

Réponse du Comité d'agglomération

Postulat demandant l'affichage de cartes isochrones pour piétons aux arrêts TPF de l'agglomération fribourgeoise

Post_Leg2016-2021_2017_003

Auteur : Gérald Collaud (Fribourg)

Co-signataires : Marius Achermann (Avry), Jean-Marc Boéchat (Marly), Dominique Rhême (Corminboeuf), Nicolas Schmidt (Villars-sur-Glâne) et Lionel Walter (Fribourg)

Lors de sa séance du 12 octobre 2017, le Conseil d'agglomération a accepté la transmission du présent postulat concernant l'objet cité en titre. Le *Comité d'agglomération (ci-après Comité)* apporte la réponse suivante :

1. Contexte

Les cartes isochrones constituent une information sur les distances qu'il est possible de parcourir depuis un point spécifique dans un temps donné. Le postulat demande d'intégrer ce type d'information aux arrêts de bus. De manière générale, les villes, qui équipent les arrêts de bus avec lesdites cartes, poursuivent deux objectifs :

- promouvoir la marche à pied pour la santé : en milieu urbain, la carte isochrone permet aux usagers de prendre conscience qu'il est possible d'atteindre l'arrêt de bus suivant ou sa destination à pied au lieu d'attendre le bus plusieurs minutes ;
- faciliter l'orientation des usagers : dans ce cadre, la carte isochrone a un but essentiellement touristique ou de service à l'utilisateur occasionnel, partant du principe que le pendulaire connaît son environnement. Elle permet de s'orienter facilement vers les rues les plus proches ou vers les sites d'intérêt en descendant du bus.

Le choix des emplacements des cartes dans le territoire urbain, l'aspect visuel et les informations situées sur les cartes isochrones peuvent fortement varier d'une ville à l'autre. Des applications pour téléphone mobile font également leur apparition. Elles permettent de localiser sa position et de définir des temps de parcours à pied ou à vélo.

Cartes isochrones : types d'informations et supports

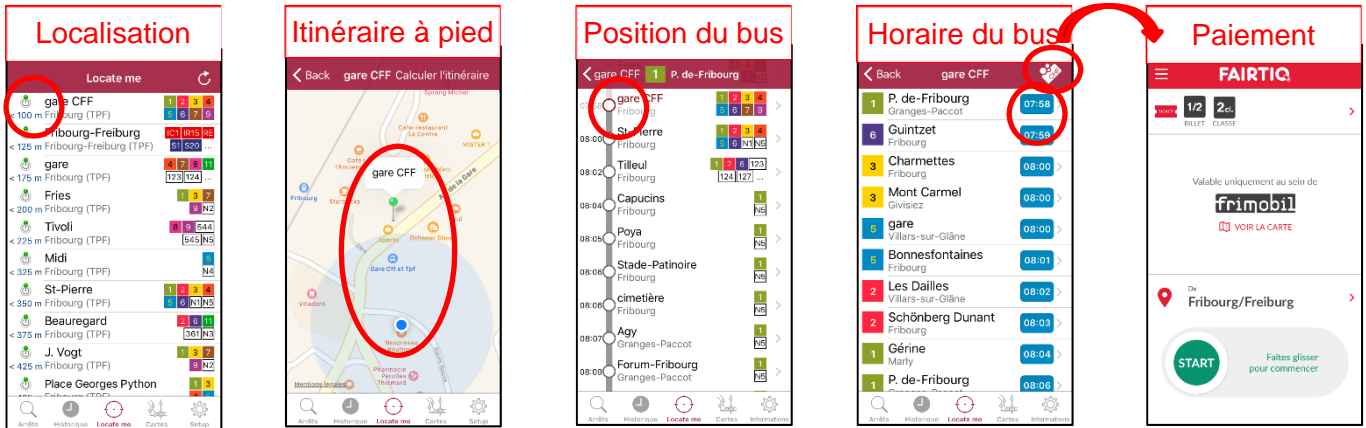


2. Appréciation du Comité

Le *Comité* est favorable à la proposition formulée dans le postulat et compte s'engager pour sa mise en œuvre en collaboration étroite avec les *Transports publics fribourgeois (ci-après TPF)*. Il recommande cependant d'avoir une stratégie de mise en place des cartes aux arrêts de bus afin d'éviter que l'utilisateur de l'espace public se retrouve « noyé » d'informations. Un arrêt de bus est équipé avant tout pour obtenir des informations liées à la lecture du réseau, de l'horaire, des perturbations sur le trafic des bus ainsi que pour acquérir des titres de transports. Le surplus de renseignements ou d'équipements aux arrêts de bus est souvent perçu par les usagers comme une entrave à l'accès aux transports publics selon diverses enquêtes de satisfaction conduites par les entreprises de transports publics. Il faut par conséquent prévoir « une bonne information au bon endroit » dans le cadre d'une stratégie globale pensée pour l'ensemble du réseau de bus. Afin de garantir la mise en œuvre du projet, ce dernier sera inscrit dans la commande d'offres 2020-2021 faites au *TPF* en fin 2018.

3. Projet

La mise en œuvre de cartes isochrones se concrétisera progressivement. En premier lieu, les TPF vont mettre à disposition un système d'information aux voyageurs, qui sera opérationnel dès l'été 2018. Il sera accessible sur différents supports informatiques, sous forme d'application web. Il comprendra des options de localisation de l'utilisateur et des arrêts de bus les plus proches depuis la position de l'utilisateur. Les horaires seront affichés en temps réel. L'application sera reliée à l'application *Fairtiq*, qui permet d'acquérir un titre de transports.

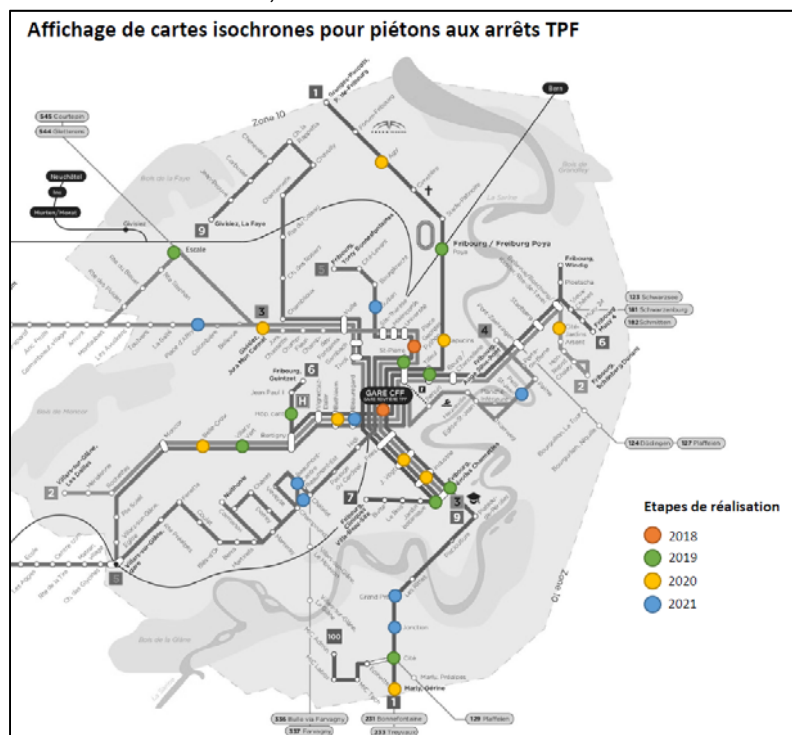


Dans la continuité de la démarche précitée, certains arrêts seront dotés de totems. Ils afficheront, notamment, l'horaire en temps réel, des indications sur les perturbations du trafic, la position du bus dans le réseau. L'emplacement des totems sera défini selon des critères tels que le nombre d'utilisateurs aux arrêts, la localisation d'activités importantes à proximité de l'arrêt, nœuds multimodaux, etc. Ils seront installés progressivement selon un programme d'investissement et d'organisation interne propre aux TPF. Un plan de déploiement d'une dizaine de totems par année est prévu sur cinq ans. Ce dispositif complètera également les informations, qui sont diffusées sur les écrans TV, qui sont situés à l'intérieur des bus.



La mise en œuvre de cartes isochrones se fera aux différents arrêts comportant des totems dans un premier temps. La pertinence des cartes sera ensuite évaluée par des enquêtes de satisfaction des *TPF* conduites auprès des usagers. Le projet sera adapté en conséquence.

La stratégie de déploiement progressive, et non à tous les arrêts comme le demandent les auteurs du postulat, est due au fait qu'il faut réaliser une carte graphique, l'intégrer dans le système d'information aux voyageurs et tester sa pertinence avant un déploiement total. De surcroît, produire plus de 150 cartes isochrones sur format papier, les installer aux arrêts et les remplacer l'année suivante, si les informations y figurant s'avèrent inutiles ou obsolètes, serait très onéreux.



4. Conclusion

Le *Comité* approuve la mise en œuvre du postulat. Les cartes isochrones seront disponibles pour l'intégralité des arrêts du réseau de bus urbain via l'application des *TPF* et installés progressivement sur les totems qui équiperont les principaux arrêts de bus de l'agglomération fribourgeoise. Les coûts du projet seront intégrés dans les commandes de prestations *TPF* 2020-2021 pour garantir la réalisation des cartes. Ils sont évalués à CHF 7'000 TTC par an, durant trois ans.

Ce postulat est ainsi liquidé.

Fribourg, le 25 janvier 2018