

**Rapport final du Conseil communal au sujet du postulat n° 170 (2021-2026)
de Mmes et MM. Christoph Allenspach (PS), Hervé Bourrier (PS),
Sophie Delaloye (PS), Denise Cardoso de Matos-Berger (PS), Véronique Grady (PLR),
Immaculée Mosoba (PS), Elena-Lavinia Niederhäuser (PS),
Charles de Reyff (Le Centre/PVL), Jean-Thomas Vacher (Le Centre/PVL)
et Marc Vonlanthen (PS)
demandant d'étudier la possibilité d'évaluer la desserte du quartier du Schoenberg
par les transports publics et, le cas échéant, de soumettre des propositions
à l'Agglomération**

En séance du 20 janvier 2025, le Conseil général transmettait au Conseil communal le postulat n° 170 de Mmes et MM. C. Allenspach, H. Bourrier, S. Delaloye, D. Cardoso de Matos-Berger, V. Grady, I. Mosoba, E.-L. Niederhäuser, C. de Reyff, J.-T. Vacher et M. Vonlanthen lui demandant d'étudier la possibilité d'évaluer la desserte du quartier du Schoenberg par les transports publics et, le cas échéant, de soumettre des propositions à l'Agglomération.

Résumé du postulat

Le quartier du Schoenberg est desservi par les lignes de bus 2 et 6. Les riverains de la ligne 2 qui passe par le pont de Zaehringen pour arriver à Henri-Dunant, sont bien desservis avec une cadence de sept à huit minutes. La ligne 6 relie le pont de Zaehringen au Windig / Les-Hauts-des-Schiffenen et à Jean-Marie-Musy avec une cadence de 15 minutes. Cette disposition actuelle n'est pas satisfaisante. D'une part, la boucle vers Windig n'est pas attractive pour les habitants du Musy, ce qui se répercute sur le taux d'occupation des bus. D'autre part, la cadence actuelle est insuffisante. En outre, deux lignes de bus régionales avec deux arrêts à la route de Berne et à la route de Tafers traversent encore le quartier, mais avec seulement une course par heure.

L'Agglomération est responsable de la planification des prestations des transports publics. Celle-ci prévoyait encore dans le projet d'agglomération 4 une nouvelle ligne reliant Saint-Léonard au Schoenberg via le pont de la Poya. Celle-ci est désormais supprimée dans le projet d'agglomération 5. De plus, il est envisagé qu'après 2032, la ligne 6 ne desserve plus Jean-Marie-Musy.

La situation actuelle doit être clarifiée et dans la mesure du possible améliorée. Au sein de l'Agglomération, l'initiative en la matière doit venir de la commune concernée, qui soumet ensuite des propositions.

Les signataires du postulat suggèrent d'examiner les questions suivantes dans le cadre d'une évaluation approfondie:

1. *La ligne 2 doit-elle circuler sans changement par le Schoenberg ou est-il judicieux de la faire passer par Jean-Marie-Musy en direction du centre-ville?*

2. Quelle est la conséquence si la ligne 6 circule seulement jusqu'au Windig?
3. Peut-il être judicieux de faire passer une nouvelle ligne urbaine à une cadence élevée du centre-ville à travers Saint-Léonard et le pont de la Poya à Tafers ou, comme variante, en partie seulement jusqu'à Jean-Marie-Musy?

Réponse du Conseil communal

Situation actuelle

Le quartier du Schoenberg est actuellement desservi par les lignes urbaines n° 2 et n° 6, ainsi que par les lignes régionales n° 123, n° 181 et n° 182. Ces lignes utilisent en tout 17 arrêts de transports publics dans le quartier, répartis de la manière suivante:



Planification

La planification des itinéraires de transports publics se fait au niveau de l'Agglo, en collaboration avec les communes concernées. La Ville de Fribourg est responsable de l'aménagement des infrastructures de transports publics (voie de bus, quais, abris) situées sur son territoire.

Les projets d'agglomération (PA) sont élaborés tous les quatre ans et permettent ainsi une mise à jour continue de la planification. Il est toutefois nécessaire de planifier une stratégie à plus long terme pour la thématique des transports publics. Ainsi l'Agglo élabore en parallèle aux PA une "vision" pour les transports publics jusqu'à +15 ans (2040) et pilote également des études et groupes de travail sur des questions spécifiques, souvent en lien avec des lignes en particulier. La planification des transports publics se fait donc à long terme, mais avec un

processus qui se veut assez souple qui permet de s'adapter à l'actualité et l'évolution des contraintes.

La dernière étude, en lien avec l'élaboration du PA5, pose le constat suivant:

- Il y a une forte pression sur les infrastructures au centre-ville, où convergent la plupart des lignes.
- La structure du réseau est difficile à lire.
- Il y a une mauvaise optimisation de l'offre sur certains bassins versants.
- La multiplication des lignes engendre une perte de temps et une augmentation des coûts.

Pour y remédier, les mesures suivantes sont proposées:

- Définir des artères TP structurantes avec une ou deux lignes fortes qui se superposent. Aux extrémités des lignes structurantes, il convient de proposer une desserte "capillaire" à plus faible cadence, pour desservir finement les quartiers. Ce constat est valable pour l'axe Marly-Pérolles-Jura, mais aussi pour l'axe Schoenberg – route de Villars, où passent les lignes n° 2 et n° 6, qu'il conviendrait donc de mieux cadencer pour avoir un axe fort.
- Mettre en place une nouvelle ligne tangentielle évitant le centre-ville, entre Villars-sur-Glâne et Givisiez.
- Améliorer la vitesse commerciale des lignes, notamment par la mise en place d'un site propre sur la route de Berne entre le pont de la Poya et le double giratoire.
- Etudier la potentielle mise en place d'un transport public à haut niveau de service (THNS) au niveau de l'Agglomération.

Cette stratégie vise à limiter les coûts tout en gagnant en efficacité et en attractivité du réseau.

Autres améliorations prévues

Parallèlement à la planification de l'offre, différents projets sont prévus dans le quartier du Schoenberg:

- La mise aux normes LHand des arrêts TP, qui permettra également des optimisations dans le positionnement et le regroupement de certains arrêts.
- La rationalisation des arrêts qui sont aujourd'hui éclatés sur le pourtour du double giratoire.
- La requalification du carrefour "Vieux-Chênes", avec une optimisation / priorisation des transports publics qui améliorera significativement la situation actuelle.
- L'abandon progressif des bus à moteur thermique, ce qui pourrait permettre à terme d'avoir une ligne n° 6 décarbonée.
- L'élaboration d'une étude directrice pour l'ensemble du Schoenberg. Cette étude démarrée en 2025 va permettre d'élaborer une vision d'ensemble pour les espaces de ce quartier et proposera une composante "mobilité", qui sera utile pour l'élaboration de la stratégie de desserte des transports publics.

Questions des postulants

1. *La ligne 2 doit-elle circuler sans changement par le Schoenberg ou est-il judicieux de la faire passer par Jean-Marie-Musy en direction du centre-ville?*

L'itinéraire de la ligne n° 2 est contraint par le tracé des lignes de contact. Aujourd'hui, la ligne n° 2 est opérée par des trolleybus et il n'est pas prévu de modifier ce matériel roulant. A la vue des contraintes budgétaires qui pèsent aujourd'hui sur l'offre en transports publics, une modification du tracé nécessiterait des coûts très élevés, qui seraient disproportionnés par rapport aux gains attendus.

2. *Quelle est la conséquence si la ligne 6 circule seulement jusqu'au Windig?*

Cette question fait actuellement l'objet d'une étude en cours, pilotée par l'Agglo. Aucun résultat n'est encore disponible à l'heure actuelle, mais cette démarche devrait permettre de comprendre quelles seraient les possibilités qu'offrirait des modifications d'itinéraire de la ligne n° 6.

3. *Peut-il être judicieux de faire passer une nouvelle ligne urbaine à une cadence élevée du centre-ville à travers Saint-Léonard et le pont de la Poya à Tafers ou, comme variante, en partie seulement jusqu'à Jean-Marie-Musy?*

La stratégie étudiée par l'Agglo prévoit une ligne tangentielle entre Villars-sur-Glâne et Givisiez, mais pas de liaison directe entre le Schoenberg et le secteur Saint-Léonard / plateau d'Agy. Dans l'absolu, une telle liaison pourrait être utile, mais le rapport coûts - bénéfices semble plus intéressant sur la tangente ouest, avec les développements prévus dans les secteurs "PSA" (Pôle santé et activités) et le secteur A12 – Chassotte.

Enfin, comme susmentionné, l'étude d'un THNS à l'horizon 2040 est en cours. La mise en place d'une telle infrastructure conduirait à une restructuration complète du réseau actuel afin de l'harmoniser avec cette potentielle colonne vertébrale du réseau.

Conclusion

En conclusion, le Conseil communal est d'avis que la demande du postulat n° 170 d'évaluer la desserte du quartier du Schoenberg par les transports publics et, le cas échéant, de soumettre des propositions à l'Agglomération, trouve des réponses dans la planification actuelle (PA5 et "vision TP 2040") et dans le cadre des divers projets en cours de développements.

Dans l'absolu, il serait toujours intéressant de renforcer encore l'offre en transports publics, mais les contraintes actuelles vont plutôt dans le sens d'une optimisation / rationalisation de l'offre. Les résultats de l'étude du futur tracé de la ligne n° 6 seront toutefois déterminants pour la desserte future du quartier.

Au vu de ce qui précède, le Conseil communal estime avoir répondu aux questions posées par les auteurs du postulat.

Le postulat n° 170 est ainsi liquidé.