

Réponse du Comité d'agglomération

Postulat¹ demandant le rétablissement de la desserte de la route du Tir Fédéral par la ligne de bus 9 dès décembre 2022

Post_Leg 2021-2026_2022_008

Auteurs : Daniel Berset, Didier Carrard et Benoît Descloux (Givisiez) & Léo Sapia (Fribourg)

1. Description du postulat

1.2. Demande

Le présent postulat demande que le *Comité d'agglomération de l'Agglomération de Fribourg (ci-après Comité)* étudie que la ligne 9 de bus urbains desserve à nouveau les arrêts situés sur la route du Tir Fédéral (arrêts Corbusier, Jean-Prouvé et Osses) à Givisiez dès décembre 2022.

La ligne 9 dessert actuellement la zone industrielle de Givisiez-Corminboeuf, la partie Ouest de Granges-Paccot, ainsi que les quartiers du Jura, de Miséricorde et de Péroles à Fribourg. Cette ligne desservait, jusqu'en décembre 2019, la route du Tir Fédéral et terminait sa course devant le théâtre des Osses à Givisiez. Lors de la mise en service de la nouvelle gare de Givisiez, cette ligne 9 a été déviée, afin de relier celle-ci (côté Sud) à la zone industrielle de Givisiez-Corminboeuf, par la route Jo Siffert. L'objectif était d'assurer une desserte au quart d'heure de la nouvelle halte ferroviaire et les correspondances avec les trains dans une logique de réseau.

Les habitant-e-s du quartier de la Faye (principalement des rues des Femmes Savantes, Jean-Prouvé et Robert-Stalder, ainsi que de l'allée le Corbusier), de même que les personnes souhaitant se rendre au théâtre des Osses, étaient ainsi desservis par le train, et non plus par le bus, moyennant une distance à pieds supplémentaire dans certaines situations.

2. Réponse au postulat

2.1 Rappel du développement des TP sur le secteur de la Faye

Le *Comité* définit sa stratégie de TP, 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 dans sa stratégie M1.1 de « planifier l'offre TP autour du réseau ferroviaire ». Sur cette base, la mise en place d'une desserte au quart d'heure à la gare de Givisiez a entraîné la suppression de la desserte directe via la ligne 9 du quartier de la Faye. Il est important de noter que le développement de la nouvelle gare s'est accompagné de la mise en œuvre d'une passerelle de la TransAgglo, au titre de la mesure 21.09, afin de desservir à la fois la gare de Givisiez, mais aussi d'améliorer l'accessibilité de l'ensemble du quartier de la Faye. Le *Comité* tient à rappeler que la passerelle a été développée pour être adaptée aux personnes à mobilité réduite et que son coût est de l'ordre de CHF 4'821'000.

2.1 Analyse quantitative de la desserte selon la méthodologie de l'ARE

La mise en place de ce quart d'heure ferroviaire entraîne une augmentation de desserte conséquente de l'ensemble du quartier sur la base des critères de qualité de desserte de l'*Office fédéral du développement territorial (ci-après ARE)*. En effet, les constructions à moins de 300 mètres de la gare bénéficient d'une desserte de niveau B, jugée bonne (en violet sur la carte) et celles à moins de 500 mètres d'une desserte de niveau C, jugée moyenne (en vert foncé sur la carte). Avant 2019, seuls les 300 mètres autour de l'ancienne gare bénéficiaient d'une desserte de niveau C et la majorité du quartier bénéficiait d'une desserte de niveau D, jugée faible (en vert clair sur la carte).

Sur cette base, il est possible de conclure que la desserte est quantitativement meilleure depuis l'aménagement de la nouvelle gare selon ces critères.

¹ Le Conseil d'agglomération a décidé le 25 mai 2023 que c'est un postulat et non une motion.



Niveau de desserte ARE depuis 2022.



Niveau de desserte avant 2019

2.2 Analyse qualitative de la desserte

La mise en place de cette nouvelle gare a entraîné une cadence au 15' en direction de Fribourg avec un temps de parcours de 5 minutes. Auparavant, avec la ligne 9, le temps de parcours en direction de Fribourg était de l'ordre de 17 minutes. Soit une réduction considérable du temps de parcours.

En outre, le train offre des connexions directes avec de nombreux pôles de la région (Morat, Payerne, Romont, Neuchâtel, Yverdon-les-Bains) tandis que la ligne 9 était en terminus dans ce quartier et imposait donc un transbordement.

Le *Comité* concède toutefois que la desserte plus fine et le temps d'accès à l'arrêt moins long était un avantage avec la ligne 9.

2.3 Conclusion du Comité sur l'évolution de la desserte du quartier

Sur la base et de l'analyse quantitative et qualitative des comparaisons de la desserte, le *Comité* juge que l'offre est plus avantageuse avec la nouvelle halte et conforme avec la stratégie du *PA4*. Selon le *Comité*, il n'est donc pas nécessaire d'améliorer la desserte du secteur. Cette décision est justifiée par le fait que l'évolution du coût des *TP* demande une certaine rationalisation des moyens consacrés.

2.4 Solution transitoire en planification

Dans la planification de l'Agglomération de Fribourg, l'actuelle ligne 9 devait prochainement passer d'une cadence à la demi-heure à une cadence au quart d'heure sur l'ensemble de son tracé, afin d'améliorer principalement la desserte de Granges-Paccot.

Toutefois, le *Comité* juge pour l'heure, qu'étant donné que le développement du secteur de la gare de Givisiez a pris du retard et que le secteur de Jo-Siffert n'est pas encore pleinement densifié, le maintien de la ligne 9 sur le secteur de Jo-Siffert, déjà desservi au quart d'heure par la ligne 8, entrainerait potentiellement une suroffre. Le *Comité* a étudié donc l'option de maintenir la desserte à la demi-heure en direction de Jo-Siffert et de rétablir une desserte à la demi-heure sur le quartier de la Faye.

Ainsi, la ligne 9 serait au quart d'heure jusqu'à l'arrêt "Granges Paccot, Chenevière" puis se scinderait en deux branches avec une cadence à la demi-heure, une en direction de la Faye, l'autre en direction de Jo-Siffert.

Le *Comité* tient à rappeler que le secteur de la gare de Givisiez est un secteur stratégique de l'agglomération fribourgeoise, qui est amené à changer de visage dans les prochaines années. Les différents aménagements conséquents, qui sont prévus, vont potentiellement amener à devoir modifier, temporairement ou à long terme, la desserte de l'ensemble du secteur.

2.5 Mise en œuvre de la desserte de la Faye

Le souhait du *Comité* est d'aller au plus vite avec l'augmentation de cadence de la ligne 9. La planification prévoyait initialement une mise en œuvre en août 2023. Toutefois, des travaux sont actuellement en cours sur la route de Chenevière à Granges-Paccot jusqu'en décembre 2023. Une coordination technique est en cours avec la commune, afin d'analyser si ces travaux entraînent une perte de temps de parcours pour les bus, qui ne permettrait pas de respecter l'horaire et les correspondances. Dans ce cas, la mise en place de ce nouveau tronçon serait légèrement reportée et interviendrait au changement d'horaire de décembre 2023.

Ce postulat est ainsi liquidé.

Fribourg, le 6 avril 2023