

Postulat pour des horaires des lignes de transport public à haute fréquence indépendants de ceux des CFF

Post_Leg 2021-2026_2023_014

Auteurs : Jérémie Stöckli et Pierre-Alain Perritaz (Fribourg)

Lors de sa séance du 25 mai 2022, le *Conseil d'agglomération de l'Agglomération de Fribourg (Conseil)* a accepté la transmission du présent postulat concernant l'objet cité en titre.

Les auteurs du postulat s'interrogent sur la construction de l'horaire des lignes de bus urbain dotées d'une forte cadence. Actuellement, l'ensemble des lignes sont organisées pour avoir les meilleures correspondances possibles avec les trains directs à la gare de Fribourg. Les postulants souhaitent que les lignes de bus urbains à forte cadence circulent selon un horaire indépendant du ferroviaire, afin notamment de limiter la circulation groupée de bus.

Le *Comité d'agglomération de l'Agglomération de Fribourg (Comité)* partage pleinement cette analyse et constate que la circulation groupée des bus entraîne une réduction sensible de la vitesse commerciale dans le centre de l'agglomération fribourgeoise ainsi qu'une répartition temporelle de l'offre qui n'est pas optimale pour les usagers. Parallèlement, le développement du réseau ferroviaire offre davantage de connexions de bonne qualité en gare de fribourg. Les conditions propices à une flexibilisation de la construction de l'horaire des bus urbains semblent donc réunies.

1. Modifications préconisées à court terme

Fort de ce constat, le *Comité* a déjà demandé à son exploitant, dans sa première version de son cahier des charges relatif à l'offre 2025-2026, les éléments suivants :

« Il est demandé à l'entreprise de transport d'effectuer une analyse sur le cadencement entre les lignes 1 et 8 ainsi que 2 et 6 sur leurs troncs communs. Il est ainsi attendu de l'entreprise de transport qu'elle construise un horaire dans lequel les lignes 8 et 6 gardent leurs correspondances actuelles en gare de Fribourg, mais que les horaires des lignes 1 et 2 soient revus, afin qu'ils permettent d'avoir une offre répartie de manière constante dans le temps et d'éviter ainsi les trains de bus sur les troncs communs. Il s'agit dans ce cas uniquement d'une nouvelle répartition de l'offre dans le temps, mais pas d'une modification des volumes commandés par ligne. »

Concernant la ligne 5, la situation est un peu différente. En effet, les horaires de cette dernière sont également coordonnés avec la ligne 7, afin de permettre un point de correspondance sur le secteur de Beaumont. La ligne 7 présentant une cadence à 15 minutes, il est, à première vue, difficile de pouvoir décaler les cadences de la ligne 5, bien que cette dernière présente également une cadence élevée de 7.5 minutes.

Le *Comité* suivra avec attention les effets des modifications des horaires des lignes 1 et 2 qui devraient entrer en force dès le changement horaire de décembre 2024 et analysera si une modification similaire est indiquée, également pour la ligne 5. Cette adaptation permettra également d'évaluer les retours de la clientèle sur ce changement de paradigme en matière de construction d'horaire.

2. Modifications préconisées dans le PA5

A plus long terme, le *Comité* propose de revoir plus fondamentalement l'organisation des lignes urbaines en privilégiant la mise en place d'artères *TP*. Cette stratégie devrait permettre d'assurer la suppression de la circulation groupée de bus et d'obtenir ainsi une amélioration de la vitesse commerciale des lignes sur le long terme.

Ce postulat est ainsi liquidé.

Fribourg, le 18 avril 2024