

POSTULAT N° 61 (2011-2016)  
RAPPORT FINAL

EXTRAIT DU PROCES-VERBAL  
DE LA SEANCE DU CONSEIL GENERAL  
DU 24 FEVRIER 2014

M. Thierry Steiert, Directeur de la Mobilité, résume le rapport suivant:

"En séance du 29 octobre 2012, le Conseil général transmettait au Conseil communal le postulat n° 61 de MM. M. Kuhn, J. Hayoz, P. Odermatt, P.-A. Perritaz et de Mme M.-A. Poupon, ainsi que de 27 cosignataires, lui demandant d'étudier la réalisation d'un couloir bus avec piste cyclable entre l'arrêt Bertigny et l'arrêt Vignettaz-Daler sur la route de Villars.

Argumentaire du postulat

Le Projet d'Agglomération de deuxième génération (PA2) stipule que l'amélioration de la vitesse commerciale des bus et la sécurité des cyclistes font partie des objectifs prioritaires. Il existe des tronçons qui se prêtent mieux que d'autres à l'aménagement de couloirs bus, comme celui situé entre les arrêts Vignettaz-Daler et Bertigny sur la route de Villars. Il s'agit d'une artère très fréquentée par le trafic motorisé privé, où les bouchons sont fréquents. Une étude de ce tronçon est donc justifiée.

Réponse du Conseil communal

**1. Caractéristiques du secteur**

La distance entre les arrêts de Vignettaz-Daler et Bertigny est d'environ 250 mètres. Sur ce tracé, le domaine public mesure environ 11 mètres de large et la chaussée comprend actuellement deux voies de circulation, une bande cyclable dans le sens montant et un large trottoir du côté sud de la chaussée. Il n'y a pas de trottoir du côté nord, mais un sentier permet de traverser le bas de la parcelle de l'hôpital Daler. Le cheminement piéton se poursuit ensuite sur la parcelle du 'Parc Hotel', pour rejoindre la route de Bertigny.

Le secteur connaît fréquemment des perturbations de trafic aux heures de pointe, spécialement dans le sens montant à l'approche du carrefour de Bertigny et dans une moindre mesure dans le sens descendant en direction de Beauregard.

Ce tronçon est utilisé par les lignes de bus n° 2 et n°6. La ligne n°2 est l'une des lignes les plus fréquentées du réseau avec environ 14'500 voyageurs par jour ouvrable en 2011. En fonction de l'itinéraire emprunté, la ligne n°2 circule sur une distance de 7 à 7,5 km, avec une vitesse commerciale théorique (selon l'horaire) de 18,5 km/h et une cadence de 7 à 8 minutes, soit 150 courses/jour/sens. La ligne n°6 est pour sa part fréquentée par environ 5'500 voyageurs par jour ouvrable. Elle parcourt environ 7 km avec une vitesse commerciale théorique de 18,5 km/h, identique à celle de la ligne n°2 et avec une cadence de 15 minutes, soit 70 bus/jour/sens.

Les lignes n°2 et n°6 circulent sur un réseau principalement calibré à 2x1 voie. Environ 1'800 mètres en site propre sont actuellement à disposition de ces lignes dans les deux sens confondus. Ces tronçons en site propre sont principalement situés dans le centre-ville de Fribourg et représentent environ 12% de la totalité du trajet aller-retour.

Les vitesses commerciales se réduisent parfois à 10 km/h à l'heure de pointe du soir, sur les tronçons les plus critiques, à savoir entre la Gare et l'arrêt Saint-Pierre dans les deux sens, entre Vignettaz-Daler et la Gare, ainsi qu'entre Vignettaz-Daler et Belle-Croix.

**2. Gabarits et scénarios possibles**

*En accord avec les normes de l'Association des professionnels de la route et des transports (VSS) et le Service des ponts et chaussées, les valeurs suivantes pour les largeurs de chaussée sont généralement admises:*

- *voie de circulation standard = 3.20 mètres*
- *bande cyclable = 1.50 mètres*
- *voie bus partagée avec les cycles = 4.50 mètres*
- *voie bus simple = 3.20 mètres*
- *trottoir = 1.65 mètres au minimum*

*En fonction de ces valeurs, le scénario minimum, consistant à supprimer la bande cyclable existante, à rétrécir le trottoir dans le but d'aménager une voie en site propre pour les bus requiert un gabarit d'au moins 11.25 mètres, ce qui nécessite donc des travaux puisqu'il manque en moyenne quelques dizaines de centimètres pour atteindre cette largeur.*

*En plus du gabarit, qui s'avère légèrement insuffisant, cette configuration présente plusieurs désavantages:*

- *La voie en site propre pour les bus sera trop étroite pour permettre le passage simultané de bus et de cycles. Les bus seraient donc contraints de rouler derrière les cycles, ce qui pose problème puisque les cycles se déplacent lentement à la montée.*
- *L'offre pour les piétons s'amenuise puisque le problème de la continuité sur le côté nord n'est pas résolu mais le trottoir côté sud se retrouve réduit aux normes minimales.*
- *Même si l'élargissement à effectuer est relativement faible, cette variante nécessite tout de même des travaux conséquents puisqu'il faut retoucher les bordures, déplacer les évacuations d'eaux, notamment.*

*Une solution optimale, une 'voie bus' partagée avec les cycles (ou une piste cyclable, comme proposée dans le postulat) et éventuellement un double trottoir engendrerait un élargissement de la chaussée encore plus conséquent, avec un empiètement sur les domaines privés qui bordent la route, des rachats de terrains et des travaux de génie civil importants et coûteux. Or, cette mesure n'est pas inscrite dans le programme du PA2, contrairement à d'autres secteurs concernés par l'aménagement de 'voies bus', comme par exemple la route de la Fonderie. L'ensemble des mesures prévues dans le cadre du PA2 représentant déjà un défi extrêmement important en termes de budgets et de ressources, il apparaît peu judicieux d'ajouter à la planification en cours un nouveau chantier important dans un futur proche.*

*Toutefois, comme mentionné dans le postulat, l'amélioration de la vitesse commerciale des bus et la sécurité des cyclistes est un objectif affiché du PA2. Le Service de la mobilité partage cet avis et considère que les performances et la qualité du service offert par le réseau TPF sont des enjeux majeurs, afin d'offrir une alternative compétitive et attractive à la voiture. En 2012, le Service de la mobilité a mandaté un bureau d'experts pour réaliser deux études en vue d'améliorer les vitesses commerciales des lignes les plus problématiques: n°2 et n°6, ainsi que n°3 et n°5.*

### **3. Etudes sur les vitesses commerciales**

*La fréquence, les temps de parcours, la ponctualité, mais également la qualité des correspondances et les interfaces sont autant de critères que l'usager considère, consciemment ou pas, dans le choix de son mode de déplacement.*

*Au niveau des performances, ces enjeux se traduisent par deux objectifs mesurables, à savoir l'assurance d'une vitesse commerciale élevée en offrant des temps de parcours concurrentiels par rapport à ceux relevés pour le trafic automobile, et la stabilité des temps de parcours, en permettant à la fois le respect des horaires et la fiabilité du service.*

*Les études commandées au bureau d'experts ont été menées dans ce sens, avec pour but:*

- D'établir un diagnostic des conditions actuelles de circulation sur les lignes de bus concernées;
- De mettre en évidence les principales causes de perturbations et de dysfonctionnements;
- De définir les contraintes rencontrées et les objectifs visés pour les lignes concernées;
- De mettre en évidence les mesures d'aménagement et/ou d'exploitation permettant d'améliorer les performances actuelles;
- D'évaluer les coûts indicatifs des mesures préconisées et de dégager des priorités de réalisation.

*Ces études ont été menées en tenant compte du PA2 et en collaboration avec les communes concernées (en l'occurrence avec Villars-sur-Glâne pour les lignes n°2 et n°6), afin que les lignes puissent profiter dans leur ensemble des optimisations possibles.*

#### **4. Mesures envisagées**

*L'étude sur les lignes n°2 et n°6 propose un ensemble de mesures légères, avec des coûts unitaires inférieurs à 100'000 francs. Elle recommande principalement la réalisation d'arrêts sur chaussée et l'installation de systèmes de détection de bus aux traversées régulées par des feux, afin de leur offrir la priorité. L'aménagement de voies en site propre dans les endroits où il est possible de le faire sans revoir le gabarit de la chaussée et des améliorations, voire des déplacements, d'arrêts pour optimiser certaines interfaces sont également recommandés.*

*Ces mesures peuvent se réaliser conjointement avec les mesures du PA2 qui ont une implication sur la circulation des bus dans le secteur route de Villars et avenue de Beauregard, à savoir:*

- La mesure 11.9 qui prévoit l'aménagement d'une 'voie en site propre pour les bus' au chemin des Pensionnats
- La mesure 11.4 qui prévoit l'aménagement de l'arrêt 'Bethléem' sur chaussée
- La mesure 41.9 qui prévoit le réaménagement de l'avenue de Beauregard
- La mesure 41.10 qui prévoit le réaménagement de la place de la Vignettaz – Daler et de ses arrêts.
- La mesure 41.13 qui prévoit le réaménagement de la route de Villars

#### **5. Conclusions**

*L'efficacité des transports publics fait déjà partie des principaux buts recherchés par le PA2. En outre, les études sur l'amélioration des vitesses commerciales menées en parallèles au PA2 s'ajoutent aux mesures déjà prévues par ce dernier. L'aménagement d'un maximum de voies en site propre pour les transports publics est donc bel et bien l'objectif recherché, mais dans un court ou moyen terme, il paraît judicieux de suivre une stratégie globale consistant à améliorer le fonctionnement des lignes dans leur ensemble en se concentrant sur les mesures lourdes déjà inscrites au PA2, et de travailler en parallèle sur des mesures plus légères, comme celles préconisées par les études du bureau d'experts. A terme, cette stratégie garantira une amélioration sensible des performances sur les lignes n°2 et n°6.*

*Nous ajoutons qu'une première mesure concernant le chemin des Pensionnats a été testée en décembre dernier et a permis de réaliser des gains de temps jusqu'à cinq minutes sur ce tronçon. Nous allons prochainement procéder à la réalisation définitive de cette mesure. Dans le futur, nous vous signalons aussi que la liaison routière de la jonction autoroutière A12, dans le secteur de Bertigny, devrait être réalisée. Cette mesure apportera également une amélioration sensible de la vitesse commerciale des lignes n°2, principalement."*