-Je)
Fribourg, Gare	15:02	15:32	16:02	16:32	17:02	17:32	18:02	18:32	19:02	20:02	21:38	23:02
Fribourg, Niquille	15:09	15:39	16:09	16:39	17:09	17:39	18:09	18:39	19:09	20:09	21:45	23:14

Bourquillon - Fribourg : horaires semaine (les paires de courses commandées par l'Agglomération sont surlignées en bleu)

Arrêts/ligne	127	127	127	127	127	127	127	127	127	125	127	127	127	127	125
Fribourg, Niquille	06:14	06:44	07:14	07:44	08:14	08:39	09:14	10:44	11:44	12:14	13:14	13:44	14:14	15:14	15:37
Fribourg, Gare	06:27	06:57	07:27	07:57	08:27	08:52	09:27	10:57	11:57	12:26	13:27	13:57	14:27	15:27	15:49

Arrêts/ligne	127	127	127	125	127	127	127	127	127	127	127
Fribourg, Niquille	15:39	16:14	17:14	17:37	17:44	18:14	18:44	18:54	19:14	20:14	22:29
Fribourg, Gare	15:52	16:27	17:27	17:49	17:57	18:27	18:57	19:07	19:27	20:27	22:42

Fribourg - Bourquillon : horaires samedi

Arrêts/ligne	143	143	127	127	127	127	127	127	127	127	127	127
Fribourg, Gare	01:00	02:00	07:02	08:32	10:02	12:02	15:02	17:02	18:32	20:02	21:38	23:38
Fribourg, Niquille	01:38	02:38	07:09	08:39	10:09	12:09	15:07	17:09	18:39	20:09	21:45	23:44

Bourquillon - Fribourg : horaires samedi

Arrêts/ligne	143	143	127	127	127	127	127	127	127	127	127
Fribourg, Niquille	01:38	02:38	06:44	08:14	09:44	11:44	13:14	16:44	18:14	19:44	22:29
Fribourg, Gare	01:50	02:50	06:57	08:27	09:57	11:57	13:27	16:57	18:27	19:57	22:42

Fribourg - Bourquillon : horaires dimanche

Arrêts/ligne	143	127	127	127	127	127	127	127	127	127	142
Fribourg, Gare	01:00	02:00	08:32	10:02	12:02	15:02	16:32	18:02	19:32	21:38	23:08
Fribourg, Niquille	01:38	02:38	08:39	10:09	12:09	15:09	16:39	18:09	19:39	21:45	23:14

Bourquillon - Fribourg : horaires dimanche

Arrêts/ligne	143	143	127	127	127	127	127	127	127	127
Fribourg, Niquille	01:38	02:38	08:14	09:44	11:44	13:14	16:14	16:44	19:14	22:29
Fribourg, Gare	01:50	02:50	08:27	09:57	11:57	13:27	16:27	16:57	19:27	22:42