

Position du Comité d'agglomération

Postulat concernant une étude de faisabilité pour une navette autonome reliant Bourguillon à la Planche-Supérieure

Post_Leg 2011-2016_2016_033

Auteurs : Pierre-Olivier Nobs (Fribourg) – Repris en date du 18 août 2016 par Gérald Collaud et Cécile Thiémard (Fribourg)

Dans sa séance du 25 août 2016, le *Comité d'agglomération* (ci-après *Comité*) préavise l'intervention déposée, en date du 14 février 2016, au secrétariat de l'Agglomération de Fribourg (ci-après *Agglomération*) comme suit :

Qualification juridique :

La présente intervention constitue un postulat. Elle porte sur un objet qui relève des attributions du *Comité* selon l'article 6, alinéa 1, du Règlement du Conseil d'agglomération de l'*Agglomération* révisé le 28 novembre 2012 et approuvé par le Conseil d'Etat le 3 décembre 2013.

Recevabilité :

Le postulat en cause a été déposé par Pierre-Olivier Nobs le 14 février 2016. Conformément à l'article 12 du Règlement du Conseil d'agglomération, il a été repris par Gérald Collaud et Cécile Thiémard en date du 18 août 2016. Il peut dès lors formellement être traité quand bien même son auteur ne siège plus au Conseil d'agglomération.

Le postulat demande au *Comité* de mettre en œuvre une étude afin d'étudier le potentiel et la faisabilité d'une navette autonome reliant les quartiers de Bourguillon à la Planche Supérieure. Le domaine de la mobilité est une tâche d'intérêt régionale déléguée à l'*Agglomération*. Le *Comité* est donc l'organe compétent pour étudier les propositions permettant d'assurer une couverture optimale du territoire par les transports en commun.

Ce postulat doit ainsi être considéré comme recevable.

L'état de l'offre en transports publics décrite comme lacunaire par le postulat s'est considérablement amélioré depuis 2017. De manière générale, les lignes de bus régionales n°124 et 127 offrent une cadence de 30 minutes entre Bourguillon et la Gare CFF de Fribourg. De même, la ligne de bus n°4 effectue un parcours entre la Gare CFF de Fribourg et l'arrêt de l'Auge en permanence et ceci à une cadence de 10 minutes dans les périodes à forte demande.

Les véhicules autonomes destinés au transport de personnes constituent une technologie nouvelle dont le développement est permanent. Les bases légales actuelles ne permettent pas d'homologuer les navettes autonomes ou d'exploiter des véhicules de ce type sur le réseau routier. Toutefois, l'*Office Fédéral des Transports* (ci-après *OFT*) a autorisé quelques projets pilotes, qui sont actuellement conduits sur une durée de trois ans. En Suisse, le projet développé à Sion est le plus avancé avec celui du Marly Innovation Center (MIC) à Marly, qui devrait être exploité dès l'été 2017. Pour que ces véhicules puissent circuler, l'*OFT* a cependant fixé de nombreuses contraintes telles qu'avoir un tracé sur des parcours exempts de trafic routier, avoir du personnel à bord pour reprendre les commandes du véhicule en cas d'urgences et quelques 50 autres critères techniques. A la suite des essais pilotes et pour autant qu'ils soient concluants, l'*OFT* ambitionne d'édicter de nouvelles bases légales afin que ces véhicules puissent être exploités plus largement en Suisse, au sein de réseaux de bus conventionnels. Dans l'intervalle, l'*OFT* recommande vivement d'attendre les résultats des projets pilotes actuels avant d'étudier d'autres lignes.

Au surplus, dans le cas d'espèce, les dernières informations à disposition indiquent que ces véhicules sont exploitables uniquement sur des terrains à faible relief. Autrement dit, il n'y a pas d'expériences sur des sites présentant de fortes pentes telles que le chemin de Lorette (+ de 12%) ou lors de conditions hivernales. A Sion, des essais ont été effectués mais les tests sur les pentes de plus de 9% s'avèrent infructueux. Le trajet proposé présente une déclivité importante qui pourrait donc s'avérer problématique sur le plan technique. L'opportunité de développer une ligne supplémentaire entre ces quartiers semble, ainsi, faire défaut, ce d'autant plus que l'offre en transports publics au départ de Bourguillon est améliorée.

Compte tenu de ce qui précède, le *Comité* estime qu'il serait judicieux d'étudier de manière générale la possibilité de développer des navettes autonomes au niveau de l'agglomération dès que les résultats des projets pilotes seront connus et non pas de limiter la réflexion à un seul tracé.

Pour ces motifs, le *Comité* ne recommande pas la transmission de ce postulat.