

---

**Question concernant la prise en compte des transports publics dans le cadre de la révision du Plan d'aménagement local et de la revalorisation des quartiers au sein de l'agglomération**

Quest\_Leg2011-2016\_2014\_020

Auteur : Pius Odermatt (Fribourg)

---

**Réponse du Comité d'agglomération**

**1. Généralités**

Les réseaux de transport public (ci-après : TP) sont étudiés dans les planifications directrices cantonales puis, déclinés dans les planifications directrices régionales, les plans d'aménagement locaux et enfin, dans les règlements communaux. Ces documents fixent les itinéraires et les points d'arrêts des transports publics en fonctions de l'urbanisation des quartiers, des charges du trafic individuel motorisé et d'autres critères en lien avec la démographie et l'activité humaine.

Pour élaborer et coordonner ces outils de planification, des groupes de travail ad hoc sont constitués. Ils réunissent les services de l'Etat, les entreprises de transports, l'Agglomération de Fribourg (ci-après : Agglomération), les communes concernées et les mandataires spécialisés dans le domaine des TP. Le pilote des études varie selon l'échelle de planification. A l'issue des études, toutes les planifications précitées font l'objet de procédures de consultations publiques et d'adoption cantonale ou fédérale.

Concernant l'exploitation des itinéraires et des arrêts, il revient aux entreprises de TP d'élaborer un service, qui comprend les cadences, les horaires et les tarifs. Ledit service fait l'objet d'une offre de prestations, qui est négociée avec les commanditaires, à savoir le canton et l'Agglomération.

Les bases légales pour planifier un réseau de TP et son exploitation sont respectivement, la loi fédérale sur l'aménagement du territoire du 22 juin 1979 (LAT ; RS 700.1) et la loi sur le transport de voyageurs du 20 mars 2009 (LTV ; RS 745.1).

**2. Aménagement urbain : Conséquences sur les TP**

La réalisation du Pont de la Poya, de la halte ferroviaire « Poya », des aménagements prévus dans le quartier du Bourg ainsi que d'autres aménagements modérateurs de la vitesse du trafic dans les quartiers d'habitation ont des conséquences sur les Transports publics fribourgeois (ci-après : TPF). Pour l'auteur de la question, il s'agit de préciser les généralités précitées en lien avec la ligne 1 « Marly - Portes-de-Fribourg ».

Concrètement, pour répondre à la question, il faut aborder les thèmes suivants :

- L'organisation et le processus de décision dans les projets de TP,
- la modération de la vitesse du trafic et les conséquences sur les TP,
- les éléments permettant le choix entre des variantes d'itinéraire d'une ligne de TP.

Ces thèmes sont détaillés comme suit :

L'organisation et le processus de décision dans les projets de TP

Le quartier du Bourg fait l'objet de plusieurs mesures du Projet d'agglomération de deuxième génération (ci-après : PA2). Les études du quartier du Bourg sont pilotées par la Ville de Fribourg. Le Comité d'agglomération a été associé dans les démarches du concours, dont les résultats sont désormais connus depuis le 25 juin 2015. Pour le développement des projets et leur réalisation à venir, l'Agglomération est également intégrée dans les groupes de travail pour assurer la conformité du résultat global avec le PA2. Les décisions sont prises par le Conseil Communal de la Ville de Fribourg, sur la base de rapports élaborés par les groupes de travail. Au niveau de l'Agglomération, le Comité et le Conseil seront amenés à se prononcer, à l'horizon 2017, sur les co-financements des mesures du PA2, qui sont liés à ce projet. Tous les projets feront l'objet de mises à l'enquête publique.

Au niveau du secteur de la halte « Poya », le canton a assuré la coordination générale. La Ville de Fribourg y a été fortement associée. Elle a piloté certaines mesures d'accompagnement en lien avec la halte « Poya » et le pont connexe. D'un point de vue réglementaire, un plan directeur partiel des transports a permis d'assurer la bonne conduite de ces projets.

En outre, le Comité d'agglomération a été associé pour assurer le suivi des mesures du PA2, à l'instar des explications ci-dessus en lien avec le quartier du Bourg.

#### La modération de la vitesse du trafic et les conséquences sur les TP

Comme vu précédemment, les TPF sont associés aux études. Ils ont pour mission d'assurer la qualité de l'offre pour l'ensemble de la ligne de bus concernée. Ils tiennent ainsi compte dans leurs planifications, des conditions de circulation générales.

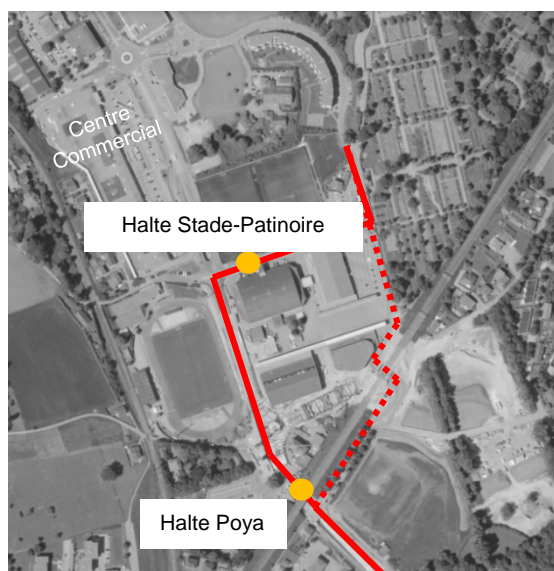
Autrement dit, les TPF tiennent compte des projets qui prévoient des aménagements modérateurs de la vitesse du trafic, type zone 30 km/h, dans le quartier du Bourg ou ailleurs pour assurer la vitesse commerciale globale, un service ponctuel et confortable. A ce sujet, lesdites zones influencent relativement peu la vitesse commerciale globale des lignes de bus. En effet, elles concernent uniquement des portions de ligne de quelques centaines de mètres sur des lignes qui en comptent 5 à 10 km. Localement, lesdites zones créent une diminution de la vitesse des bus, certes, mais en réalité, les effets de ces zones sont positifs ou dans le moins favorable des cas, neutres.

En effet, en créant de la modération de trafic, ce dernier a tendance à se réorganiser sur d'autres axes routiers. Il libère donc l'espace routier. Le trafic TP s'en trouve fluidifié avec une diminution des congestions aux heures de pointe. La diminution générale de la vitesse permet ainsi de garder une vitesse régulière pour les bus, même aux heures de pointe. Elle apporte de la stabilité dans les horaires.

Quant au secteur de la halte Poya et du pont connexe, il est certain qu'il y a eu des effets négatifs sur les TP durant le chantier. La ligne 1 a perdu des clients dans le secteur. Par ailleurs, la vitesse commerciale de la ligne 1 est restée stable à 20km/h malgré le chantier ou les fortes charges du trafic situées sur la Rue de Morat. Il faut toutefois noter que ces effets se dissipent rapidement à la fin des chantiers, voire créent un effet positif car avec l'amélioration de l'infrastructure, l'attractivité de la ligne augmente. Pour la ligne 1, il faudra mesurer les effets du secteur précité dans un an pour voir si les clients ont pris conscience des améliorations (ce qui semble déjà le cas selon les tendances).

#### Choix de la variante des itinéraires entre allée du Cimetière – Chemin de St-Léonard

Le dernier point à traiter concerne le tracé de la ligne 1. Des variantes avaient été étudiées par les TPF avec la Ville de Fribourg, l'Agglomération et la commune de Granges-Paccot, notamment dans le cadre du Mandat d'étude parallèle du Plateau d'Agy et des études en lien avec le pont de la Poya. Les deux principales variantes sont exposées dans le schéma ci-dessous :



Ligne 1  
— Itinéraire via l'Allée du Cimetière  
..... Itinéraire via le Chemin de St-Léonard

Plusieurs raisons ont conduit au maintien du tracé de la ligne 1 via la halte Stade-Patinoire :

- La volonté de créer un « hub » entre la halte ferroviaire et l'arrêt de bus. Les chemins d'accès entre ces éléments sont ainsi visibles et accessibles facilement. En plaçant l'arrêt sur le Chemin de St-Léonard, l'arrêt était moins attractif au niveau visuel et moins facile d'accès.
- Les rayons de girations à la sortie du Chemin de St-Léonard direction Rue de Morat ne sont pas optimums pour les bus articulés.
- Il y a l'obligation de desservir le centre commercial indiqué sur l'image ci-dessus avec la halte Stade-Patinoire. Cette condition est liée aux conventions qui ont permis la construction du centre commercial.
- La police cantonale souhaite le maintien du tracé actuel. Il s'inscrit dans le programme de sécurité du site lors de manifestations.

Dans les variantes, la vitesse commerciale était meilleure via le Chemin de St-Léonard, mais il s'agissait d'un gain négligeable en rapport à l'ensemble de la ligne. En d'autres termes, le choix a fait l'objet d'une évaluation qui englobait une multitude de critères. La pesée des intérêts a conduit au résultat connu ce jour.

Dans les projections liées au PA3, le tracé est maintenu.

### **3. CONCLUSION**

Certains projets ou chantiers peuvent présenter des aspects négatifs ponctuels sur les transports publics. Toutefois, sur l'ensemble du réseau de transport public et dans le cas particulier de la ligne 1, le Comité et les TPF veillent à maintenir une efficacité stable, sinon améliorée.

En matière de mobilité, il faut être patient, car les effets d'amélioration ou des modifications de réseaux se constatent après 3 à 5 ans. Ce constat est en lien avec le comportement des usagers, qui modifient leurs habitudes lorsqu'ils ont réellement pris la mesure des avantages d'un nouveau réseau/horaire de transport public ou qu'ils sont amenés à changer leurs habitudes de déplacement, en particulier lorsqu'ils doivent se poser la question du renouvellement de leur véhicule ou de leur trajet de voyage entre une origine et une destination.

Cette question est ainsi liquidée.

Fribourg, le 27 août 2015