

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

M. Thierry Steiert, Directeur de la Mobilité, résume le rapport ci-après:

"En séance du 18 décembre 2012, le Conseil général transmettait au Conseil communal le postulat n° 73 de M. C. Schenker, au nom du groupe démocrate-chrétien/Vert/libéral, et de 52 cosignataires lui demandant d'étudier la réalisation rapide de couloirs de bus en site propre, si possible avec pistes cyclables, sur les axes où les bouchons sont les plus importants.

Argumentaire du postulat

L'auteur du postulat estime que certains endroits en ville semblent encore pouvoir se prêter à ce type de mesures sur une distance suffisante en raison d'une largeur, voie, présélection, îlot, trottoir, haie, etc. qui seraient superflus (avenue du Midi, avenue de Beauregard/route de Villars et carrefours hôpitaux, rue de l'Hôpital/route du Jura, rue Pierre-Kaelin, rue de Morat, etc.). Afin d'atténuer au maximum ce blocage, qui décourage nombre d'automobilistes de se passer de leur véhicule privé, l'auteur du postulat invite le Conseil communal à réaliser sans délai tous les couloirs qui semblent possibles et efficaces, sans suppression de trop nombreuses places de stationnement, y compris éventuellement de manière temporaire dans l'attente de l'ouverture du pont de la Poya.

Réponse du Conseil communal

La réalisation de couloirs de bus en site propre est l'une des principales mesures envisageables pour améliorer l'efficacité des transports en commun (TC), au même titre que les mesures de priorisation des bus aux carrefours (signalisation lumineuse, présélections) ou encore celles relatives à la gestion des arrêts de transports publics (arrêts sur chaussée p. ex.).

En la matière, les mesures peuvent être classées en deux grandes catégories: d'une part, les mesures dites 'lourdes', qui découlent d'une planification supérieure (par exemple certaines mesures du projet d'agglomération de deuxième génération - PA2), sont coûteuses et nécessitent généralement la mise en œuvre d'une procédure (mise à l'enquête, publication) et, d'autre part, les mesures plus 'légères', qui découlent d'études plus spécifiques ou sectorielles (p. ex. études sur l'amélioration de la vitesse commerciale des bus) et peuvent généralement être mise en œuvre sans procédure particulière (marquage p. ex.) et à moindre frais. Ces deux types de mesures se complètent et sont coordonnées entre elles.

1. Les mesures issues du PA2

La planification des TC fait partie des compétences de l'Agglomération (ci-après: l'Agglo). Le PA2 prévoit en effet toute une série de mesures liées aux TC, qui visent à améliorer la productivité du réseau de bus, respectivement à en augmenter la vitesse commerciale. Celles-ci sont classées en trois catégories, en fonction de leur priorité: A) 2014-2018, B) 2019 - 2022 et C) dès 2023.

Concernant plus spécifiquement la Ville de Fribourg, plus d'une dizaine de mesures classées en priorité A (à réaliser entre 2015 et 2018) ont été inscrites dans le plan d'investissement pour la période 2014-2018. Parmi celles-ci, on peut notamment citer les mesures suivantes:

- *mesure 42.1: aménagement d'un couloir bus et de bandes cyclables sur la rte de la Fonderie, section Ouest (2015);*

- mesure 11.10: réalisation de voies bus continues en entrée de Fribourg, entre Marly Grand-Pré et Pérolles (direction Gare) (2015);
- mesure 11.3: aménagement de nouveaux arrêts sur chaussée à la rue de Morat, au Varis et déplacement de l'arrêt en encoche à la porte de Morat (direction Portes de Fribourg);
- mesure 11.5: aménagement d'une voie bus sur la rue de l'Hôpital, en approche du carrefour giratoire Joseph-Piller (direction Givisiez);
- mesure 11.8: aménagement d'une voie de bus en contresens sur la route des Arsenaux (2018);
- mesure 11.9: aménagement d'une voie bus sur le ch. des Pensionnats (direction Gare) et priorisation des TC au giratoire de l'Hôpital cantonal (2015).

Les lignes urbaines des TPF ainsi que les axes mentionnés dans le postulat seront largement bénéficiaires de ces mesures. Alors qu'au 31 décembre 2011 le réseau urbain comportait 4'775 mètres de voies de bus en site propre (selon rapport d'efficacité des TPF, 2011), ce nombre doublera lorsque l'ensemble des mesures prévues par le PA2 seront réalisées (mesures des catégories B et C incluses). Ainsi, le tronçon route de la Chassotte - route du Jura - rue de l'Hôpital, en plus de la priorisation TC aux carrefours Sainte-Thérèse-Jura et Jura-Broye, verra sa voie en site propre pour les bus augmenter d'environ 1'000 mètres. L'avenue du Midi devrait pour sa part compter environ 200 mètres de voies en site propre pour les bus en direction du sud et pouvoir bénéficier d'une priorisation des TC au carrefour Midi-Fonderie-Beaumont.

Outre ces mesures principales, il convient de mentionner également les autres mesures mises en œuvre dans le cadre d'aménagements ou de requalifications d'axes routiers prévus dans le PA2 et le plan d'investissement qui, bien que non prioritairement orientés TC, comportent néanmoins des composantes qui contribuent à donner davantage la priorité aux TC. On peut notamment citer, dans ce cadre, les réaménagements prévus de l'avenue de la Gare, à la route du Jura ou à la place Notre-Dame, ainsi que des réalisations plus restreintes comme l'interface TC de l'arrêt Saint-Barthélemy qui est en cours de réaménagement.

2. Les mesures issues d'études plus sectorielles et spécifiques

En marge des mesures prévues par le PA2, des études relatives aux vitesses commerciales des TC ont été commandées par le Service de la mobilité à des bureaux techniques spécialisés, ceci en collaboration avec l'Agglo et les communes concernées (Villars-sur-Glâne et Givisiez) ainsi que les TPF, et de manière coordonnée avec le PA2 afin de compléter le catalogue des mesures prévues par ce dernier. L'une de ces études, portant sur l'amélioration de la vitesse commerciale des lignes n°2 et n°6, a déjà été réalisée alors que la seconde, portant sur les lignes n°3 et n°5, est actuellement en cours.

Ces études ont pour but d'établir un diagnostic des conditions actuelles de circulation sur les lignes concernées, de mettre en évidence les principales causes de perturbations et de dysfonctionnements et de proposer les mesures d'aménagement et/ou d'exploitation qui permettraient d'en améliorer les performances.

L'étude réalisée sur les lignes n°2 et n°6 prévoit ainsi un ensemble de mesures légères à des coûts unitaires inférieurs à 100'000 francs. Elle recommande principalement la réalisation d'arrêts sur la chaussée, des améliorations/déplacements d'arrêts destinés à optimiser certaines interfaces, la mise en place de systèmes de détection de bus aux traversées régulées par des feux (priorisation TC) ainsi que l'aménagement de petites portions de voies en site propre dans les endroits où il est possible de le faire sans modifier le gabarit de la chaussée.

3. Prise de position et conclusion

Au vu de ce qui précède, l'on constate que l'aménagement d'un maximum de voies en site propre pour les TC, combiné à d'autres types de mesures visant à favoriser leur efficacité (priorisation aux carrefours et gestion des arrêts notamment), fait partie des objectifs prioritaires recherchés tant par le PA2 que par les études sectorielles menées en parallèle à celui-ci.

Cela étant, dans la mesure où il convient de tenir compte aussi bien des contraintes géographiques des routes existantes, des ressources financières que des exigences juridiques (procédure de mise à l'enquête, publication) et techniques découlant de la législation et des normes applicables (normes VSS), une solution 'miracle' (p. ex. réalisation de couloirs bus sans suppression de places de stationnement) et réalisable sans délai n'existe pas. En outre, la réalisation de la continuité du réseau avec des voies en site propre pour les bus n'est physiquement pas réalisable sur l'ensemble du réseau, certains tronçons de route ne présentant pas une largeur assez importante pour ce genre de réalisations (p. ex. rue de Morat). Finalement, de telles voies ne se justifient pas sur les axes peu chargés et sur lesquels la cadence en TC est peu élevée (à la ½ h. p. ex.).

La réalisation de l'ensemble des mesures prévues par le PA2 et inscrites au plan d'investissement 2014-2018 représente déjà un défi important en termes de ressources financières, de sorte qu'il semble peu judicieux d'ajouter à la planification actuelle de nouvelles interventions importantes dans un futur proche. Combinées entre elles, l'ensemble des mesures précitées permettra d'améliorer considérablement et durablement la vitesse commerciale de toutes les lignes de bus de l'Agglo et, partant, contribuera à renforcer l'attractivité des TC au détriment du trafic individuel motorisé (TIM) auprès des usagers.

Dans cette perspective, le Conseil communal s'engage à tout mettre en œuvre afin que l'ensemble de la planification prévue soit réalisée.

En outre, pour la première fois, une rubrique d'investissement de 50'000 francs a été inscrite au budget 2014 dans le but de financer des mesures d'amélioration de la vitesse commerciale des transports publics sur les lignes urbaines. Ces mesures étant également financées en partie via d'autres rubriques d'investissement (renouvellement d'installations lumineuses/100'000 francs et modération de trafic/100'000 francs), le Conseil communal a l'ambition d'en réaliser plusieurs d'entre elles sur l'itinéraire des lignes n°2 et n°6 de manière échelonnée de 2014 à 2015. On peut citer, à titre d'exemple, les mesures suivantes:

- *le déplacement sur chaussée des arrêts Vignettaz-Daler;*
- *la détection des bus au passage piéton régulé face au Parc Hôtel;*
- *la détection des bus (à la descente) aux feux de Bethléem;*
- *le déplacement sur chaussée de l'arrêt Bethléem descendant;*
- *le marquage d'un couloir-bus à la rue Pierre-Kaelin;*
- *la détection des bus au droit du passage piéton régulé de la rue Saint-Pierre;*
- *le prolongement du couloir bus à la rue Saint-Pierre en direction du Bourg;*
- *le marquage d'un couloir bus à la rue du Pont-Muré entre l'arrêt Tilleul et le giratoire de la Grenette;*
- *la réorganisation des arrêts de bus autour du double giratoire de Saint-Barthélemy;*
- *la détection des bus au carrefour du Temple.*

Une partie de ces mesures sera réalisée en 2014 déjà, alors que les autres seront mises en place dès la fermeture au TIM du pont de Zaehringen. Une étude sera également lancée en 2014 dans le but de réguler le trafic au giratoire des Grand-Places, de manière à réduire la gêne occasionnée par le trafic qui sort de la rampe du parking.

Combinées avec les mesures prévues par le PA2, auxquelles elles s'ajoutent, ces différentes mesures contribueront à améliorer d'autant le fonctionnement ainsi que l'attractivité des TC."