Voir aussi:

Concept global des transports;
Trafic individuel motorisé;
Transport de marchandises;
Réseau cyclable;
Chemins pour piétons;
Protection de l'air;
Structure urbaine;
Concept d'urbanisation et critères pour le dimensionnement de la zone à bâtir;
Pôles touristiques

Instances concernées:

Instance de coordination:
Service de la mobilité

Communes:
Toutes

Instances cantonales:
SMo, SEn, SeCA

Autres cantons:
BE, NE, VD

Confédération:
OFT, OFROU, OFEV, ODT

Autres instances:
Entreprises de transport public, Associations régionales de développement, Associations régionales de transport

1. PROBLÉMATIQUE

La notion de desserte en transport public revêt une importance fondamentale. La politique suivie en matière de transports publics a des conséquences considérables sur l'urbanisation et, de manière croissante, sur l'environnement et sur le développement économique. En effet, certaines entreprises recherchent prioritairement une bonne connexion au réseau des transports publics dans le cadre du choix de la localisation de leurs activités.

A l'échelle du réseau interne au canton, et selon le décret du Grand Conseil fixant les idées directrices et objectifs en matière d'aménagement du territoire, l'offre en transport public doit être différenciée. La planification des transports identifie les axes où le transport public doit être particulièrement soutenu vu les enjeux en matière d'urbanisation, d'environnement et de rentabilisation des infrastructures existantes. Dans le courant des années à venir, des modifications importantes ou des remises en question de l'offre existante ne peuvent être totalement exclues sur le réseau actuel, avec des conséquences importantes sur la position du canton dans le contexte helvétique.

Avec la réalisation de la première étape du projet Rail 2000, les temps de parcours des trains en direction de la Suisse alémanique ont été réduits d'un quart d'heure. La configuration horaire à Fribourg, Romont et Palézieux (minutes d'arrivée et de départ des trains IC et IR) a alors été modifiée. L'offre régionale en correspondance a été adaptée afin de faire profiter au mieux l'ensemble de la population des effets positifs de Rail 2000.

Les grandes agglomérations suisses, en particulier Zurich et Berne, ont développé ces dernières années des réseaux express régionaux (RER), systèmes de transports dont l'efficacité est reconnue. Le développement de ce type de réseau se poursuit désormais aussi dans des agglomérations de taille moins importante. Les besoins accrus en mobilité et la forte poussée démographique que connaît actuellement le canton de Fribourg nécessitent la mise en place rapide d'un système performant de transports publics. Le projet de RER Fribourg|Freiburg répond à cette demande.

Avec l'introduction de la nouvelle LATeC en vigueur depuis 2010, les zones à bâtir doivent dorénavant être équipées d'un raccordement raisonnable à un moyen de transports publics (art. 94). Toute extension de zone à bâtir sera soumise à ce principe selon les critères qui ont été retenus à cet effet dans le plan cantonal des transports.

Au sein même de la Région capitale Suisse, l'amélioration de la liaison transversale Fribourg - Neuchâtel doit être envisagée afin d'augmenter sa compétitivité.

Cette thématique du plan directeur cantonal définit les diverses offres en fonction des niveaux de réseau de transport public que le canton veut mettre en œuvre pour son réseau interne.

2. PRINCIPES

Buts de la politique du canton

A l'échelle cantonale, la planification des transports publics recherche les buts suivants:

- Améliorer l'intégration du canton de Fribourg dans le réseau ferroviaire national et international.

- Assurer à la population une mobilité en transports publics sur l'ensemble du territoire cantonal.
- Augmenter la part modale des transports publics afin d'améliorer la qualité de vie et de réduire les nuisances environnementales.
- Permettre une gestion optimale de l'espace réservé aux transports en maximisant le nombre de personnes transportées.
- Permettre un fonctionnement optimal des points de concentration (éviter l'engorgement et la paralysie des centres).

Principes de localisation

Intégration dans le réseau ferroviaire national

- L'amélioration de l'intégration du canton de Fribourg au réseau ferroviaire national doit avoir pour conséquences:
  - le maintien de la fréquence de la demi-heure et l'amélioration des temps de parcours entre Berne-Fribourg-Lausanne jusqu'à ce qu'ils correspondent aux objectifs de Rail 2000 (moins d'une heure),
  - l'amélioration de la liaison entre Fribourg et Neuchâtel,
  - l'amélioration des liaisons entre les centres régionaux et les agglomérations extérieures au canton.

Voir Thème «Structure urbaine» <

Réseau des transports publics

Le réseau des transports publics est organisé de façon à:

- Couvrir efficacement les flux pendulaires principaux,
- Assurer prioritairement les déplacements scolaires de niveau secondaire et tertiaire par le biais des transports publics.

Hiérarchie du réseau cantonal

- Le réseau cantonal des transports en commun est hiérarchisé de la manière suivante:
  - le réseau de premier niveau, qui comprend:
    - les relations nationales et intercantonales principales (liaisons IC, IR et RE),
    - les relations ferroviaires entre le centre cantonal et les centres régionaux,
    - le réseau urbain du centre cantonal.
  - le réseau de deuxième niveau, qui comprend:
    - les relations intercantonales secondaires,
    - les relations entre les pôles touristiques d'importance cantonale et régionale et le réseau de premier niveau,
    - les relations entre les centres intercommunaux et le réseau de premier niveau.
    - la desserte interne des centres régionaux.
  - le réseau de troisième niveau, qui comprend:
    - la desserte régionale de rabattement sur le réseau cantonal de deuxième niveau.
- Les conséquences de la hiérarchisation du réseau cantonal sont les suivantes:
  - Le réseau de premier niveau est essentiellement exploité selon un système de ligne. La cadence est au minimum de type horaire, tous les jours de 6 heures à 19 heures. Les temps de parcours de gare à gare entre les centres

régionaux et le centre cantonal doivent se rapprocher de ceux des transports individuels motorisés.

- Le réseau de deuxième niveau est exploité en principe selon un système de ligne. La cadence est au minimum d'une desserte toutes les deux heures, tous les jours de 6 heures à 19 heures. La fréquence des lignes desservant les pôles touristiques peut être adaptée à la demande et en fonction des saisons.
- Le réseau de troisième niveau est exploité par un système de ligne ou par d'autres formes de desserte adaptées à une demande diffuse.
- Une desserte en soirée est organisée en fonction des besoins.

Réseau express régional fribourgeois (RER Fribourg|Freiburg)

Un RER comprenant la cadence semi-horaire en continu sur les tronçons conduisant à Fribourg sera mis en place.

Réseaux urbains du centre cantonal et de l'agglomération bulloise

Les lignes principales du centre cantonal et de l'agglomération de Bulle seront reliées et coordonnées aux lignes régionales et à longue distance. La cadence et les horaires seront adaptés en conséquence.

Sur les lignes urbaines principales du centre cantonal, une cadence minimale d'une course toutes les 15 minutes sera offerte. Cette fréquence sera augmentée aux heures de pointe lorsque la demande le justifie.

Desserte d'une localité existante

- Toute localité qui se trouve à une distance maximale de 1,5 km à vol d'oiseau d'une gare ou d'un arrêt de bus est considérée comme desservie.

Nouvelles haltes ferroviaires

- Afin d'augmenter l'attractivité des liaisons ferroviaires régionales, la création de nouveaux arrêts et le déplacement de certains arrêts existants doivent être étudiés, principalement à proximité d'importants générateurs de trafic ou de zones densément urbanisées.

Niveaux de l'offre en transports publics

- L'offre est subdivisée afin de différencier la fréquence tout en distinguant le trafic régional et le trafic urbain.

  Le plan cantonal des transports définit le nombre de courses journalières pour chaque niveau d'offre (trois niveaux subdivisés chacun en deux sous-catégories).

Qualité de la desserte

- La qualité de la desserte du réseau de transports publics est examinée régulièrement en fonction:
  - des coûts,
  - du taux d'occupation,
  - du raccordement au réseau de niveau hiérarchique supérieur.

- L'offre en transports publics est analysée en fonction des taux de couverture observés, à savoir:
  - remettre en question l'exploitation sous sa forme actuelle en-dessous de 20% de taux de couverture,
  - réexaminer la forme de desserte, les moyens investis, le parcours et l'horaire entre 20 et 30% de taux de couverture,
  - étudier les possibilités d'amélioration entre 30 et 40% de taux de couverture,
  - maintenir la qualité de desserte telle quelle au-dessus de 40% de taux de couverture.

Noeuds et correspondances

- L'attractivité des transports publics est améliorée en créant des noeuds de correspondances:
  - noeuds de correspondances principaux à: Fribourg, Bulle, Morat, Romont, Kerzers, Palézieux et Payerne;
  - noeuds de correspondances secondaires: Düdingen, Farvagny, Montbovon, Plaffeien, Tafers et Ursy.

Principes de coordination

- Les communes desservies par le réseau de premier niveau doivent être définies en tant qu'espaces privilégiés pour l'urbanisation afin d'urbaniser les secteurs proches des arrêts de transport public.
- Toute nouvelle mise en zone nécessite une qualité de desserte minimale correspondant à un niveau E selon le plan cantonal des transports.
- Le raccordement en transports publics des communes est considérée comme bon si la qualité de desserte correspond au minimum au niveau C selon le plan cantonal des transports. Par ce biais, les communes concernées peuvent bénéficier d'un facteur de multiplication de 1.4 pour le calcul du dimensionnement de leur réserve en zone à bâtir.
- La coordination des planifications sectorielles en matière de transport est effectuée selon la conception globale des transports.
- La planification des transports publics doit être coordonnée avec le contenu des plans de mesures de protection de l'air et les programmes d'assainissement en matière de lutte contre le bruit.
- La planification du réseau routier tient compte des besoins spécifiques du transport public routier.
- L'accessibilité et le stationnement des différents moyens de transport doivent être pris en compte dans le cadre de l'aménagement du voisinage des gares et des arrêts de transports publics (qualité des interfaces).

Voir Thème «Concept d'urbanisation et critères pour le dimensionnement de la zone à bâtir»

3. RÉPARTITION DES TÂCHES

Le canton:

- Planifie et finance le réseau de transports publics en application de la législation fédérale et cantonale.
- Veille à faciliter la circulation des transports publics en milieu urbain dans le but d'assurer des temps de parcours attractifs.

- Conclut les concordats et les conventions en matière de transports et de communautés tarifaires avec la Confédération et les autres cantons.

La Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions:

- Peut, dans le cadre de la loi sur le transport de voyageurs et de l'ordonnance sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs, soit augmenter ou réduire l'offre, soit la remplacer ou la compléter par d'autres formes non-conventionnelles de desserte.

Le Service de la mobilité:

- Préavise les demandes d'approbation de plans selon le droit ferroviaire.
- Préavise les demandes de concessions fédérales pour le transport de voyageurs.
- Préavise l'établissement des horaires nationaux.
- Octroie les autorisations cantonales pour le transport de voyageurs.
- Adapte le réseau de transports publics en collaboration avec les régions en tenant compte:
  - des correspondances avec les trains du réseau national (IC, IR, RE) et entre les différentes lignes de transports publics,
  - des besoins des différents utilisateurs.
- Examine régulièrement la qualité de la desserte du réseau de transports publics.
- Attribue un niveau d'offre aux lignes de transports publics sur la base de la législation en vigueur et sur la base des principes définis dans le plan cantonal des transports.
- Adapte le système des nœuds de correspondances en collaboration avec les régions.
- Tient compte dans ses planifications des besoins des transports publics routiers.

Les régions:

- Peuvent commander des prestations supplémentaires.

Les communes:

- Peuvent commander des prestations supplémentaires.
- Veillent à faciliter la circulation des transports publics en milieu urbain dans le but d'assurer des temps de parcours attractifs.

Les communes ou les régions, via une communauté régionale de transport:

- Planifient les prestations non reconnues par la Confédération, essentiellement le trafic local, en étroite collaboration avec le SMo, afin d'assurer une cohérence maximale entre les différents réseaux.

La Confédération:

- Est en charge de la planification nationale des horaires et du projet Rail 2000, deuxième étape.
- Fixe les indemnités destinées au trafic régional et les autres indemnités allouées conformément à la loi.
- Approuve les projets ferroviaires.

Les cantons voisins:

- Coordonnent leurs objectifs et leur planification en matière de transports publics pour les liaisons intercantonales.

4. MISE EN ŒUVRE

Etude cantonale à réaliser dans le domaine

- La planification des transports publics est mise à jour de manière régulière en fonction des modifications horaires et de l'évolution de la demande.
- Le canton réalise des études régionales afin de planifier plus précisément les dessertes de deuxième et troisième niveaux.

Conséquences sur les instruments de planification

Etudes de base cantonales

La planification des transports publics doit être tout particulièrement coordonnée avec les études suivantes:

- Structure urbaine;
- Planification routière;
- Plan des mesures de protection de l'air;
- Cadastre du bruit.

Etudes régionales

Les régions peuvent établir un plan régional des transports, au sens de la loi sur les transports, qui traitera notamment du réseau de transports publics pour la desserte locale.

Plan d'aménagement local

Le plan directeur des circulations reporte les tracés et arrêts de transports publics.

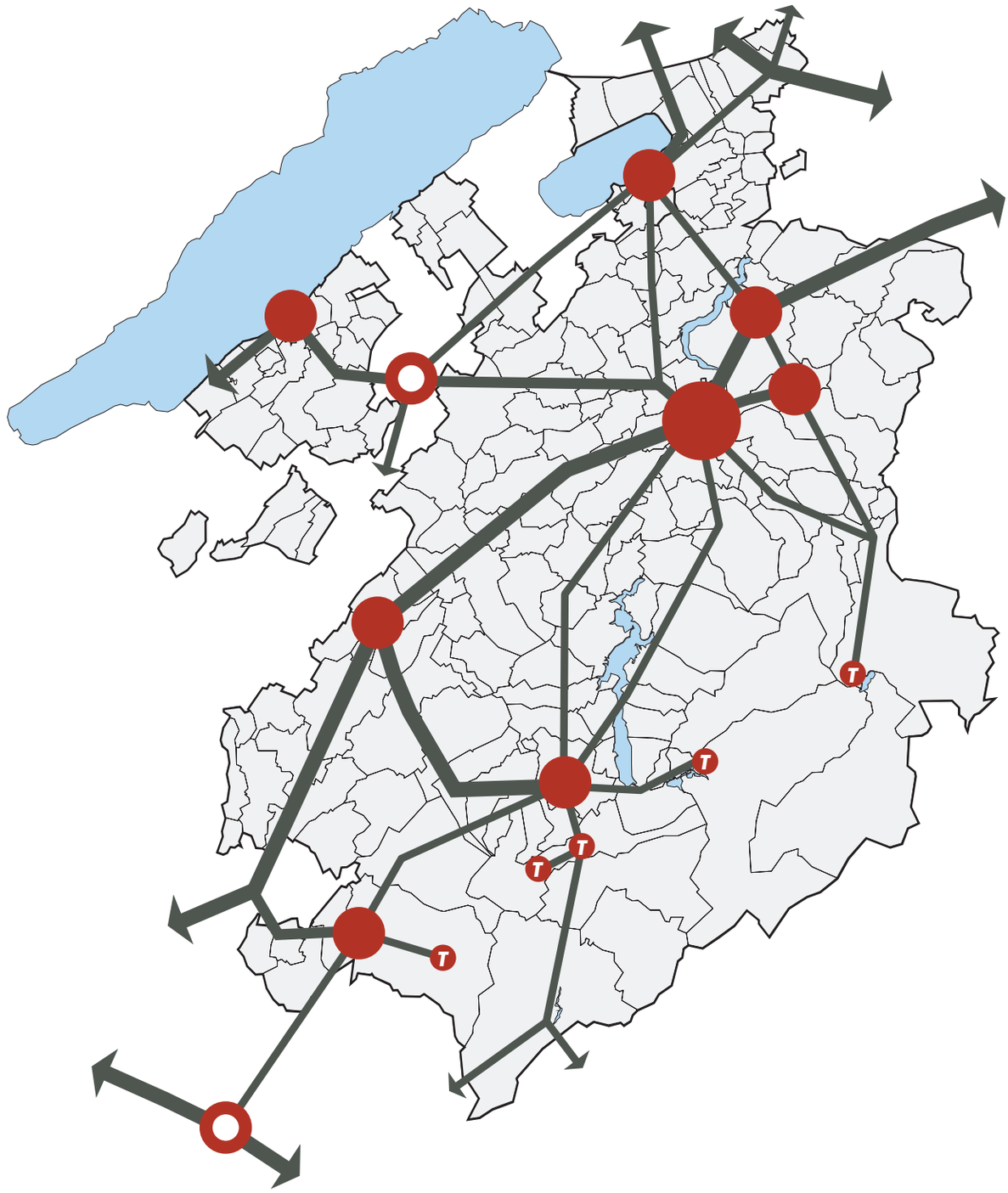
Une attention particulière sera portée à l'accessibilité aux gares et arrêts de transports publics par les transports de proximité (piétons et deux roues); des reports au plan directeur des circulations seront étudiés dans ce domaine.

Le plan directeur des circulations indiquera également la manière dont la commune, en collaboration avec les sociétés exploitantes, a étudié le problème du stationnement au voisinage des arrêts et gares de tous les types de véhicules.

5. RÉFÉRENCES

- Plan cantonal des transports, février 2014.

Réseau des transports publics



Légende

- Desserte de 1er niveau: liaisons IC / IR / RX
- Desserte de 1er niveau: autres liaisons
- Desserte de 2ème niveau (en partie)
- Desserte de 3ème niveau
- Centres de la structure urbaine
- Pôles touritiques cantonaux (hors structure urbaine)
- Centres hors canton

km
0 3 6
Source: GEOSTAT