

Descriptif – **embargo au 26 septembre 2019 à 19 heures 30**

Mobilité : agir sur l'infrastructure et les prix

Pour rendre les transports publics plus attractifs dans le Grand Fribourg, le groupe de travail «Finances» et le comité de pilotage proposent d'agir tant au niveau de l'infrastructure qu'au niveau des tarifs. La proposition prévoit le développement de l'infrastructure en quatre volets : la création d'un nouvel axe ferroviaire vers Marly – par exemple un tramway, la construction à trois entrées du Grand Fribourg de gares routières permettant de transborder les passagers des bus régionaux vers les transports urbains, la création de nouvelles voies de bus et la connexion directe de toutes les localités aux voies ferrées par des lignes de bus transversales. Au niveau de l'offre tarifaire, il est proposé de soutenir une baisse du prix. Un changement du mode de financement du trafic urbain est aussi proposé (lire l'encadré), pour permettre à la commune fusionnée de prendre en charge les abonnements pour les jeunes en formation et les seniors, tout en garantissant la neutralité des coûts.

Dans son rapport daté d'avril 2019, le groupe de travail «Développement» de l'Assemblée constitutive du Grand Fribourg préconise de rendre les transports publics plus attractifs, tant du point de vue de l'offre que du prix. Le groupe de travail «Finances» et le comité de pilotage ont suivi cette recommandation, largement appuyée dans le cadre de la consultation publique par les partis politiques, les représentants de la société civile et les personnes individuelles ([lire les pages 36 et 37 du rapport de consultation](#)). C'est sur cette base qu'ils ont développé une offensive pour la mobilité, tant au niveau de l'infrastructure que des tarifs.

Un tramway jusqu'à Marly

Au niveau infrastructurel, la proposition vise à suivre les bonnes pratiques observées en Suisse. Concrètement, il s'agit dans un premier temps de renforcer les axes ferroviaires, qui constituent la base d'un système de transports publics efficace. Le Grand Fribourg dispose de tels axes structurants à l'Ouest (Avry-Rosé – Fribourg gare), au Nord (Belfaux CFF et TPF – Givisiez – Fribourg gare) et à l'Est (Fribourg gare – Fribourg Poya – Guin), mais un axe vers le Sud fait actuellement défaut. La création d'un nouvel axe ferroviaire de Marly au centre du Grand Fribourg (figure 1), par exemple sous la forme d'un tramway, permettrait d'achever la colonne vertébrale du système de transports publics du centre cantonal.

La construction d'un tramway vers Marly constitue un premier volet. Elle serait complétée par un deuxième volet : la construction, à trois entrées de la commune fusionnée, de gares routières permettant aux usagers des bus régionaux de commuter vers le rail plus rapidement, en évitant que leurs bus restent bloqués dans le trafic vers le centre-ville (figure 2).

Le troisième volet de la proposition (figure 3) prévoit la création de déviations et de nouvelles voies de bus, mais aussi l'instauration de mesures de régulation du trafic pour améliorer la vitesse commerciale des transports publics et favoriser la mobilité douce. Enfin, le quatrième volet prévoit la connexion directe de toutes les localités de la commune fusionnée à un axe ferroviaire structurant, par la création de lignes de bus transversales (figure 4). Mis ensemble, ces quatre volets permettront d'offrir une cadence toutes les 7,5 minutes sur l'ensemble de la commune fusionnée ; il sera alors possible de relier n'importe quel point du réseau en moins de quinze minutes. Depuis chacun de ces points, la commune fusionnée offrira des axes de mobilité douce, en particulier des pistes cyclables, aux voyageuses et voyageurs. A noter que le projet prévoit l'extension de la zone 10 à l'ensemble du territoire communal.

Les investissements consentis pour l'infrastructure sont devisés à 300 millions de francs, dont une part reviendrait à la Confédération par le biais du Fonds

d'infrastructure pour le trafic d'agglomération (FORTA). Ils doivent être accompagnés de mesures au niveau de l'exploitation. Le renforcement du réseau passe par l'ouverture de nouvelles lignes et l'engagement de personnel supplémentaire. Ces dépenses sont devisées entre 10 et 14 millions de francs par an au départ, mais seront compensées à terme par les rentrées commerciales supplémentaires induites par l'adaptation du réseau.

Agir sur les prix

Au-delà de l'investissement, il est aussi prévu d'agir sur les prix pour rendre les transports publics plus attractifs. A ce titre, le groupe de travail «Finances» et le comité de pilotage proposent une adaptation du financement du trafic urbain, permettant à la nouvelle commune

de prendre en charge les abonnements des jeunes en formation et des seniors (lire l'encadré), tout en garantissant une neutralité des coûts pour l'Etat et pour la commune. La réduction générale du prix du ticket est aussi visée, dans le cadre de l'exploitation du réseau.

S'inspirer de Zurich, Lausanne et Berne

L'offensive dans le domaine de la mobilité s'inscrit dans la continuité de ce qui a été accompli et planifié par l'Etat de Fribourg et l'Agglomération de Fribourg. Mais il va au-delà, en s'inspirant des exemples de villes comme Zurich, Lausanne ou Berne. La fusion du Grand Fribourg offre à la population la garantie de voir les décisions effectivement mises en œuvre, car elle met un terme au morcellement des centres de décisions et de l'aménagement du territoire.

Les quatre volets de l'offensive infrastructurelle

PREMIER VOLET: TRAMWAY VERS MARLY

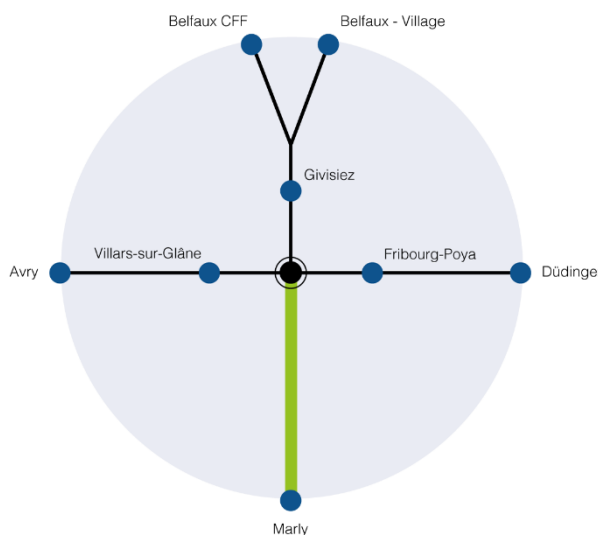


Figure 1

DEUXIÈME VOLET: GARES ROUTIÈRES

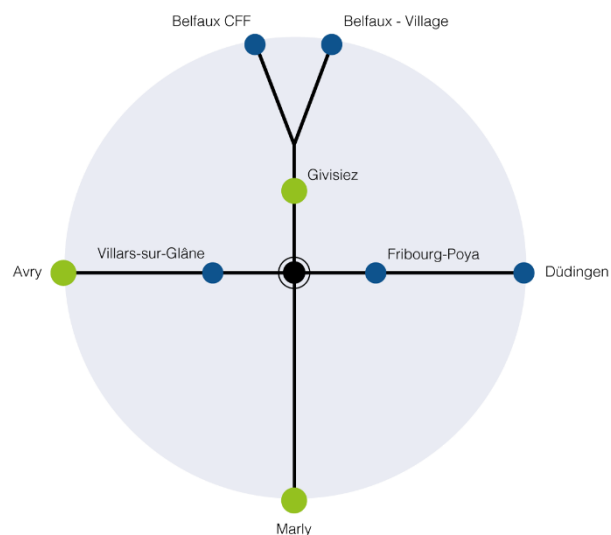


Figure 2

TROISIÈME VOLET: NOUVELLES VOIES DE BUS

QUATRIÈME VOLET: LIGNES TRANSVERSALES

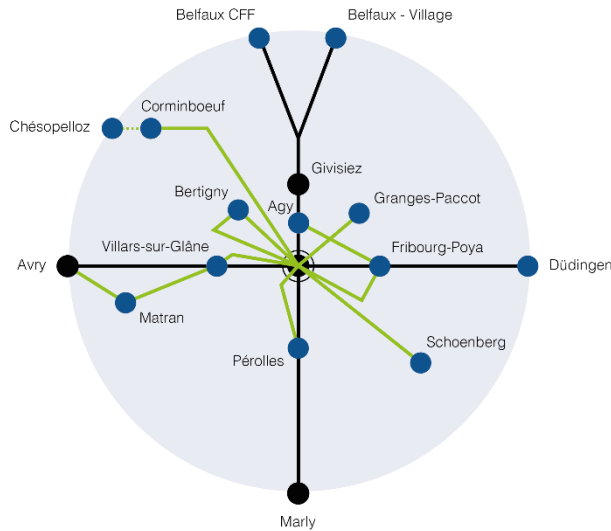


Figure 3

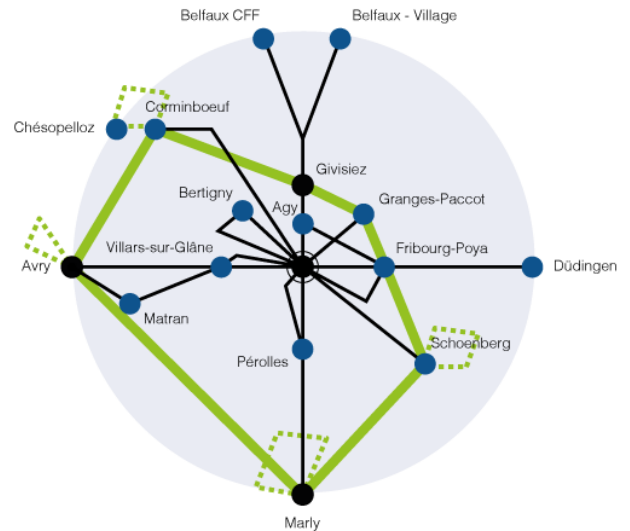


Figure 4

Comprendre le nouveau mode de financement du trafic urbain

Le financement du trafic urbain est actuellement réglé dans le cadre de la Loi sur les transports. Les prestations sont payées pour un tiers par la vente de tickets et d'abonnements, et pour deux tiers par les indemnités des commanditaires. A ce niveau, l'Etat assume 57,5% des indemnités (environ 12 millions de francs par an) et les communes de l'agglomération les 42,5% restant (environ 9 neuf millions de francs). Dans le nouveau modèle, la commune déplace son effort financier de l'indemnité vers la prise en charge d'abonnements pour les jeunes en formation et pour les seniors. Elle permet la gratuité des transports publics pour ces groupes cibles, sans pour autant payer plus. L'Etat pourrait aussi maintenir une contribution stable, s'il accepte de modifier la loi pour permettre aux communes d'assurer une nouvelle prestation aux jeunes et aux seniors. La gratuité des transports publics pour les jeunes en formation et les seniors peut donc être atteinte sans coût supplémentaire pour la commune fusionnée et pour l'Etat.