

**Rapport final du Conseil communal au sujet du postulat n° 150
de Mme Cécile Thiémard (DC/VL) et de 2 cosignataires
demandant un arrêt de bus au sommet de l'avenue Weck-Reynold**

En séance du 31 mars 2015, le Conseil général transmettait au Conseil communal le postulat n° 150 de Mme C. Thiémard et de 2 cosignataires lui demandant un arrêt de bus au sommet de l'avenue Weck-Reynold.

Résumé du postulat

Il ressort du postulat que, lors de l'assemblée de l'association du quartier Gambach-Guintzet du 27 novembre 2014, des habitants du quartier ainsi que des membres de l'association se sont manifestés pour qu'un arrêt de bus soit aménagé au sommet de l'avenue Weck-Reynold (lignes 7 et/ou 8) et qu'un postulat soit déposé à cette fin. Il s'agit d'un thème de discussion récurrent ces dernières années au sein de ladite association.

Faisant référence à la règle des 300 mètres de distance par rapport à une ligne de bus existante, applicable sur le réseau de la ville et de l'agglomération, l'auteur du postulat déplore notamment le fait qu'il ne soit pas tenu compte, dans le choix du positionnement des arrêts, de la pente ni de la pénibilité d'accès à pied. Elle indique que l'aménagement d'un arrêt à cet endroit, comme il en existait par le passé, ne poserait aucun problème sous l'angle de l'horaire des bus existants et mériterait d'être étudiée, ce d'autant que tous les arrêts de bus devront être adaptés d'ici à 2023 pour être conformes à la loi sur l'égalité pour les handicapés (LHand).

Partant du principe que l'Agglomération est chargée de la gestion des lignes de bus et du matériel roulant, alors que la Ville de Fribourg est compétente pour l'aménagement de l'infrastructure de l'arrêt, un postulat sur le même objet a été déposé le 4 décembre 2014 auprès de l'Agglomération afin d'obtenir un horaire comprenant un arrêt de bus (lignes 7 et 8) au sommet de l'avenue Weck-Reynold.

Réponse du Conseil communal

Conformément au Plan directeur de l'Agglomération, la planification des tâches en matière de transports publics (TP) est, d'une manière générale, de la compétence de l'Agglomération.

S'agissant des arrêts de bus, le projet de rapport stratégique relatif au Plan directeur de l'Agglomération prévoyait que *"l'Agglomération mène les études complémentaires nécessaires à l'application des principes d'exploitation et de valorisation des TP, en particulier les mesures pour l'accélération des lignes de bus et l'emplacement des arrêts, et coordonne la réalisation avec les*

propriétaires des différents tronçons (communes ou canton)". Il était également précisé que "l'Agglomération définit l'emplacement des arrêts en coordination avec les communes" (cf. mesure M1.5, Mise en œuvre des mesures en matière de transports publics, p. 49 du Document stratégique, Plan Directeur de l'agglomération de Fribourg, projet du 8 janvier 2013).

Consulté sur ce rapport stratégique, en particulier sur la question de la répartition des tâches entre l'Agglomération et les communes, le Conseil communal a officiellement pris position le 22 février 2013. A cette occasion, il a relevé que le rapport stratégique confiait à l'Agglomération des tâches qui relèvent avant tout de la compétence des communes. Il a argumenté en exposant que l'Agglomération ne disposait ni des connaissances, ni des moyens nécessaires à la conduite de ces études. Par conséquent, le Conseil communal a proposé de remplacer, dans la formulation précitée, le verbe "mener" par le verbe "collaborer", de sorte que le travail technique continue à être réalisé par les communes, auxquelles la mission suivante serait confiée: les communes *"mènent, en collaboration avec l'Agglomération, les études complémentaires nécessaires à l'application des principes d'exploitation et de valorisation des TP, en particulier les mesures pour l'accélération des lignes de bus et l'emplacement des arrêts"*. Le Conseil communal a justifié sa position en citant différents exemples et en mettant en avant les compétences techniques requises pour mener à bien ces missions. Il a conclu en relevant que, pour tous les modes de transport, sauf les TP, la répartition des tâches prévoit le principe selon lequel les communes sont chargées de la planification et de la réalisation des mesures. Etant donné que les TP utilisent le même réseau que les transports individuels et motorisés et la mobilité douce, il est inconcevable de prendre des mesures dans un domaine sans toucher aux deux autres. Ainsi, par souci de cohérence et d'efficacité, le Conseil communal a proposé à l'Agglomération de confier aux communes le rôle de planification et de réalisation de l'ensemble des modes, TP compris, en collaboration avec l'Agglomération.

Dans le cadre de son Message au Conseil d'Agglomération en vue de l'adoption du rapport stratégique, le Comité d'Agglomération a refusé d'entrer en matière sur cette proposition en relevant, en substance, qu'il appartenait à l'Agglomération non aux communes de mener les études directrices liées à la planification en matière de TP, en particulier les mesures pour l'accélération des lignes de bus et l'emplacement des arrêts (cf. p. 18 du rapport du Comité d'Agglomération au Conseil d'Agglomération du 18 avril 2013). Il a toutefois accepté de modifier la formulation de la répartition des compétences en introduisant la notion "d'études directrices" et en précisant que celles-ci seraient menées "en collaboration avec les communes". Sur cette base, le Conseil d'Agglomération a adopté, le 23 mai 2013, les modifications du Plan directeur de l'Agglomération en suivant la recommandation du Comité, à savoir en confirmant le rôle planificateur de l'Agglomération dans le domaine des TP, au détriment des communes.

La version définitive du rapport stratégique relatif au Plan directeur de l'Agglomération, adoptée le 23 mai 2013 par le Conseil d'agglomération, prévoit que l'Agglomération *"mène, en collaboration avec les communes, les études directrices complémentaires nécessaires à l'application des principes d'exploitation et de valorisation TP, en particulier les mesures pour l'accélération des lignes de bus et l'emplacement des arrêts, et coordonne la réalisation avec les propriétaires des différents tronçons (communes ou Canton)"*. Quant aux communes, le rapport indique que ces dernières *"coordonnent les mesures TP avec les mesures d'urbanisation, définissent l'emplacement des arrêts de bus en coordination avec l'Agglomération et réalisent les aménagements en conséquence"* (cf. mesure M1.5, Mise en œuvre des mesures en matière de transports publics, p. 41 du Rapport stratégique, Plan Directeur de l'agglomération de Fribourg adopté par le Conseil d'agglomération le 23 mai 2013).

S'agissant des arrêts des TP, il découle donc de ce qui précède que l'Agglomération, en vertu de ses attributions en matière de planification, est bel et bien compétente pour décider de l'opportunité de

la mise en place des arrêts sur les axes TP. Dans ce cadre, le pouvoir des communes se limite à définir avec précision le positionnement des arrêts et à assurer leur réalisation.

Au vu de ce qui précède, le Conseil communal constate qu'il n'est pas compétent pour se prononcer sur l'opportunité d'aménager un arrêt de bus au sommet de l'avenue Weck-Reynold. En effet, dès lors que l'emplacement des arrêts relève de la planification en matière de transports publics, cette décision est en premier lieu du ressort de l'Agglomération. Il appartient donc à cette dernière de se déterminer sur l'opportunité de cette demande dans le cadre du postulat déposé le 4 décembre 2014. En cas d'entrée en matière, la Ville de Fribourg sera, le moment venu, chargée de définir l'emplacement exact de l'arrêt et d'assurer sa construction.

Le postulat n° 150 est ainsi liquidé.