

## Réponse du Comité d'agglomération

### Postulat relatif à la traversée des routes par la TransAgglo

### Postulat betreffend das Überqueren von Straßen durch die TransAgglo

Post\_Leg2016-2021\_2018\_008

Auteur : Gérald Collaud (Fribourg)

Co-signataires : Oliver Collaud et Lionel Walter (Fribourg)

#### Glossaire

Toutes les abréviations sont en italique dans le document.

Abréviation	Définition
Agglomération	Agglomération de Fribourg (institution) en tant qu'organe politique (législatif et exécutif) doté d'un bureau administratif et technique
Comité	Comité d'agglomération de l'Agglomération de Fribourg
MD	mobilité douce
PA4	Projet d'agglomération de quatrième génération de l'Agglomération de Fribourg
SPC	Service des ponts et chaussées de l'Etat de Fribourg
TP	transport public
TransAgglo(s)	TransAgglo(s), axe(s) de mobilité douce traversant l'agglomération fribourgeoise.

## 1. Description du postulat

### 1.1 Situation initiale

Projet phare de l'*Agglomération de Fribourg (ci-après Agglomération)* en faveur de la *mobilité douce (ci-après MD)* (piétons et vélos), la *TransAgglo* reliera à terme Avry à Düdingen, en passant par Matran, Corminboeuf, Villars-sur-Glâne, Fribourg et Granges-Paccot sur environ 17 km. Certains tronçons sont déjà en service alors que d'autres devraient l'être dans un avenir proche. Toutefois, malgré le fait que la *TransAgglo* a été planifiée dans le souci de minimiser les temps de parcours, elle souffre encore de nombreux ralentissements. En particulier, il n'est pas rare qu'elle perde la priorité lorsqu'elle croise une route, comme l'intersection entre l'avenue du Général-Guisan et les sentiers du Nord et des Casernes, en Ville de Fribourg.

### 1.2. Demande

Le présent postulat demande que le *Comité d'agglomération de l'Agglomération de Fribourg (ci-après Comité)* étudie les mesures à prendre pour qu'un passage continu et prioritaire des usagers de la *TransAgglo*, c'est-à-dire sans arrêts inutiles, soit mis en place.

## 2. Réponse au postulat

### 2.1 Rappel concernant le rôle du Comité dans la réalisation de la TransAgglo

Le *Comité* définit sa stratégie de *MD*, dans le cadre des projets d'agglomération de l'Agglomération de Fribourg. Le *Projet d'agglomération de quatrième génération de l'Agglomération de Fribourg (ci-après PA4)* prévoit que la *MD* deviendra « un pilier du système de transport fribourgeois ». Un réseau *MD*, structuré autour de deux axes<sup>1</sup> de *TransAgglo*, est donc préconisé. Ce réseau doit être continu, sûr et attractif.

Sur cette base, le *Comité* esquisse des mesures infrastructurelles, sous forme de fiches de mesure qui visent à concrétiser ce réseau. La conception technique des mesures et leur traduction sous forme de projets d'ouvrage incombent en revanche aux communes. Dans les faits, elles sont la plupart du temps développées en coordination avec des représentants de l'*Agglomération* qui peuvent suggérer certains aménagements dans le cadre général des objectifs définis par la fiche de mesure correspondante. En outre, pour accompagner les communes dans la réalisation de l'aménagement de la *TransAgglo*, une charte a été réalisée l'an passé par l'*Agglomération* (voir ci-après).

<sup>1</sup> Depuis le dépôt du postulat, la stratégie *MD* de l'*Agglomération* a évolué : une nouvelle branche de *TransAgglo* est à présent planifiée entre Marly et Corminboeuf.

## **2.2 La Charte de la TransAgglo**

### a) Historique et objectif de la Charte

La *Charte de la TransAgglo* (ci-après *Charte*) a été élaborée courant 2020 avec l'ensemble des communes concernées par ces axes. Elle a pour objectif de définir les principes généraux de l'aménagement de la *TransAgglo*. La *Charte* aborde les questions des largeurs standards, du revêtement, de l'éclairage, du traitement paysager de la signalétique, des questions des cohabitations vélos/piétons et des intersections. Ainsi, même si chaque commune est responsable de la maîtrise d'ouvrage de l'axe sur son territoire, un traitement homogène de la *TransAgglo* est donc assuré par ce document.

Cette *Charte* remplace « Les lignes directrices pour la mise en œuvre de la *TransAgglo* » de 2013, document qui fixait déjà certains principes standards d'aménagement. À noter que cette *Charte* précise et complète ce document sans modifier ses grands principes afin d'assurer une forme de continuité avec les aménagements déjà réalisés.

### b) Préconisations de la Charte de la TransAgglo concernant les croisements

Concernant la question des croisements, la *Charte* fixe les principes suivants :

- prioriser au maximum la *TransAgglo* par rapport aux autres axes croisés,
- éviter les messages contradictoires entre la lecture de l'aménagement et la gestion des priorités,
- différencier la gestion des cycles et des piétons dans l'intersection,
- adopter un traitement homogène sur l'ensemble de l'axe.

Selon le *Comité*, la *Charte* fixe donc des principes de réalisation qui vont dans le sens recherché. Toutefois, le postulant évoque un passage « continu et prioritaire » de la *TransAgglo*, ce qui pose la question de la nécessité d'aller plus loin que ces principes et d'assurer une priorité absolue à cet axe de *MD*.

### c) Question de la priorisation absolue

Dans la *Charte*, il n'a pas été convenu, pour le moment, de prioriser systématiquement la *TransAgglo*, indépendamment du contexte de l'intersection. En effet, l'approche retenue est une analyse plus pragmatique, au cas par cas, en fonction du contexte local, des besoins des autres modes et des volontés du maître d'ouvrage.

Une priorisation absolue poserait, selon le *Comité*, de nouveaux enjeux :

- la *TransAgglo* traverse des axes cantonaux. Dans ce cas, le fait de prioriser la *TransAgglo* pourrait aller à l'encontre des principes d'accessibilité et de fluidité recherchés sur le réseau cantonal ;
- la priorisation des vélos par rapport à un trafic automobile n'est pas encore très répandue sur le réseau. Cette situation, nécessite que la priorisation soit accompagnée de mesures d'aménagement (marquages, surélévation, ...) pour rendre explicite la priorisation pour l'ensemble des usagers. Si l'on suppose que la priorité est absolue et que les vélos ne doivent pas perdre de temps dans l'intersection, alors des aménagements complémentaires lourds seraient nécessaires ;
- la *TransAgglo* traverse certains axes utilisés par des lignes de bus structurantes du réseau de transports publics. Dans ces cas, une priorisation de la *TransAgglo* pourrait faire perdre du temps aux bus et ainsi engendrer un temps de parcours supplémentaire. Etant donné que l'*Agglomération* cofinance également le réseau de bus, ce principe pourrait engendrer des coûts supplémentaires. Les documents de planification de l'*Agglomération* ne fixent en outre pas de priorisation de ces différents modes.

## **3. Mesures prévues sur les intersections existantes**

Pour étayer son propos, le postulant mentionne la situation observée sur les carrefours existants de la *TransAgglo*. Le *PA4* contient une mesure (4M.07.03) spécialement dédiée à l'amélioration des deux franchissements existants ; route de Morat et avenue Général-Guisan. La mesure a pour objectif de :

- améliorer les conditions de sécurité pour les usagers de la *TransAgglo* dans les carrefours traversés par la *TransAgglo* ;

- prioriser, dans la mesure du possible, la *TransAgglo*.

Cette mesure ne fait pas l'objet d'une demande de contribution à la Confédération. Celle-ci n'est donc pas soumise au planning de réalisation imposé pour les mesures de priorité A du PA4 (2024-2028). Il est donc possible de la mettre en œuvre dès à présent.

### **3.1 Route de Morat**

#### a) Situation existante

- Pour les piétons qui cheminent le long de la *TransAgglo*, ceux-ci doivent faire un détour pour franchir le carrefour en traversant à la fois la route de Grandfey et la rue de Morat. Malgré ce détour, les piétons bénéficient d'une certaine forme de priorité via la présence des passages piétons.
- Pour les cyclistes, ceux-ci n'ont pas de priorité par rapport au trafic routier.

#### b) Projet prévu

L'État de Fribourg étant propriétaire de la route, c'est lui le maître d'ouvrage pour ce projet. Une étude a été menée par le Service de la mobilité de l'Etat de Fribourg (SMo) pour prioriser les cyclistes. L'étude fait ressortir plusieurs propositions : la mise en place d'un carrefour à feu, la priorisation de la *TransAgglo* ou la réalisation d'une passerelle au-dessus de la route. Le dossier a été transmis au *Service des ponts et chaussées de l'Etat de Fribourg (ci-après SPC)* pour réalisation, dans ce cadre, une réévaluation de l'ensemble des variantes est en cours.

Selon les dernières informations à disposition, le projet est encore en cours d'élaboration au *SPC*. Le *Comité* a demandé que *l'Agglomération* participe aux différentes réflexions menées par l'Etat de Fribourg afin de choisir la variante optimale vis-à-vis de sa planification et de l'objectif de favoriser la priorisation des vélos.

Ce carrefour est, pour le *Comité*, un exemple pour lequel il ne serait pas opportun de prioriser automatiquement les vélos sans une pesée des intérêts vis-à-vis des objectifs recherchés et de la planification de *l'Agglomération*. En effet, les bus de la ligne 1 circulent sur la route de Morat. La priorisation des cycles, via un carrefour à feu sans aucune mesure pour limiter le trafic routier, engendrerait de trop grands enclonnements ce qui perturberaient le bon fonctionnement du réseau de bus.

### **3.2 Avenue Général-Guisan**

#### a) Situation existante

- Les piétons bénéficient d'un passage piéton leur assurant une forme de priorité vis-à-vis de l'ensemble des autres modes.
- Par contre, les cyclistes perdent la priorité par rapport au trafic individuel motorisé (TIM). En plus, le marquage de leur cédez-le-passage n'est volontairement pas dans l'axe de la *TransAgglo*. Ceux-ci doivent donc normalement faire un léger détour pour être conforme au marquage. On notera toutefois qu'usuellement, les automobilistes ont tendance à laisser passer les vélos, mais cette situation est jugée potentiellement accidentogène avec une impression de sécurité.

#### b) Projet sur le carrefour Général-Guisan

Sur ce carrefour, le service de mobilité de la Ville de Fribourg prévoit de prioriser la *TransAgglo* avec la mise en place d'un cédez-le-passage pour la route Général-Guisan. Cette mesure s'inscrit dans l'objectif recherché par le postulant.

## **4. Conclusion**

Selon le *Comité*, la stratégie MD du PA4, les mesures prévues ainsi que la *Charte* de la *TransAgglo* vont déjà dans le sens de la demande du postulant et permettent de disposer d'outils solides pour prioriser au maximum la *TransAgglo*. Pour les futurs tronçons de cet axe, le *Comité* dispose donc déjà des bases permettant de répondre à la demande du postulant.

La question de la priorisation absolue de cet axe amène à réfléchir sur la question de la priorisation des vélos vis-à-vis des autres modes de transport. Pour l'heure, le *Comité* ne retient pas de priorisation absolue des vélos vis-à-vis des autres modes mais plutôt une analyse au cas par cas en fonction d'une pesée des intérêts. La pertinence de la priorisation des vélos, notamment vis-à-vis des bus n'est pas tranchée dans les documents de planification existants et sera potentiellement à analyser dans le cadre du Projet d'agglomération de cinquième génération de l'Agglomération de Fribourg (PA5).

Pour les carrefours existants de la *TransAgglo*, des projets sont prévus afin de prioriser au maximum l'axe. L'état d'avancement de ces différents projets laisse penser que ceux-ci iront pleinement dans la direction souhaitée par le postulant. L'administration, qui opère un suivi de la mise en œuvre des mesures, relaie dans tous les cas ces préoccupations auprès des maîtres d'ouvrage. Elle s'assure également de leur prise en compte adéquate lorsqu'elle statue sur le cofinancement des projets qui lui sont présentés.

Ce postulat est ainsi liquidé.

Fribourg, le 11 novembre 2021