

## **POSTULAT concernant la planification d'un réseau de voies en site propre pour les bus**

Séance du Conseil d'agglomération du 28 juin 2012  
**Christa Mutter et Rainer Weibel**

**L'Agglo établit un concept afin de réaliser un réseau continu de voies en site propre pour les bus, en priorité dans les zones les plus chargées ainsi que sur les lignes principales du réseau urbain.**

Le PA2 définit : „*Das Strassennetz der Agglomeration muss so organisiert werden, dass der öffentliche Verkehr und der Langsamverkehr begünstigt werden.*» Ce principe restera lettre morte tant que les bus TPF ne disposent pas de la priorité garantie sur leur réseau principal, notamment sur les routes les plus chargées de l'agglo.

Un bus plein libère la chaussée de 40 voitures, un bus articulé plein remplace 60 voitures. Pour pouvoir jouer leur rôle comme alternative à la voiture et pour décongestionner le trafic en ville, les transports publics sont obligés d'offrir des avantages par rapport à la mobilité individuelle, notamment une **meilleure vitesse commerciale**. Tant que les bus sont pris autant dans les bouchons que les voitures privées, les Fribourgeois vont préférer le confort de leur habitacle individuel à la convivialité des bus.

La direction des TPF estime que les mesures pour pallier à la congestion de la Ville - des bus injectés en supplément - coûtent **le cinquième du mandat de l'Agglo, soit environs 4 millions de francs par année**. 4 mio pour aucun service supplémentaire à la clientèle, juste pour essayer de tenir à peu près l'horaire !

Avec 4775 m en site propre – un chiffre qui reste identique depuis des années - **Fribourg est la ville suisse qui comprend le moins de voies réservées aux bus au pro rata de son réseau.**

Pour les spécialistes en planification de TP, il est évident : la réalisation de couloirs de bus en site propre est indispensable et le seul moyen de remédier à la situation. Souvent, l'espace routier disponible serait suffisant sans beaucoup d'aménagement, comme sur la route du Jura, la rue de l'Hôpital ou à l'avenue de Midi.

Nous prions d'étudier et de réaliser soit dans la première étape du PA2 soit indépendamment du PA2 les éléments suivants :

- **Plan de réseau avec voies en site propre continu** pour les bus sur toutes les lignes principales TPF et sur les points critiques - dans un premier temps : Jura-Givisiez, Ligne 1, Ligne 2, 6, 5.

- Présenter des solutions de **priorisation des bus dans les intersections et giratoires** (transformation de certains giratoires problématiques, pistes supplémentaires, signalisation/feux rouges, télécommandes)
- Etudier des **solutions ménageant l'espace**, comme le couloir de bus central avec utilisation alternée des directions.

La plupart des ces propositions figuraient déjà dans le PA1 (Fiche C 07), avec réalisation prévue dès 2008, et ont déjà été proposés par des études indépendantes dans les années 90. Le PA2 contient également une série de mesures dans ce sens. Mais il ne garantit pas la continuité du réseau qui est essentielle. Certains couloirs seraient réalisables immédiatement, avant les décisions sur le PA2 et permettraient des économies substantielles pour l'Agglo.

Signatures :

Co-Signataires :

1	11
2	12
3	13
4	14
5	15
6	16
7	17
8	18
9	19
10	20