



Ghielmini Krayenbühl Paola

L'Etat veut-il s'engager pour un accès facilité des transports publics dans l'agglomération de Fribourg ?

Cosignataires : 0

Date de dépôt :

20.12.19

DAEC

Dépôt

Dans un contexte de crise climatique avéré, la mobilité occupe une part importante de l'impact sur le réchauffement climatique. En effet ¼ des émissions de CO₂ proviennent du transport.

Le chapitre « Transport publics » du nouveau plan directeur cantonal, mentionne dans les objectifs, l'augmentation la part modale des transports publics (TP) dans chaque région par une offre attrayante, rationnelle et de qualité. On indique aussi, comme autre objectif, d'assurer des temps de parcours attractifs en TP.

La volonté de densification des zones d'urbanisation, voulu par la LAT, implique la création d'un nombre croissant de logements dans les zones encore à bâtir de beaucoup de communes périphériques. Le nombre de places de parcs pour les nouveaux logements est limitée par la norme VSS SN 640 281.

La limitation des places de parcs va dans le sens d'une augmentation de la part modale des TP, ce qui ne peut être que souhaité pour baisser l'impact des émissions en CO₂ des transports individuels motorisés et éviter la création de nouvelles infrastructures routières.

Si l'implication de l'Etat pour une meilleure desserte des régions desservies par le train est avérée (cadence à 30 ou 15 minutes), il n'en va pas de mêmes pour les régions desservies par les bus régionaux. Bien que dans la plupart de régions, la cadence des bus s'est améliorée ces dernières années, le temps de parcours est un obstacle au transfert modal. L'attractivité des TP ne dépend en effet pas uniquement de la cadence, mais aussi bien de l'efficacité, de la qualité et de la ponctualité de l'offre.

Pour les déplacements pendulaires, il est indéniable que l'amélioration de l'accès aux agglomérations par les bus régionaux est un facteur important pour le transfert du transport individuel motorisé au transport public. Or, l'entrée et la sortie dans l'agglomération de Fribourg par les bus régionaux aux heures de pointe est problématique, les bus étant bloqués dans la circulation.

Le projet d'agglomération de troisième génération (PA3) prévoit des mesures pour l'optimisation des flux, notamment pour améliorer les conditions de circulation des bus. Ces mesures prévoient l'aménagement d'un contrôle de divers accès au cœur de l'agglomération. Si ces mesures de contrôle d'accès étaient déjà prévues dans le PA2, force est de constater que rien n'a été réalisé jusqu'à ce jour. D'autre part, le contrôle d'accès sur la route de la Glâne (mesure 3M.01.02) est inscrit uniquement en priorité B (2026). Or cet accès est indispensable pour les bus régionaux de la région de Gibloux, région qui connaît une forte augmentation de la population.

La nouvelle gare d'Avry, avec une cadence à 15 minutes en direction de Fribourg, pourra difficilement être une solution pour les bus régionaux provenant de la région de Gubloux. En effet, le détour nécessaire pour les bus régionaux, ainsi que le transbordement nécessaire pour atteindre la capitale, ne vont pas augmenter l'attractivité des TP.

Au vu de ces constats, j'adresse les questions suivantes au Conseil d'Etat :

1. Est-ce que le Conseil d'Etat veut favoriser le transfert modal, y compris dans les régions qui ne sont pas desservies par le train ?
2. Quelle est la position du Conseil d'Etat sur les mesures prévues dans le PA3 concernant les contrôles d'accès vers le centre de Fribourg ?
3. Dans quelle mesure le Conseil d'Etat peut soutenir la mise en place rapide de mesures pour favoriser l'accès des bus régionaux au centre de l'agglomération de Fribourg ?
4. Plus particulièrement, est-ce que le Conseil d'Etat considère la mise en place d'un accès facilité au centre de Fribourg pour les TP depuis la route de la Glâne, comme prioritaire ?
5. Est-ce que le Conseil d'Etat approuve le constat que les trajets en TP qui nécessitent un transbordement supplémentaire baissent d'attractivité ?

—