

Message du Comité d'agglomération  
au Conseil d'agglomération

**Message en vue de  
la libération du crédit d'étude  
pour le développement de l'offre de transport public  
dans les secteurs présentant un potentiel  
de demande limité**

## Sommaire

I.	Contexte .....	1
II.	Description du projet et résultats escomptés .....	2
III.	Coûts et délais.....	3
IV.	Proposition à l'intention du Conseil d'agglomération.....	4

## Annexe

- Projet d'arrêté

---

### Glossaire :

*Toutes les abréviations sont en italique dans le document.*

<b>Agglomération</b>	<b>Agglomération de Fribourg (institution) en tant qu'organe politique (législatif et exécutif) doté d'un bureau administratif et technique</b>
<b>agglomération fribourgeoise</b>	<b>agglomération fribourgeoise (territoire)</b>
<b>Comité</b>	<b>Comité d'agglomération de l'Agglomération de Fribourg</b>
<b>Confédération</b>	<b>Confédération suisse</b>
<b>Conseil</b>	<b>Conseil d'agglomération de l'Agglomération de Fribourg</b>
<b>Etat de Fribourg</b>	<b>Etat de Fribourg (organe politique)</b>
<b>PA3</b>	<b>Projet d'agglomération de troisième génération de l'Agglomération de Fribourg</b>
<b>TP</b>	<b>transport public</b>
<b>TPF</b>	<b>Transports publics fribourgeois Holding SA</b>

## **32 - 2016-2021 : Message en vue de la libération du crédit d'étude pour le développement de l'offre de transport public dans les secteurs présentant un potentiel de demande limité**

---

Le *Projet d'agglomération de troisième génération de l'Agglomération de Fribourg (ci-après PA3)* prévoit un report modal important en faveur des *transports publics (ci-après TP)* à l'horizon 2030. Pour des raisons d'efficacité et de coût, il n'est pas possible de desservir à haute fréquence l'intégralité de *l'agglomération fribourgeoise*. Des solutions sont donc à trouver pour les quartiers où la demande est moins forte, ou pour certains types de clientèle. Sur cette base, le *Comité d'agglomération de l'Agglomération de Fribourg (ci-après Comité)* sollicite l'octroi d'un crédit d'étude pour le développement de l'offre de *TP* dans les secteurs présentant un potentiel de demande limité. Cette étude comprend notamment la problématique des lignes tangentielles pour lesquelles un montant de CHF 30'000 avait été inscrit au budget d'investissement.

Monsieur le Président,  
Mesdames et Messieurs les membres du Conseil d'agglomération,

### **I. Contexte**

#### **Objectifs généraux de qualité et d'offre**

*L'Agglomération de Fribourg (ci-après Agglomération)* doit fortement développer son offre de *TP* afin de satisfaire aux objectifs de report modaux qu'elle s'est fixés. L'offre est déjà qualifiée de très bonne sur les grands axes pénétrants dans *l'agglomération fribourgeoise*. Elle doit être encore étoffée pour les communes périphériques et pour certaines tranches horaires, selon les recommandations de la *Confédération suisse (ci-après Confédération)* et le projet du *PA3*.

La politique de *l'Agglomération* va résolument dans le sens d'un renforcement de l'offre de ligne à l'horaire avec des étapes futures de renforcement de l'offre en journée, en soirée et le week-end. Les prolongements de ligne vers les Hauts-de-Schiffenen, le Marly Innovation Center et Givisiez offriront bientôt des cadences d'au moins 15 minutes.

#### **Problématique budgétaire**

*L'Agglomération*, avec l'aide des partenaires (*Etat de Fribourg*, communes, *Confédération*) a engagé ces dernières années des moyens importants, en coûts d'exploitation et en termes d'investissement pour les infrastructures de *TP*. Le développement de l'offre est toutefois intervenu en priorité dans les secteurs qui présentent un potentiel de demande élevé de la part de la clientèle. Il s'agit en effet d'atteindre un taux de couverture minimal de 20 % afin de bénéficier d'un subventionnement cantonal complet, lequel est actuellement fixé à 57,5 % des coûts d'exploitation de la ligne. Toutes les lignes actuellement exploitées, à l'exception du Funiculaire de Fribourg, atteignent ce seuil de rentabilité.

Le développement de l'offre sur de nouvelles liaisons, notamment sur les liaisons tangentielles ou dans des quartiers résidentiels, présente quant à lui un risque financier plus important. Le taux de couverture de ses lignes sera probablement inférieur à 20 % dans de nombreuses situations, au moins à court terme. Se pose ainsi la question du niveau d'offre adapté à une demande en *TP* faible ou actuellement inexistante, en dehors d'un flux minimum de passagers le matin et le soir.

## **Secteurs au potentiel de demande limité**

L'attractivité des *TP* dépend largement de la couverture du territoire par une offre de transport adaptée. Les projets d'agglomération prévoient dans ce contexte la mise sur pied de plusieurs liaisons tangentielles sensées desservir des quartiers d'habitation ou d'activités qui bénéficient actuellement d'une offre insuffisante. Outre la desserte sur de nouvelles liaisons, compléter l'offre en soirée, en début de nuit et le week-end, ainsi que généraliser les correspondances train-bus permettrait d'améliorer l'attractivité générale du réseau de bus. Les premiers et derniers départs à la gare de Fribourg (avant 5 h 30, après 23 h 30) ne seront, en effet, pas couverts par des correspondances en bus urbains, même après la phase de développement de 2021. La question peut également se poser pour les horaires entre 0 h 00 et 5 h 30 : certaines entreprises et sites d'activités (Hôpital fribourgeois du canton de Fribourg) fonctionnent de nuit et l'absence de desserte à ces horaires pousse à l'utilisation de la voiture.

## **Populations aux besoins spécifiques**

Les cas de clients situés à plus de 250 m - 350 m des arrêts sont rares dans les zones centrales de *l'agglomération fribourgeoise* car la densité d'arrêts est particulièrement élevée sur le réseau fribourgeois. Pour certains groupes de population, cette distance peut toutefois constituer un obstacle majeur qui les pousse à se tourner vers des offres alternatives, souvent assurée par des bénévoles, telles que Passepartout. L'éloignement relatif de certains sites (cimetière de Fribourg, établissements médico-sociaux pour personnes âgées) pose en outre la question du service offert aux personnes encore valides mais disposant d'une faculté de déplacement moindre. Les coûts de mise en place de la loi sur l'égalité pour les handicapés (RS 151.3), loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées (LHand) sur *l'agglomération fribourgeoise* et les inévitables retards dans les aménagements d'arrêts pourraient aussi susciter des réflexions sur d'éventuelles solutions de remplacements plus ambitieuses.

## **Offres de transport flexibles et adaptées : une vaste panoplie de solutions**

Le *TP* à la demande permet de répondre aux contraintes liées aux secteurs à faible potentiel ainsi qu'aux demandes ciblées de certains groupes de population. De nombreuses solutions technologiques existent : bus à itinéraire flexibles, bus à la demande avec points d'arrêts, bus à la demande de porte à porte. Les technologies permettent d'optimiser des itinéraires en fonction des demandes, quasiment en temps réel. Les minibus à plancher bas permettent la prise en charge de personnes à mobilité réduite à n'importe quel endroit.

Les offres de *TP* de ce type ne sont cependant pas forcément des solutions miracles : le coût de conduite (les heures de travail des conducteurs) représente en effet une grande partie du coût total de transport. Ces offres de taxi / minibus peuvent même revenir plus cher qu'une ligne de bus traditionnelle : certaines régions, comme l'Ajoie (JU), ont même décidé de revenir au bus régulier après avoir financé des services extensifs d'offre de transport à la demande. Ces services nécessitent, en outre, souvent l'application d'un supplément ou la prise en charge du surcoût par des partenaires extérieurs.

Une réflexion mérite néanmoins d'être opérée sur ce type d'offre afin d'évaluer si un potentiel pourrait exister à titre complémentaire par rapport aux lignes de bus traditionnelles sur le périmètre de *l'agglomération fribourgeoise*.

## **II. Description du projet et résultats escomptés**

### **Objectifs de l'étude**

L'étude doit identifier le potentiel de demande et la solution de transport la mieux adaptée afin de satisfaire aux besoins exprimés. Il peut s'agir de transport à la demande, d'offres de lignes restreintes en termes d'amplitude horaire ou de solutions mixtes. L'étude doit présenter à *l'Agglomération* des solutions solidement évaluées avec des dispositifs de mise en œuvre correspondants. Il s'agit donc bien de chercher à compléter l'offre de ligne actuelle et à améliorer le service « à l'horaire ».

## Déroulement, produit et pilotage

Le pilotage de l'étude sera assuré par le *Comité*. Un groupe de travail réunissant l'*Etat de Fribourg* et des prestataires de transports (Transports publics fribourgeois Holding SA, CarPostal Suisse) sera également mis sur pied.

Les contenus suivants sont attendus pour chaque partie du travail :

1. identification des situations-type, des secteurs éventuels où la problématique se pose,
2. solutions développées dans d'autres agglomérations dans des contextes comparables,
3. proposition de solutions-type pour l'*agglomération fribourgeoise* avec estimation des coûts de fonctionnement / investissement, la fréquentation attendue, les modalités pratiques de mise en œuvre, etc.

L'étude permettra d'affiner le plan de développement du réseau *TP* prévu dans le cadre du *PA3*. Le cas échéant, le planning permet l'intégration de mesures pour le Projet d'agglomération de quatrième génération de l'Agglomération de Fribourg ou, en tous cas, d'intégrer les conclusions dans la démarche globale du projet d'agglomération.

## Mandat

Le mandat à attribuer traitant d'une thématique très pointue, le *Comité* recherchera un mandataire ayant une grande compétence et expérience en exploitation des *TP* dans les secteurs où la demande est faible et qui soit capable de fournir un business-plan pour de telles solutions.

Le montant à octroyer permet une attribution de gré à gré (article 41 du règlement sur les marchés publics (RMP, RSF122.91.11) de l'Etat de Fribourg).

## III. Coûts et délais

### Coûts

Le coût total de l'étude est estimé à CHF 30'000.

### Les délais

Dès validation par le *Conseil d'agglomération de l'Agglomération de Fribourg (ci-après Conseil)*, l'étude pourra débuter dans le courant de l'été 2019 pour une finalisation au début de 2020 selon le calendrier présenté ci-dessous.

Phases	Calendrier
Cahier des charges, appel d'offre et adjudication	Juillet 2019
Lancement de l'étude	Été 2019
Diagnostic, début de l'élaboration des stratégies	Été 2019
Présentation diagnostic et 1 <sup>er</sup> cadrage de stratégie	Automne 2019
Élaboration des stratégies et mesures	Début 2020
Document définitif	Courant 2020

### Incidences financières

Le *Comité* entend financer cet investissement de CHF 30'000 par emprunt bancaire. Celui-ci doit être amorti au taux légal de 15 %, équivalant à un montant de CHF 4'500 par année. L'estimation des intérêts à prévoir se fonde sur l'hypothèse d'un emprunt conclu à un taux de 2 % pour toute la durée de l'emprunt. Sur cette base, la charge d'intérêt totale est estimée à CHF 2'714, correspondant à un intérêt annuel moyen de CHF 340. Sous réserve de l'acceptation du présent objet par le *Conseil*, cet investissement sera porté à la rubrique 650.509.12 "offre réseau TP" du budget d'investissement 2019.

#### IV. Proposition à l'intention du Conseil d'agglomération

Le *Comité* propose au *Conseil* d'adopter la demande de crédit d'étude pour le projet visant à doter l'*Agglomération* d'une étude portant sur le développement de l'offre de *TP* dans les secteurs présentant un potentiel de demande limité.

---

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les membres du *Conseil*, l'expression de nos sentiments distingués.

Au nom du Comité d'agglomération  
de l'Agglomération de Fribourg

Le Président



René Schneuwly

Le Secrétaire général



Félicien Frossard

---

**AGGLOMERATION DE FRIBOURG**  
**AGGLOMERATION FREIBURG**

LE CONSEIL D'AGGLOMERATION DE L'AGGLOMERATION DE FRIBOURG

vu :

- la loi du 19 septembre 1995 sur les agglomérations (LAgg ; RSF 140.2),
- les Statuts de l'Agglomération de Fribourg du 1<sup>er</sup> juin 2008,
- la loi du 25 septembre 1980 sur les communes (LCo ; RSF 140.1) et son règlement d'exécution du 28 décembre 1981 (ReLCo ; RSF 140.11),
- la loi du 2 décembre 2008 sur l'aménagement du territoire (LATec ; RSF 710.1) et les constructions et son règlement d'exécution du 1<sup>er</sup> décembre 2009 (ReLATec ; RSF 710.11),
- le Plan directeur régional d'agglomération de l'Agglomération de Fribourg adopté par le Conseil d'agglomération le 13 octobre 2016 et approuvé par le Conseil d'Etat le 5 décembre 2016 (PDA),

considérant :

- le message n° 3 du Comité d'agglomération du 15 septembre 2016,
- le message n° 24 du Comité d'agglomération du 13 septembre 2018,
- le message n° 27 du Comité d'agglomération du 17 janvier 2019,
- le préavis de la Commission financière,
- le préavis de la Commission de l'aménagement, de mobilité et d'environnement,

arrête :

**Article premier**

<sup>1</sup> Le Comité d'agglomération est autorisé à engager, sous la rubrique 650.509.12 du budget d'investissement 2019, un crédit d'étude d'un montant de CHF 30'000 pour l'élaboration d'une étude portant sur le développement de l'offre de transport public dans les secteurs présentant un potentiel de demande limité.

<sup>2</sup> Cet investissement sera financé par l'emprunt et amorti selon les prescriptions légales en vigueur.

Fribourg, 23 mai 2019

Au nom du Conseil d'agglomération  
de l'Agglomération de Fribourg

Le Président

Le Secrétaire général

Marc Lüthi

Félicien Frossard