

Réponse du Comité d'agglomération

Postulat en faveur de navettes accélérées dans l'agglomération fribourgeoise

Post_Leg 2021-2026_2023_021

Auteur-e-s : Gérald Collaud (Fribourg), Jacques Dietrich (Villars-sur-Glâne), Diego Frieden (Belfaux), Océane Gex (Fribourg), Dimitri Küttel (Villars-sur-Glâne), François Miche (Fribourg), Florian Müller (Fribourg), Alexis Overney (Granges-Paccot), Pierre-Alain Perritaz (Fribourg), Dylan Porchet (Düdingen), Léo Sapia (Fribourg) et François Yerly-Brault (Fribourg)

Les auteur-e-s du postulat estiment que la faible vitesse commerciale actuelle des bus nuit à l'attractivité du réseau fribourgeois et proposent de répondre à cette problématique en ajoutant à l'offre existante des lignes accélérées. Ce faisant, ils mettent en exergue le paradoxe de la multiplicité des arrêts qui est à la fois une des causes des faibles vitesses enregistrées mais qui améliore simultanément l'accessibilité aux transports publics (TP).

I. Evaluation de la proposition issue du postulat

Le Comité d'agglomération de l'Agglomération (Comité) partage l'objectif d'améliorer les vitesses commerciales afin de garantir un réseau attractif. La proposition développée par les auteur-e-s du postulat et qui vise à compléter le réseau en créant pour chaque ligne, une ligne complémentaire accélérée, présente toutefois trois problématiques majeures.

1. Une lisibilité plus difficile de l'offre TP

L'introduction d'une offre complémentaire ne desservant pas l'ensemble des arrêts risque de poser des problèmes de compréhension de l'offre pour les usagers. En effet, le réseau de Fribourg souffre déjà actuellement d'une superposition des lignes de bus sur certains tronçons. Sur Pérolles, par exemple, onze lignes de bus circulent en même temps (dont six lignes urbaines). Un doublement des lignes urbaines (lignes classiques, lignes accélérées) entraînerait, outre une potentielle suroffre, une dégradation de la lisibilité du réseau. Le Comité estime que le réseau doit au contraire être simplifié. En effet, dans le but d'attirer de nouveaux utilisateurs, il est nécessaire que la compréhension du réseau soit la plus simple possible. L'introduction de lignes accélérées en plus de celles existantes n'irait pas dans le sens recherché.

2. Un réseau à deux vitesses

L'implémentation de lignes accélérées aurait également pour conséquence d'aboutir à un réseau à deux vitesses avec une hiérarchisation des arrêts (ceux desservis par les lignes de bus classiques ainsi que ceux desservis par les lignes classiques et accélérées). Le Comité estime que le réseau fribourgeois ne se prête pas à une hiérarchisation dès lors que la fréquentation des arrêts est relativement homogène à l'exception de celui de la place de la gare. Il serait ainsi difficile de déterminer une hiérarchisation entre les arrêts.

3. Le gain marginal probable de ces nouvelles lignes

Le réseau fribourgeois s'inscrit dans le cadre d'une infrastructure routière largement contrainte par la topographie accidentée du territoire. Seule une portion congrue des routes empruntées par les bus dispose d'infrastructures uniquement dédiées aux TP. D'éventuelles lignes de bus accélérées ne pourraient pas, dans de nombreux secteurs, dépasser les lignes de bus classiques. A cela s'ajoute que les arrêts ne permettent généralement pas l'arrêt simultané de plus de deux bus à la fois. Ainsi, la démultiplication du nombre de lignes de bus risque d'aggraver la gêne entre les différents véhicules, entraînant plutôt une baisse générale de la vitesse commerciale.

II. Conclusions du Comité

Si le Comité partage le constat développé dans le postulat, il estime que la proposition d'introduire des navettes accélérées en complément à l'offre existante n'apparaît pas être la solution la plus optimale pour le réseau fribourgeois. Il lui semble important de traiter de cette thématique de manière plus globale dans le cadre de la planification des TP et non pas de se concentrer uniquement sur la politique d'arrêts qui n'est qu'une des composantes de cette problématique à l'instar des infrastructures priorisant les bus, la gestion des carrefours ou encore l'organisation des horaires.

Il observe en outre que certaines lignes régionales font déjà office de lignes accélérées dans la mesure où elles ne desservent que certains arrêts du réseau urbain, à l'image des lignes en direction du plateau du Muret et de la haute Singine.

III. Proposition du Comité dans le cadre du PA5

Le *Projet d'agglomération de cinquième génération de l'Agglomération (PA5)* a pour principal objectif l'amélioration de la vitesse commerciale des bus. Avec sa stratégie « artères *TP* », le *Comité* souhaite améliorer à terme l'attractivité du réseau en travaillant sur trois axes qu'il juge prometteurs :

- Réduction du nombre de lignes par axe

Actuellement, dans certains secteurs, la multiplication du nombre de lignes est la cause principale des faibles vitesses commerciales des bus. Il n'est pas rare que ces derniers doivent par exemple attendre à certains arrêts ou à certains carrefours. La stratégie « artères *TP* » du *PA5* propose à futur une réorganisation et une limitation du nombre de lignes à deux par axe principal.

- Cadencement des lignes sur les tronçons communs

On observe à l'heure actuelle sur certains secteurs des lignes différentes qui circulent aux mêmes heures sur les mêmes tronçons. Pour les axes où deux lignes sont nécessaires, la stratégie « artères *TP* » prévoit que ces lignes soient cadencées entre elles afin de ne pas se suivre et donc avoir un temps de parcours optimal.

- Optimisation des arrêts

Plusieurs arrêts du réseau actuel sont, en outre, situés à faible distance l'un de l'autre, ce qui invite à procéder à une réflexion globale sur leur positionnement. Le *Comité* va analyser en étroite collaboration avec les communes membres de *l'Agglomération*, si dans le cadre de la mise au norme LHand¹, une réorganisation des arrêts est possible afin d'optimiser la vitesse commerciale sans influencer sur la qualité de desserte des quartiers.

Ces pistes de travail s'inscrivent en complément des mesures prévues dans les projets d'agglomération précédents, qui visent également à l'amélioration de la vitesse commerciale des bus urbains et dont la mise en œuvre progressive est en cours. On pense en particulier à la réalisation d'aménagements en site propre facilitant la progression des bus ou encore à la mise en œuvre de la centrale de gestion de trafic dans le but de prioriser les *TP* aux principaux carrefours.

Ce postulat est ainsi liquidé.

Fribourg, le 18 avril 2024

¹ loi sur l'égalité pour les handicapés (RS 151.3), loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées