



## Séance du Conseil général du 2 juillet 2025 (2021-2026)

### Point 16: DIVERS

Postulat n° 201	Déposé le 2 juillet 2025
Auteurs et co-auteur(s)	<b>Mmes et MM. David Ruffieux (Vert·e·s), Niels Rebetez (Vert·e·s), Bettina Noll (Vert·e·s), Grégory Grin (PLR), Marc Vonlanthen (PS) et Chantal Wicky Collaud (CG)</b>
Objet	<b>"Ligne de bus intra-muros, circulaire et à double sens"</b>
<i>Décision quant à la transmission prévue en séance du Conseil général du lundi 22 septembre 2025</i>	
Le texte original signé est disponible sur demande au Secrétariat du Conseil général.	

#### Développement du postulat

Avec le développement de la ville, la gare n'est plus le seul centre d'intérêt vers lequel toutes les lignes devraient converger. D'autres pôles structurants sont aujourd'hui, tout aussi centraux, par exemple:

- le pôle sportif de Saint-Léonard (BCF Arena, piscine, patinoire, stade);
- le pôle patrimonial de la Basse-Ville (Motta, Sarine, tourisme);
- le pôle naturel de Bourguillon et ses parcours-vita et randonnées.

Ces nouvelles polarités urbaines appellent une réorganisation des flux internes, pour optimiser les temps de trajet, éviter les ruptures de charge à la gare, et promouvoir une mobilité douce et attractive.

Les lignes de bus actuelles TPF du Schoenberg, quartier qui représente près d'un tiers de la population de la ville, passent par la gare par deux lignes convergentes empruntant le Bourg. Le Schoenberg est donc isolé des autres quartiers comme la Basse-Ville, le Jura-Torry, Alt ou encore Saint-Léonard (Palatinat).

Une solution consisterait à proposer une ligne circulaire à double sens, comme on en voit dans d'autres villes comme à Caen<sup>1</sup> ou Bordeaux<sup>2</sup>. Cette ligne pourrait, par exemple, passer par:

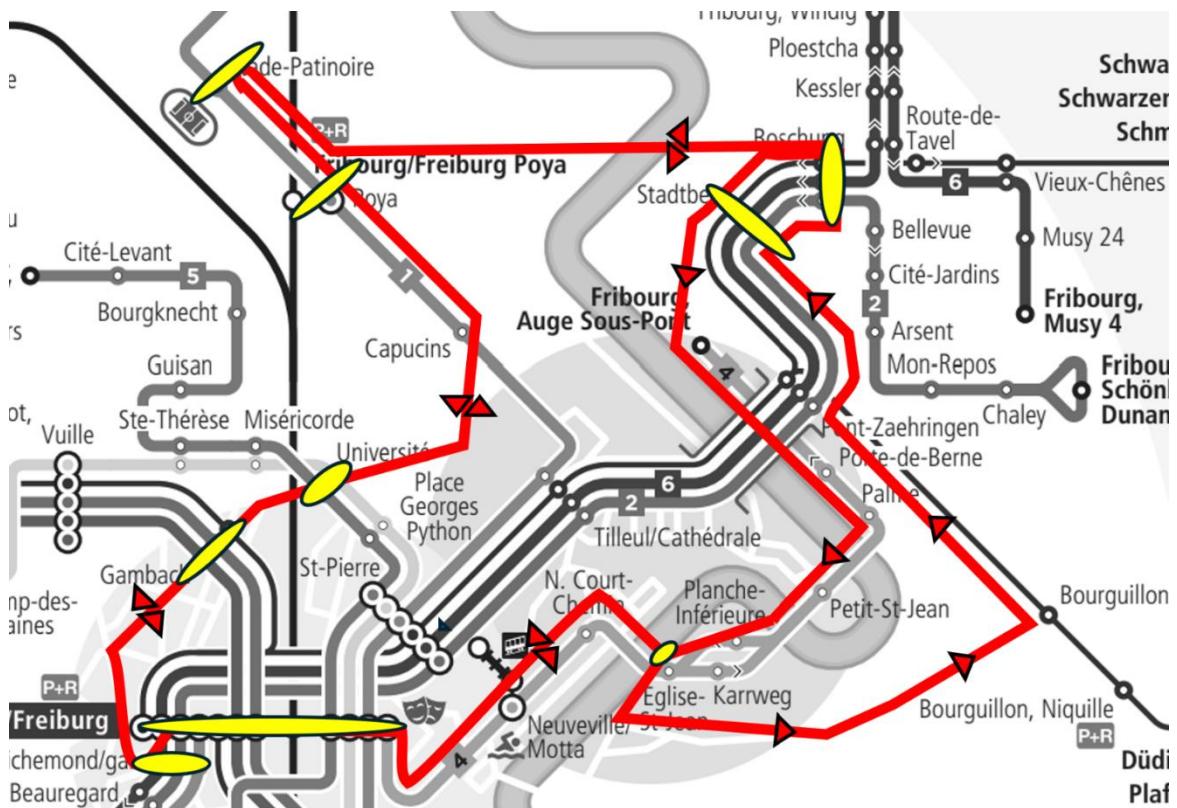
- gare routière (recharge) → Neuveville → Lorette (nouvel arrêt) → Bourguillon → Schoenberg (via rond-point Boschung) → pont de la Poya → route de Morat → Varis → BCU (nouvel arrêt) → rue de Rome → Montenach → Jean-Gambach (nouvel arrêt) → Beauregard → gare routière (recharge);
- et dans l'autre sens, une entorse au double sens strict, en passant par Auge au lieu de Bourguillon, ceci afin de couvrir un maximum de quartiers et de les relier entre eux; une boucle dans la boucle, en somme, qui offre l'avantage de bien connecter les quartiers (ici

<sup>1</sup> <https://www.ouest-france.fr/economie/transport/tramway/tramway-a-caen-le-bus-aussi-revoit-ses-lignes-6413785>

<sup>2</sup> <https://www.bordeaux-metropole.fr/metropole/projets-en-cours/deplacements-infrastructures/bus-express/ligne-h-circulaire-boulevards>

Basse-Ville → Bourguillon → Schoenberg selon le trajet désiré), mais qui requiert une rupture de charge, car il faut prendre la ligne en sens inverse.

Le trajet total fait moins de 10 km. En jaune les hubs de correspondance.



Cette configuration permettrait:

- une connexion directe entre quartiers aujourd’hui isolés entre eux (par exemple Schoenberg ↔ Basse-Ville et Saint-Léonard, Bourguillon ↔ Schoenberg et Saint Léonard);
- moins de correspondances et donc un gain de temps à l’utilisation (règle d’or en transport: ne pas changer de ligne si la vôtre vous amène à bon port, même s’il y a des arrêts plus nombreux);
- une nouvelle couverture à Gambach-Guintzet, à la BCU, mais aussi à Lorette et Bourguillon;
- de répartir plus équitablement les flux de passagers sur l’ensemble du tracé, tout en réduisant les temps de parcours.

#### Technologie adaptée, par exemple : le Bluebus 6

Pour ce type de desserte urbaine, un véhicule compact et silencieux est tout indiqué. Le Bluebus 6, modèle électrique de 6 m de long, est parfaitement adapté:

- il peut circuler dans des rues étroites comme celles de la Basse-Ville, ronds-points à gabarit réduit du pont de la Poya, Stadtberg...;
- il est 100 % électrique;
- il peut transporter 35 passagers et passagères, ce qui est optimal et suffisant car il y a répartition de la charge des passagers et passagères sur tout le tracé circulaire;
- il dispose d’une autonomie de 250 km, soit largement de quoi assurer plusieurs rotations sur une boucle de 10 km.

## Conclusion

Cette ligne circulaire, doublée dans les deux sens, permettrait:

- de relier directement des quartiers très fréquentés et/ou habités, mais peu connectés;
- de désenclaver le Schoenberg, Bourguillon, l'Auge et la Neuveville, ainsi que le quartier d'Alt;
- de desservir des zones aujourd'hui sans transports publics;
- de soutenir une mobilité pensée pour les habitantes et habitants.

Nous demandons au Conseil communal d'étudier cette proposition.



Fribourg, le 2 juillet 2025