Participants à l'élaboration:

SMo, SEn et SeCA

Cadre légal

Nouvelle base légale fédérale ou cantonale depuis l'adoption du plan directeur cantonal

Pratique administrative

Nouveaux buts pour la politique cantonale

Nouveaux principes et nouvelles mesures de mise en œuvre

Etude cantonale à réaliser

Nouvelles conséquences pour l'aménagement local

Nouvelle répartition des tâches

1. PROBLÉMATIQUE

Le réexamen du plan cantonal des transports a servi de cadre à l'élaboration de la planification des transports publics.

Le principe de raccordement raisonnable à un moyen de transports publics découlant de l'art. 94 LATeC s'applique uniquement aux nouvelles zones à bâtir. Les zones légalisées avant l'entrée en vigueur de la LATeC (1er janvier 2010) bénéficient de la garantie de la situation acquise sous le régime de l'ancienne loi. Elles ne peuvent par conséquent pas être remises en question sous l'angle de la desserte en transports publics.

2. PRINCIPES

Principes de localisation

Réseau des transports publics

Le réseau de transports publics doit répondre différemment aux besoins de déplacement en fonction des motifs de déplacement:

Trafic pendulaire

Les pendulaires forment le groupe d'usagers principal dans les transports publics. La demande pour les déplacements en direction du centre cantonal est très forte. Pour les relations entre centres régionaux, les flux pendulaires se limitent essentiellement à la partie sud du canton (triangle Romont-Bulle-Châtel-St-Denis). La zone Tafers/Düdingen génère aussi une demande significative en direction de Morat.

Plusieurs centres urbains situés à l'extérieur du canton, Berne, Lausanne, Payerne, Vevey, Neuchâtel, Yverdon-les-Bains et Montreux, constituent des destinations importantes.

Suite à la mise en place de la liaison sans changement Düdingen - Morat, les flux pendulaires principaux sont couverts par une liaison en transports publics.

Trafic scolaire

Les déplacements liés à la formation sont nombreux et sont assurés principalement par les transports publics.

Le choix des sites d'implantation des établissements scolaires joue un rôle central dans l'organisation efficace du réseau de transport, en particulier du réseau de transports publics. Il est donc primordial que le choix des sites se fasse par rapport au réseau de transports publics. Plus le bassin versant d'une école est large (collèges d'enseignement général, université), plus le site doit être facilement accessible. En d'autres termes, plus son bassin versant est étendu, plus un établissement doit avoir une position centrale.

Trafic de loisirs/tourisme

Le trafic de loisirs gagne toujours plus en importance. En Suisse, il représente environ 45% du volume total du trafic et est dominé par les transports individuels motorisés. Il s'agit d'un domaine dans lequel la position des transports publics doit être renforcée.

Dans le centre cantonal ainsi qu'à destination des centres régionaux et des zones offrant de larges activités de loisirs, les transports publics doivent proposer des services au-delà de 19 heures.

Les pôles touristiques cantonaux possèdent des installations touristiques d'importance cantonale. Celles-ci attirent également un grand nombre de personnes de l'extérieur du canton. Certaines activités touristiques se déroulent tout au long de l'année, mais beaucoup ne sont pratiquées que pendant certaines saisons.

Les pôles touristiques sont relativement bien desservis par les transports publics, que ce soit en direction du centre cantonal, d'un centre régional ou d'un centre urbain d'un canton voisin. L'offre peut varier en fonction des saisons.

Trafic d'achat

Le trafic d'achat se développe toujours davantage, en particulier en relation avec de grands centres commerciaux. De plus en plus, des activités de loisirs sont rattachées aux centres commerciaux. Compte tenu des flux de trafic important générés par ces centres, une desserte en transports publics est demandée. Le niveau de desserte est différencié selon le type d'activités commerciales et leur impact sur le territoire. Le thème «Grands générateurs de trafic et centres commerciaux» ainsi que le plan cantonal des transports définissent différentes catégories et niveaux de desserte correspondants.

Hiérarchie du réseau

Le réseau des transports publics adopte une organisation hiérarchisée basée sur les besoins d'échange entre les centres tels que définis dans le thème «Structure urbaine» du plan directeur cantonal. Cette démarche permet d'assurer un accès aux établissements publics selon leur position hiérarchique: à l'intérieur d'une commune pour les établissements d'importance communale, à l'intérieur d'une région pour les établissements d'importance régionale et à l'intérieur du canton pour les établissements d'importance cantonale. Ce système permet de concentrer les flux de transports vers les centres.

La desserte interne des centres régionaux fait partie du deuxième niveau. Les éventuels projets de desserte à l'intérieur des agglomérations de Bulle ou d'Estavayer-le-Lac/Payerne entrent dans cette catégorie. Une adaptation en temps voulu de la planification des transports publics sera possible.

La nécessité d'offrir des temps de parcours concurrentiels par rapport au transport individuel motorisé est surtout examinée dans les relations de centre à centre. Actuellement, la situation est relativement bonne pour toutes les liaisons entre les centres régionaux et le centre cantonal.

Le réseau cantonal est hiérarchisé de la manière suivante:

Premier niveau:

- Relations intercantonales principales (liaisons IC et IR).
- Relations entre le centre cantonal et les centres régionaux (RER Fribourg|Freiburg).
- Réseau urbain du centre cantonal.

Deuxième niveau:

- Relations intercantonales secondaires.
- Relations entre les pôles touristiques d'importance cantonale et régionale et le réseau du premier niveau.
- Relation entre les centres intercommunaux et le réseau de premier niveau.

- Desserte interne à un centre régional.

Troisième niveau:

- Desserte régionale de rabattement sur le réseau cantonal de deuxième niveau.

Desserte d'une localité

Dans le domaine des transports régionaux, une aire de chalandise d'un rayon de 1,5 km à vol d'oiseau (env. 1,8-2 km ou 15-20 minutes de marche) autour d'une gare ou d'un arrêt de bus est encore jugé raisonnable.

Qualité de la desserte

La Confédération et les cantons garantissent une desserte minimale (quatre paires de courses) lorsque la section la moins chargée de la ligne dispose au moins d'un trafic moyen de 32 personnes par jour. Lorsque plus de 500 personnes, en moyenne, sont transportées chaque jour sur la section la plus chargée d'une ligne, une cadence horaire intégrale avec 18 paires de courses peut être proposée. De plus, l'offre peut être étoffée lorsque des objectifs d'aménagement du territoire ou de protection de l'environnement l'exigent, notamment lorsqu'il est ainsi possible de réaliser d'importants potentiels supplémentaires.

Nœuds et correspondances

Afin de faire profiter à l'ensemble du canton du réseau IC/IR et des avantages de Rail 2000, il est essentiel que les lignes régionales de transports publics soient organisées de manière à offrir des correspondances optimales avec les trains IC/IR. Pour les liaisons internes au territoire cantonal, l'organisation optimale des correspondances entre les lignes permet d'offrir de nouvelles relations attractives nécessitant un ou plusieurs changements. Les arrêts où s'organisent les correspondances entre les lignes s'appellent nœuds de correspondances.

Principes de coordination

Le fait de privilégier les endroits bien desservis par les transports publics dans le concept d'urbanisation vise à augmenter le flux potentiel de voyageurs utilisant les transports publics. Cette disposition a pour but d'augmenter le potentiel de rentabilité des transports publics et de permettre à plus long terme la mise en place d'une offre plus attractive. Le réseau de premier niveau de desserte en transports publics doit être également un axe fort de l'urbanisation pour que la part de marché des transports publics soit augmentée de la manière la plus économique possible.

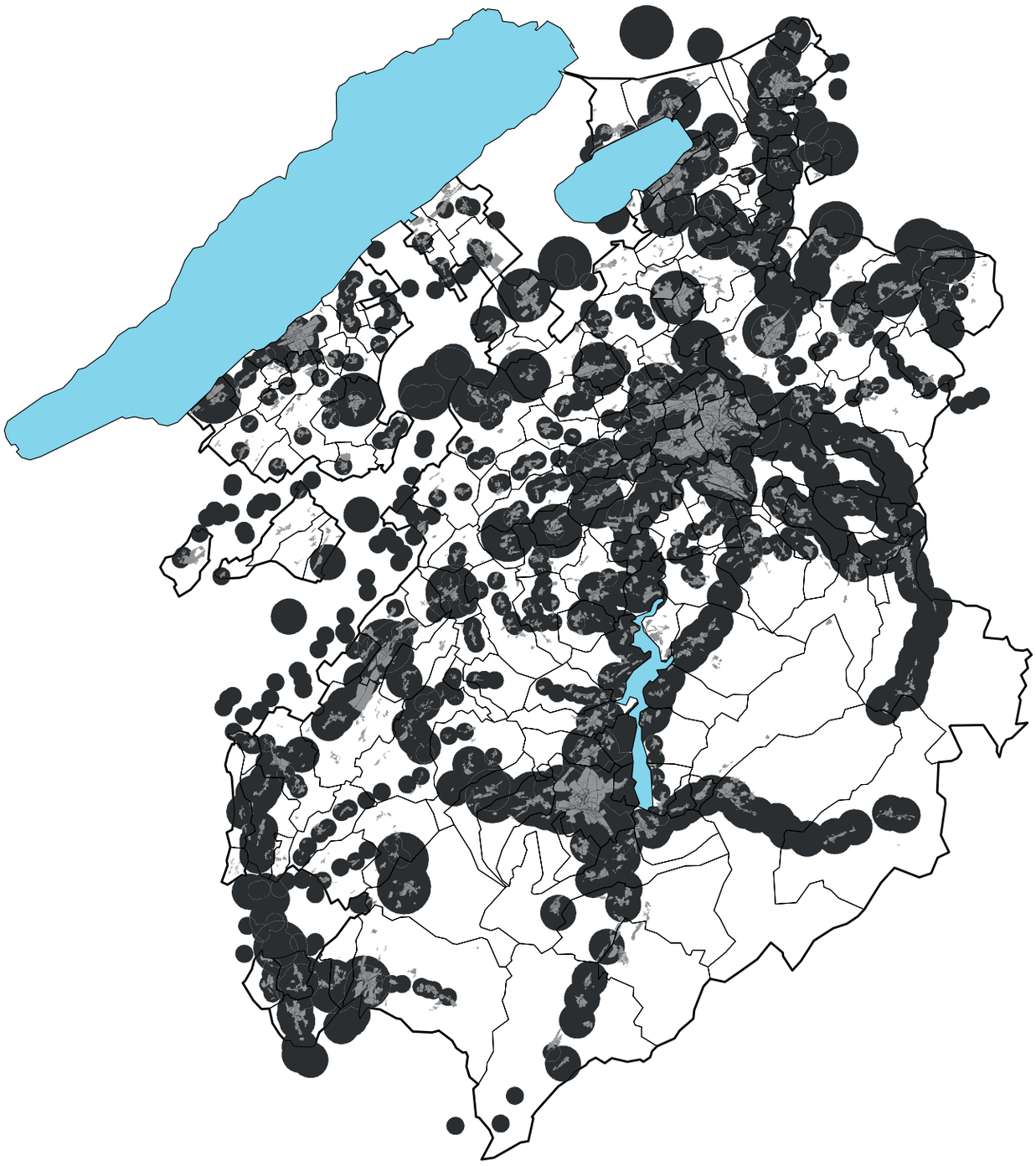
2. MISE EN ŒUVRE

Conséquences sur les instruments de planification

Plan d'aménagement local

L'étude des surfaces nécessaires et des conditions générales de mise en œuvre de parc-relais (train ou bus) devraient également être examinées dans le cadre de l'établissement du plan d'aménagement local.

Carte du niveau de desserte raisonnable en transports publics



Légende

Desserte de niveau E selon le plan cantonal des transports
(distance indicative à l'arrêt de transports publics le plus proche, calculée à vol d'oiseau)

Zones à bâtir légalisées

km
0 3 6
Source: GEOSTAT