



Réponse du Conseil d'Etat à un instrument parlementaire

Postulat Antoinette de Weck / Erika Schnyder
**Métrocâble entre la gare de Fribourg, le HFR et
la sortie autoroutière à Villars-sur-Glâne**

2015-GC-133

I. Résumé du postulat

Par postulat déposé et développé le 13 octobre 2015, les députées Antoinette de Weck et Erika Schnyder demandent au Conseil d'Etat « d'étudier la possibilité de créer un métrocâble qui relie la gare de Fribourg, l'Hôpital fribourgeois et la sortie autoroutière A12 avec un nouveau parking d'échange P +R qui desservirait un pôle de développement urbain sur la parcelle de la Bourgeoisie de Fribourg ». Les députées susmentionnées joignent à leur postulat une « étude préliminaire de faisabilité » effectuée par Raphaël Casazza, ingénieur dipl. EPFL et Conseiller général de la Ville de Fribourg¹.

Cette étude prévoit l'aménagement d'une télécabine monocâble dont le tracé d'environ 1 500 mètres suit l'avenue Beauregard et la route de Villars et qui compte trois stations. Son débit serait de 3 200 voyageurs par heure et par sens (capacité maximale) et le temps de parcours global de 7 à 8 minutes. Les coûts d'investissement sont estimés à 24,5 millions de francs (soit environ deux fois moins qu'un tram et trois à quatre fois moins qu'un métro souterrain) et les coûts d'exploitation à 3-4 millions de francs par an (soit environ la moitié que ceux d'un tram).

Un projet de pôle de développement urbain sur la parcelle de la Bourgeoisie de la Ville de Fribourg à côté de la jonction autoroutière A12 Fribourg-sud est également présenté dans cette étude. Il inclut la création d'« immeubles destinés à des emplois à forte valeur ajoutée », de logements ainsi que d'un nouveau P+R à objectifs multiples (parking HFR, pour les pendulaires, pour les touristes, etc.).

En conclusion, il est demandé « d'étudier plus en détail ces deux projets en coordination et concertation avec la Confédération (OFROU notamment) ainsi que d'un futur éventuel exploitant (p.ex. les TPF) ».

II. Réponse du Conseil d'Etat

Les premiers systèmes de transport urbain par câble ont été aménagés à des fins de desserte touristique au début du XX^e siècle déjà. Ces dernières années, suite au succès du premier métrocâble de Medellin en Colombie (2004), ce système a été adopté pour le transport de citoyens par plusieurs métropoles : Rio de Janeiro, Caracas, La Paz, New York, Coblenz, Londres, etc. En

¹ Casazza, Raphaël : *Projet de Métrocâble (télécabine urbaine) reliant : La gare de Fribourg, l'Hôpital Cantonal et une nouvelle zone de développement urbain sur la parcelle de la Bourgeoisie de Fribourg (à côté de la sortie Fribourg-Sud de l'autoroute A12). Etude préliminaire de faisabilité*, Fribourg, 26 septembre 2015

Suisse, plusieurs projets, outre celui de Fribourg, existent, notamment à Lausanne, Genève et Morges.

Le succès des systèmes de transport urbain par câble est dû à plusieurs facteurs :

- > Franchissement aisé d'obstacles (rivières, dénivelés importants, infrastructures, etc.),
- > Faible emprise au sol (comparativement avec le tram),
- > Forte capacité de transport (3 000 à 3 500 passagers par heure dans chaque sens),
- > Coûts d'aménagement et d'exploitation raisonnables,
- > Système écologique,
- > Construction rapide.

Le principal problème lié à ce système est celui posé par le survol des habitations. S'y ajoutent les éléments suivants :

- > Nuisances sonores (bruits de résonance et de roulement permanent),
- > Impact visuel,
- > Risque d'arrêt du système en cas de mauvaises conditions météorologiques,
- > Maintenance et inspections nécessaires pouvant impliquer des arrêts du système.

En outre, la desserte est moins fine avec un tel système qu'avec d'autres moyens de transports publics. A titre comparatif, le projet présenté prévoit trois stations alors que la ligne de bus urbains 2 dessert, de la gare à Belle-Croix, sept arrêts et la ligne 6, de la gare à l'HFR, six.

Une étude plus approfondie d'un métrocâble entre la gare de Fribourg et la jonction autoroutière Fribourg-sud doit donc porter non seulement sur les aspects techniques et les coûts, mais aussi sur son impact sur l'organisation du réseau de bus urbains dans le secteur concerné et sur son potentiel réel d'utilisateurs. En outre, les coûts d'investissement et d'exploitation doivent être comparés avec ceux d'un bus urbain ou d'un trolleybus.

Cette étude devra également définir les compétences des différentes parties prenantes : services de l'Etat de Fribourg (Service de la mobilité, Service des constructions et de l'aménagement, Service des biens culturels, etc.), Agglomération, Ville de Fribourg, commune de Villars-sur-Glâne, Confédération. Dans ce cadre il faudra déterminer dans quelle catégorie de transport public ce projet peut être exploité et s'il est possible qu'il soit reconnu au titre du trafic régional de voyageurs (TRV) de sorte à pouvoir bénéficier des indemnités de la Confédération et du canton conformément à la législation en vigueur (loi sur le transport de voyageurs et ordonnance sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs). Si une telle reconnaissance n'est pas possible, ce projet entrera dans le trafic d'agglomération commandé par l'Agglomération de Fribourg ; il sera alors financé par cette dernière et pourrait être subventionné par le canton (loi sur les transports). Une entreprise exploitante (les tpf ont déjà manifesté leur intérêt à participer aux études) devra également être associée à ce projet.

Le projet de pôle de développement urbain et de création d'un nouveau P+R se situe à la fois dans l'un des secteurs stratégiques et d'importance cantonale du plan directeur cantonal (PDCant) et dans un site stratégique d'exception du Projet d'agglomération de 2^e génération (PA2). Il faudra analyser le projet de pôle de développement urbain de façon coordonnée avec le projet de métrocâble, notamment en ce qui concerne l'estimation du potentiel. A noter que ce projet de développement prévoit que le site sera destiné, entre autres, à de l'habitation, ce qui n'est autorisé ni par la

planification cantonale et régionale, ni par le projet de réglementation de la future zone d'activité (ZACT) du secteur Bertigny-Ouest².

Le Conseil d'Etat propose donc d'accepter le postulat. L'Etat assurera le rôle de pilotage des études des projets de métrocâble, de P+R ou d'une autre installation mécanique comparable.

Etant donné les nombreux aspects qu'ils englobent, la nécessité de concertation et de coordination entre les différents protagonistes ainsi que des délais de traitement des dossiers différents des instances concernées, le Conseil d'Etat invite d'ores et déjà le Grand Conseil à prendre acte du fait que le rapport sur ce postulat ne pourra être déposé dans le délai légal.

19 janvier 2016

² Dans le cadre de la révision générale de son plan d'aménagement local (PAL), la commune de Villars-sur-Glâne prévoit la mise en ZACT de l'ensemble du secteur Bertigny-Ouest.