

Message du Comité d'agglomération
au Conseil d'agglomération

**Message en vue de la libération du crédit d'étude
pour l'élaboration d'une charte d'aménagement
de la TransAgglo**

Sommaire

I. Définitions	1
II. Etat des lieux	1
III. Documents cadre existants	2
IV. Enjeux.....	2
V. Objectifs de l'étude	3
VI. Coûts et délais	4
VII. Proposition à l'intention du Conseil d'agglomération	4

Annexe

- projet d'arrêté

Glossaire :

Toutes les abréviations sont en italique dans le document.

Agglomération	Agglomération de Fribourg (institution) en tant qu'organe politique (législatif et exécutif) doté d'un bureau administratif et technique
agglomération fribourgeoise	agglomération fribourgeoise (territoire)
bfm	büro für mobilität AG
Comité	Comité d'agglomération de l'Agglomération de Fribourg
communes membres	communes membres de l'Agglomération de Fribourg (Avry, Belfaux, Corminboeuf, Guin, Fribourg, Givisiez, Granges-Paccot, Marly, Matran et Villars-sur-Glâne)
Confédération	Confédération suisse
Conseil	Conseil d'agglomération de l'Agglomération de Fribourg
MD	mobilité douce
SMo	Service de la mobilité de l'Etat de Fribourg
TransAgglo	TransAgglo, axe de mobilité douce traversant l'agglomération fribourgeoise

34 – 2016-2021 : Message en vue de la libération du crédit d'étude pour l'élaboration d'une charte d'aménagement de la TransAgglo

Sur la base du budget d'investissement 2019 de l'Agglomération de Fribourg (ci-après Agglomération) adopté le 11 octobre 2018, le Comité d'agglomération de l'Agglomération de Fribourg (ci-après Comité) invite le Conseil d'agglomération de l'Agglomération de Fribourg (ci-après Conseil) à libérer un montant global de CHF 40'000 pour mener à bien une étude visant à définir des lignes identitaires pour la TransAgglo. Les résultats de cette étude pourront ainsi être mis à profit dans le cadre des tronçons mis à l'enquête dans le courant de l'été 2019.

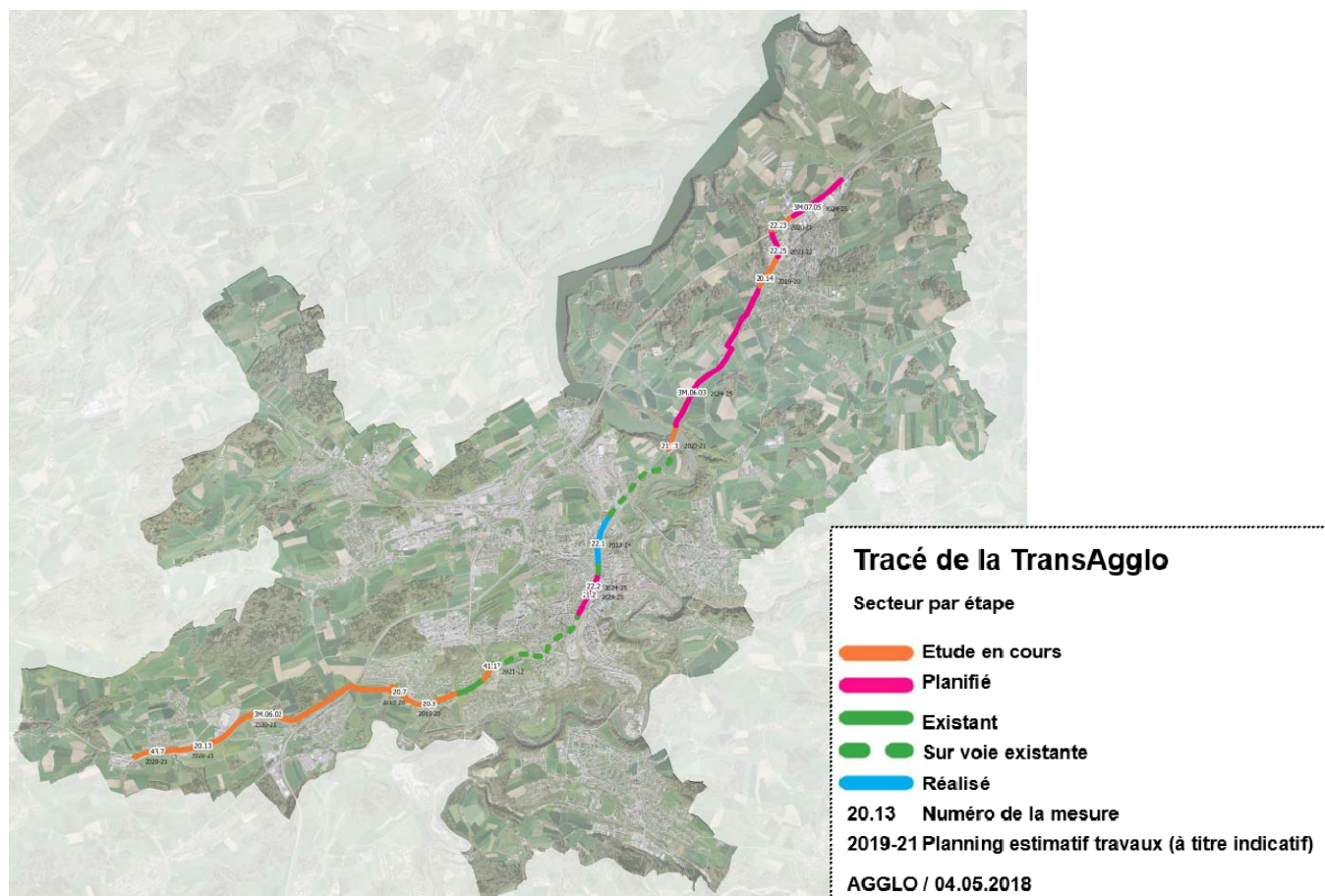
Monsieur le Président,
Mesdames et Messieurs les membres du Conseil d'agglomération,

I. Définitions

La TransAgglo est l'axe fort de *mobilité douce* (ci-après MD) prévu par les projets d'agglomération. Il reliera à terme la commune d'Avry à la commune de Düdingen en passant par les communes de Matran, Corminboeuf, Villars-sur-Glâne, le centre-ville de Fribourg et Granges-Paccot grâce à un tracé de 17 kilomètres, majoritairement en site propre.

Cet axe de MD a pour vocation première de proposer aux pendulaires de l'agglomération fribourgeoise, une alternative crédible à la voiture et de servir de référence au développement des réseaux notamment cyclistes du territoire. Il servira aussi d'autres usages, de courts trajets piétons et de délasserment en fonction de son environnement.

II. Etat des lieux



Aujourd'hui sont réalisés les tronçons des sentiers du Nord et des Casernes à Fribourg. La route de Grandfey à Granges-Paccot ainsi que la Dort-Verte à Villars-sur-Glâne sont des tronçons existants déjà conformes aux exigences du tracé. La commune de Villars-sur-Glâne a, de plus, réalisé un nouveau tronçon de la Dort-Verte qui raccordera le quartier des Dailles à la *TransAgglo*.

La commune de Düdingen a commencé au printemps 2019 les travaux du tronçon de *TransAgglo* entre la gare de Düdingen et le quartier de Zelg.

Enfin, les travaux des tronçons relatifs aux mesures 20.07, 20.08 (depuis le passage inférieur du Croset au plateau du Platy sur la commune de Villars-sur-Glâne) et 3M.06.02 (depuis le futur Avry Centre à Avry jusqu'au passage inférieur du Croset sur la commune de Villars-sur-Glâne, en passant par les communes de Matran et Corminboeuf) pourraient débuter dès 2020.

III. Documents cadre existants

Lignes directrices pour la mise en œuvre de la *TransAgglo*

Pour avoir un tronçon final homogène, l'*Agglomération* avait mandaté le *Büro für Mobilität* (ci-après *bfm*) en 2013 pour l'élaboration de lignes directrices pour la mise en œuvre. Ce document traite principalement des gabarits, des revêtements et des régimes de circulation en fonction du bâti traversé et des flux attendus. Mis à part les éléments relevant exclusivement du génie civil, il n'y a donc pas aujourd'hui de document-cadre pour l'aménagement de la *TransAgglo*.

Concept d'éclairage public

L'*Agglomération* a mandaté en 2019 un concept d'éclairage public pour la *TransAgglo*. Les projets de deux tronçons importants étaient très avancés et devaient en tous les cas inclure l'éclairage public pour la mise à l'enquête. Le *Comité* a donc saisi l'opportunité de définir un concept d'éclairage public plus général, qui puisse être intégré aux projets en question mais suffisamment flexible pour pouvoir s'adapter sur l'ensemble de la *TransAgglo*

Cette étude a été réalisée par le bureau Vogt Partner au printemps 2019 figeant plusieurs concepts qui ont pu être repris par la commune de Villars-sur-Glâne. Au vu de la nature des tronçons étudiés dans le cadre de cette étude, il sera nécessaire de réaliser un complément pour les zones d'ultra centre de l'*agglomération fribourgeoise* aux caractéristiques plus urbaines. Les résultats de l'étude, qui peuvent être appliqués sur quasiment 80 % du tracé de la *TransAgglo*, pourront être facilement intégrés à cette étude plus large sur les lignes identitaires de la *TransAgglo*. Avec un choix de couleur de la lumière significativement différent de celui de l'éclairage public existant dans les dix *communes membres de l'Agglomération de Fribourg* (ci-après *communes membres*), il donne déjà une identité forte de nuit, qui permettra de naturellement guider les usagers.

IV. Enjeux

La *TransAgglo* est un axe structurant du réseau de *MD* central à la stratégie de report du trafic automobile vers le vélo et la marche à pieds prévue dans le Projet d'agglomération de deuxième génération de l'Agglomération de Fribourg et le Projet d'agglomération de troisième génération de l'Agglomération de Fribourg. La *Confédération suisse* (ci-après *Confédération*) a récemment démontré que la *MD* avait le plus fort potentiel pour diminuer le trafic automobile dans les agglomérations de petite et moyenne taille dont fait partie l'*Agglomération*. S'agissant de plus d'un projet important pour l'*Agglomération*, qui a décidé de le subventionner à hauteur de 100 %, il est capital d'avoir un rendu final de qualité afin d'optimiser son attractivité et son utilisation.

La *TransAgglo* a été en partie définie sur la base de tracés existants (Dort-Verte, route de Grandfey, université de Fribourg, sentier des Casernes), des projets avancés (Gare de Düdingen – Zelg) et des idées ou des concepts. Au vu des opportunités et des contraintes existantes, la *TransAgglo* prendra des aspects très distincts allant du site propre, au trottoir large à la zone 30 sans trottoir mais avec un très faible trafic.

Afin d'obtenir un tracé attractif, cohérent et identifiable pour l'utilisateur, il est indispensable de définir de manière globale les différents aménagements qui vont animer la *TransAgglo*. Ces aménagements doivent de plus pouvoir être entretenus facilement par les différentes communes qui ont la responsabilité des différents tronçons.

Un postulat accepté par le *Conseil* demande, de plus, d'améliorer les relations entre la *TransAgglo* et le réseau routier. Cette optimisation nécessite une approche globale du parcours afin de proposer une solution cohérente, qui puisse toutefois s'adapter aux différents cas de croisements existants.

L'ensemble de l'étude ne concerne que le tracé *TransAgglo*. Il faut toutefois prendre en compte le fait que les résultats y relatifs pourront servir à d'autres itinéraires de *MD* de *l'agglomération fribourgeoise*, notamment l'axe structurant de *MD* nord – sud.

V. Objectifs de l'étude

Le premier but de l'étude est de poursuivre et finaliser l'analyse des tronçons types, sur la base de ce qui a été réalisé dans le cadre de l'étude sur l'éclairage public. Lorsque l'analyse de l'entier du tronçon sera finalisée, les éléments suivants pourront être élaborés :

Logo, Couleurs

Il y a lieu de définir un logo ou un signe caractéristique pour la *TransAgglo*. Celui-ci devrait pouvoir être utilisé tant pour le marquage que sur le balisage d'utilisation et de rabattement sur la *TransAgglo*. Des couleurs pourraient également être définies, qui permettent d'identifier facilement les éléments liés à la *TransAgglo* dans l'entier de son fonctionnement.

Cohabitation

En ce qui concerne la signalisation, l'étude devra également permettre de déterminer l'étendue de la mixité future optimale pour la *TransAgglo*, idéalement identique sur l'ensemble du tronçon. Les questions des vélos électriques et des autres nouveaux moyens de déplacement devront être ici abordée. Ceci permettra de définir la signalisation routière légale souhaitable.

L'étude devra également proposer des dispositifs, permettant une cohabitation facilitée entre les piétons et les cyclistes. Qu'il s'agisse d'information, de sensibilisation, de dispositif de guidage, éventuellement d'aménagement de la chaussée, une solution devra être apportée pour palier à cette problématique récurrente des voies vertes.

Guidage, marquage

Le marquage de la chaussée est également un excellent moyen de guider et transmettre des informations aux usagers, par rapport à l'utilisation de la chaussée, les éventuels dangers (croisements, etc.). L'étude devra proposer, dans les limites du cadre légal, des solutions de marquage adaptables aux différentes caractéristiques de la *TransAgglo*.

Jalonnement

Une signalisation devra être élaborée pour la *TransAgglo* ainsi que pour le rabattement des cyclistes et piétons circulants sur les affluents de la *TransAgglo*.

Concept d'éclairage public

Comme mentionné au point II, le concept d'éclairage public mandaté dans le cadre des tronçons à Villars-sur-Glâne couvre environ 80 % des cas existants sur l'ensemble de l'axe. Il devra donc être finalisé, principalement dans les zones urbanisées.

Eléments d'aménagement

L'étude devrait enfin définir des éléments caractéristiques pour les aires de repos ponctuelles de la *TransAgglo*, les couverts, etc. Ces éléments devront être déterminés en coordination avec les communes concernées, les questions de mobilier et de point de collecte étant déjà passablement réglées à l'échelle communale.

VI. Coûts et délais

Les coûts

Ce message comprend un budget prévisionnel total de CHF 40'000 toutes taxes comprises ce qui permet d'envisager une attribution du mandat de gré à gré.

Les délais

Dès validation par le *Conseil*, le mandat d'étude pourra être rapidement attribué. Le travail d'étude devrait donc débuter durant l'automne 2019 pour une conclusion à l'été 2020. Le processus sera piloté par le *Comité* avec un groupe de travail regroupant l'*Agglomération* (pilotage), les *communes membres* intéressées à suivre le dossier et le *Service de la mobilité de l'Etat de Fribourg* (ci-après *SMo*). D'autres partenaires pourraient être associés le cas échéant.

Incidences financières

Le *Comité* entend financer cet investissement de CHF 40'000 par emprunt bancaire. Celui-ci doit être amorti au taux de 50 %, équivalant à un montant de CHF 20'000 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 913, correspondant à un intérêt annuel moyen de CHF 417. Sous réserve de l'acceptation du présent objet par le *Conseil*, cet investissement sera porté à la rubrique 650.509.13 du budget d'investissement 2019.

VII. 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 développer une charte d'aménagement pour la TransAgglo.

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 adoptés par le Conseil d'agglomération le 13 septembre 2018 et approuvés le 24 juin 2019 par le Conseil d'Etat,
- 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 Directive sur le subventionnement des mesures du Plan directeur de l'Agglomération de Fribourg, approuvée par le Conseil d'agglomération le 12 octobre 2016,
- 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° 24 du Comité d'agglomération du 13 septembre 2018,
- le message n° 34 du Comité d'agglomération du 29 août 2019,
- le préavis de la Commission financière,
- le préavis de la Commission de l'aménagement, de la mobilité et de l'environnement,

arrête :

Article premier

¹ Le Comité d'agglomération est autorisé à engager, sous la rubrique 650.509.13 du budget d'investissement, un crédit d'étude d'un montant de CHF 40'000 pour étudier les lignes identitaires de la TransAgglo.

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

Fribourg, le 10 octobre 2019

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

Le Président

Le Secrétaire général

Bernhard Altermatt

Félicien Frossard