

EXTRAIT DU PROCES-VERBAL
DE LA SEANCE DU CONSEIL GENERAL
DU 29 SEPTEMBRE 2014

M. Jean Bourgnecht, Vice-Syndic, Directeur de l'Edilité, présente succinctement le rapport suivant:

"En séance du 1^{er} octobre 2013, le Conseil général transmettait au Conseil communal le postulat n° 97 de M. P.-A. Perritaz et de 43 cosignataires lui demandant le bétonnage de la chaussée aux arrêts de bus.

Réponse du Conseil communal

La déformation de la chaussée aux arrêts de bus est une problématique bien connue des services techniques de la Commune. En effet, il suffit d'observer les arrêts de bus pour remarquer à quel point l'orniérage est présent. Il va de soi que, si la pose d'un revêtement de type béton était la solution adéquate, le Conseil communal s'empresserait d'inscrire un montant à cet effet dans un budget de fonctionnement, voire d'investissement. En l'état, la résolution de ce problème n'est pas aussi simple. Afin d'exposer au mieux les considérants, le Conseil communal revient sur certains éléments importants.

A. Pratique jusqu'à ce jour

On dénombre environ 130 arrêts de bus aujourd'hui sur le territoire de la Ville de Fribourg. Un peu moins de 20% de ces arrêts présentent un revêtement réalisé en béton. Il s'agit des arrêts les plus fréquentés, des arrêts terminus (actuels et anciens) et des arrêts particuliers comme ceux en encoche.

Du point de vue de la durabilité, la durée de vie d'un arrêt en béton est estimée à vingt ans et celle d'un arrêt en bitume à douze ans. A propos des coûts, un arrêt de bus en béton est environ deux fois plus onéreux qu'un arrêt en bitume. Enfin, concernant l'entretien, la réparation d'un arrêt en béton est plus longue que celle d'un arrêt en bitume.

B. Evolution du contexte urbain

En observant l'évolution du réseau des transports en commun durant ces dernières années et en analysant le développement à venir, on se rend compte que la position des arrêts de bus a évolué et que cette évolution se poursuivra encore ces prochaines années.

En effet, ces dernières années, l'extension de lignes existantes a été généralisée. Il en est résulté des itinéraires empruntant des routes qui n'avaient pas été dimensionnées pour ce type de trafic. En parallèle, le type de véhicules utilisé par les TPF ainsi que leur fréquentation ont également évolué, induisant des effets non négligeables sur la portance des chaussées.

Au regard des planifications en cours, comme le plan d'agglomération, le plan directeur de la Ville historique ou encore l'assainissement au bruit routier, on se rend compte que, d'une part, des réflexions sont en cours sur la position des arrêts de bus et que, d'autre part, des travaux seront réalisés sur la plupart des routes où transitent des lignes de bus.

C. Interventions sur le domaine public

Ce n'est un secret pour personne que les infrastructures des routes servent également au passage de conduites publiques ou privées. L'accès à ces conduites en cas de

défectuosité est évidemment plus complexe avec un revêtement en béton qu'avec un revêtement bitumineux.

D. Evolution des types de revêtements

Depuis quelques années, une grande évolution des types de revêtements a été mise en évidence. Des revêtements bitumineux renforcés ou à composantes polymères permettent une meilleure portance et assurent une plus grande durabilité. En conséquence, une plus grande palette de types de qualité de revêtements est offerte en fonction des différentes situations qui se présentent.

E. Stratégie en cours

Les planifications directrices génèrent de nouveaux projets qui impliquent l'analyse de l'état de la chaussée et de la position des arrêts de bus. En relation avec les interventions de ces dernières années, on se rend compte que la plupart des chaussées assainies au bruit ont dû faire l'objet de renforcement des infrastructures. En effet, elles n'avaient pas été dimensionnées pour les charges de trafic actuel ni pour le tonnage des véhicules lourds. L'état de ces infrastructures explique en partie les déformations du revêtement que l'on connaît actuellement. Une autre raison s'explique par l'évolution du tonnage par essieu des bus TPF. Les futurs projets tiendront compte de ces paramètres et permettront la mise en place de revêtements en conformité avec les contraintes qui seront subies. Il va de soi que la présence de canalisations souterraines, l'intégration urbanistique et les coûts seront également examinés, afin d'opter pour la solution la plus durable.

F. Synthèse

En conséquence, le Conseil communal, sans écarter la solution du bétonnage, opte pour une approche considérant tous les paramètres à mettre en relation avec un développement durable, une qualité d'intégration urbanistique, une cohérence financière et une garantie des conditions d'entretien. Il précise également qu'il reste très sensible à la sécurité des cyclistes et au confort des utilisateurs des transports publics."