

**Voir aussi:**

Transports publics;  
 Trafic individuel motorisé;  
 Transport de marchandises;  
 Réseau cyclable;  
 Aviation civile;  
 Protection de l'air;  
 Lutte contre le bruit.

**Instances concernées:**

**Instance de coordination:  
 Service des transports et de  
 l'énergie**

Communes:  
 Toutes

Instances cantonales:  
 SPC, SEn, SeCA

Autres cantons:  
 BE, NE, VD

Confédération:  
 OFT, OFROU, OFEFP, ODT

**1. PROBLÉMATIQUE**

L'accessibilité facilitée aux moyens de transport a permis d'augmenter les distances parcourues entre son lieu de travail et son domicile. Si ce progrès des technologies a pu positivement mettre un frein à l'exode rural, il a également permis à des citoyens de quitter la ville pour résider à la campagne sans changer de lieu de travail. En matière de loisirs et d'achats, les transports individuels ont également sensiblement modifié les comportements. Il en découle une croissance générale de la mobilité dans notre société et une aggravation des nuisances liées au trafic individuel motorisé.

La croissance de la mobilité a été vue pendant de longues années comme le signe positif d'une certaine croissance économique. Aujourd'hui, le bilan de la mobilité est plus mitigé. Les centres d'emploi doivent gérer une circulation automobile qui demande de gros investissements en infrastructure de transport (routes, parkings, etc.), mais subissent aussi les dégradations de l'environnement liées au trafic automobile (pollution atmosphérique, bruit). Les problèmes de congestion mettent en évidence les limites de l'extension de la mobilité individuelle motorisée dans les milieux urbains.

La collectivité publique se doit, quant à elle, de financer non seulement les infrastructures routières, mais aussi les transports publics. La dispersion de l'habitat permet difficilement de créer des lignes de transports publics rentables, d'où l'importance d'une bonne planification des zones d'habitation par les collectivités publiques.

Au cours des dernières décennies, les infrastructures se sont adaptées au développement de l'urbanisation. A l'avenir, la manière de procéder devrait être inversée: l'urbanisation devrait être orientée afin d'utiliser de façon optimale les infrastructures existantes et les services de transports publics.

Il faut également relever que les infrastructures de transport, au même titre que l'urbanisation, sont de fortes consommatrices de sol. En 1993, sur la base de la statistique fédérale de l'utilisation du sol, la répartition par habitant pour le canton de Fribourg était de 136 m<sup>2</sup> pour les routes et de 14 m<sup>2</sup> pour les voies ferrées. A titre de comparaison, la même statistique donnait au niveau fédéral des valeurs de 102 m<sup>2</sup> pour les routes et de 11 m<sup>2</sup> pour les voies ferrées. Le réseau de transport du canton de Fribourg peut donc être qualifié de dense.

***En matière de planification des transports, le canton de Fribourg a réexaminé, en 2011, son plan cantonal des transports. Le nouveau plan cantonal des transports s'inscrit dans les principes du développement durable en prônant la recherche d'une mobilité durable à l'échelle cantonale.***

La mobilité durable permet d'assurer:

- un accès adapté et équitable aux services de base, aussi sûr que possible et qui ne mette pas la santé des usagers en danger ;
- un développement économique du canton qui engendre un coût minimal et une efficacité maximale ;
- la protection des personnes et de l'environnement.

## 2. PRINCIPES

### BUTS DE LA POLITIQUE DU CANTON

- Promouvoir une mobilité durable.
- Maintenir et entretenir les infrastructures de transport existantes, les adapter et/ou les développer en cas de besoin.
- Rechercher des solutions en vue de répondre aux demandes en déplacement à des coûts économiquement supportables.
- Adapter l'offre en transport selon le type d'urbanisation existante.
- Garantir le libre choix du moyen de transport des personnes.

### PRINCIPES DE LOCALISATION

#### Intégration dans les réseaux de transport d'importance nationale

- Veiller à une bonne intégration du canton de Fribourg dans le réseau de transport d'importance nationale, notamment en augmentant les avantages retirés et en diminuant au maximum les inconvénients engendrés.
- Réexaminer l'intégration au réseau de transport d'importance nationale en fonction des plans sectoriels de la Confédération.
- Raccorder les régions limitrophes avec les réseaux principaux des cantons voisins, pour autant que cela réponde à une demande et que cela soit économiquement supportable.

#### Trafic combiné

- Examiner et fixer des principes pour le développement du trafic combiné (auto-partage, covoiturage, parc-relais, parc-relais vélo).

### PRINCIPES DE COORDINATION

#### Coordination du système global des transports

- Utiliser de manière optimale le réseau de transport existant et les investissements correspondants.
- Garantir, lors de l'implantation de nouveaux équipements, que le réseau de transport en place est à même d'absorber le trafic supplémentaire généré.
- Augmenter la qualité de vie en milieu urbain en réduisant les nuisances liées aux transports.
- Augmenter la part modale des transports publics.
- Offrir aux investisseurs des conditions favorables à une réalisation rapide de leurs projets, en particulier dans les pôles de développement économique.

Voir Thème *«Zones d'activités et politique foncière active cantonale»*

<

#### Coordination de l'urbanisation avec les transports

- Orienter l'urbanisation afin d'utiliser de manière optimale les infrastructures de transports existantes et les services de transports publics.
- Utiliser le sol de manière intensive dans les secteurs bénéficiant de très bonnes conditions de desserte en transport.

- Evaluer si l'utilisation du sol proposée est adéquate en vue d'une utilisation optimale des infrastructures pour le transport individuel motorisé en fonction:
  - du niveau de service et de la charge compatible;
  - de la proximité des axes de grand transit (routes nationales et axes prioritaires);
  - des possibilités d'éviter une augmentation des nuisances dans les zones d'habitation et les zones mixtes.
- Evaluer si l'utilisation du sol proposée est adéquate en vue d'une utilisation optimale des services de transports publics en fonction:
  - de la distance à l'arrêt le plus proche;
  - de la cadence de desserte de l'arrêt considéré;
  - du type de desserte.
- Le plan cantonal des transports définit plus précisément les critères de desserte à respecter en fonction du type d'utilisation du sol souhaité et quels sont les secteurs qui bénéficient de très bonnes conditions de desserte en transport.
 

Si les critères de desserte ne peuvent être respectés, le requérant assure, à ses frais, une desserte suffisante.

#### Coordination des transports avec l'urbanisation

- Prévoir prioritairement de nouvelles infrastructures de transport dans les secteurs où l'urbanisation actuelle ou future l'exige.

#### Coordination des modes de transports

- ***Modifier la répartition modale dans le canton de Fribourg en faveur des transports publics et de la mobilité douce.***
- Le plan cantonal des transports fixe les modes de transport favorisés et le développement attendu pour chaque mode de transport en fonction du motif de déplacement.

### 3. RÉPARTITION DES TÂCHES

Le canton:

- Veille à coordonner les planifications de transport de sa compétence par le biais du plan cantonal des transports.
- Veille au raccordement des constructions et installations publiques au réseau de transports publics ou veille à implanter les nouvelles constructions et installations publiques de manière à canaliser la demande.
- ***S'assure de la valorisation des secteurs bénéficiant d'un bon niveau de desserte selon le plan cantonal des transports.***
- Veille à la réalisation de l'objectif de répartition modale défini.

Le Service des transports et de l'énergie:

- Est en charge de la coordination des transports et, à ce titre, établit et gère le plan cantonal des transports.
- Associe à l'élaboration ou aux modifications du plan cantonal des transports tous les services concernés.
- Contrôle l'état d'avancement des travaux et la mise en œuvre des éléments prévus dans le plan cantonal des transports, en conseillant les communes pour leurs aménagements ou

encore en répondant aux questions des personnes intéressées et concernées.

- Organise les séances du Groupe de coordination des transports et intègre les remarques émises sur des projets particuliers par le Groupe de coordination des transports dans son préavis à l'intention du Service des constructions et de l'aménagement.
- Veille, dans le cadre des procédures de planification, à l'application des critères exigés en matière de desserte en transport public lors de l'examen de toutes les zones à bâtir proposées. Le cas échéant, il demande des adaptations de la destination.
- Etablit et gère la planification des transports publics.
- Est en charge des dossiers traitant des infrastructures aéronautiques, de la navigation lacustre publique et des transports ferroviaires marchandises.

Le Service des ponts et chaussées:

- Etablit et gère les planifications du réseau routier et du réseau cyclable.
- Est étroitement associé à l'élaboration du plan cantonal des transports.
- Veille, dans le cadre des procédures de planification, à l'application des critères exigés en matière de transport individuel motorisé lors de l'examen de toutes les zones à bâtir proposées. Le cas échéant, il demande des adaptations de la destination.

Le Service des constructions et de l'aménagement:

- Est en charge des aspects en lien avec la planification des chemins pour piétons.

Les communes:

- Tiennent compte des critères de desserte nécessaires lors de la planification de leurs zones à bâtir.
- ***Prévoient une utilisation intensive des secteurs présentant un bon niveau de desserte selon le plan cantonal des transports. Le cas échéant, elles expliquent pourquoi une telle utilisation n'est pas réalisable.***
- Veillent au raccordement des constructions et installations publiques au réseau de transports publics ou veillent à implanter les nouvelles constructions et installations publiques de manière à canaliser la demande.
- Veillent à la réalisation de l'objectif de répartition modale défini.

Les cantons voisins:

- S'informent sur l'état et la planification de leurs réseaux de transport respectifs.
- Soutiennent les démarches de planification des transports des régions et des communes limitrophes.

La Confédération:

- Informe sur l'état de planification de ses réseaux de transport.

Le Groupe de coordination des transports:

- Veille à l'application du concept global des transports, plus particulièrement lors de:
  - projet d'importance en matière de transport. Ce cas se produit lorsque:
    - le projet génère beaucoup de trafic;
    - la capacité du réseau routier existant est atteinte ou en passe de l'être;
    - la répartition modale peut être influencée de façon prépondérante;
    - le projet nécessite une étude d'impact sur l'environnement sur la base de critères de transport.
  - plans d'aménagement local touchés par le plan de mesures pour la protection de l'air.

## 4. MISE EN ŒUVRE

### ÉTUDE CANTONALE À RÉALISER DANS LE DOMAINE

***Suite à l'adoption du plan cantonal des transports, un programme de réalisation a été établi et les différentes tâches y relatives ont été attribuées aux services concernés.***

En vue de suivre les effets du plan cantonal des transports, le canton se dotera d'indicateurs lui permettant de suivre l'évolution de la mobilité durable.

Le Service des transports et de l'énergie établit une étude sur les possibilités de développer le trafic combiné; en matière d'emplacement d'installations parc-relais et parc-relais vélo, les travaux sont effectués en collaboration avec les exploitants des transports publics concernés. Les résultats de cette planification sont intégrés dans le plan cantonal des transports et au plan directeur cantonal.

### CONSÉQUENCES SUR LES INSTRUMENTS DE PLANIFICATION

#### Etudes régionales

Les plans régionaux des transports comprennent au moins les éléments suivants:

- Définition du concept global de la région;
- Examen de la conformité des réflexions régionales avec le plan cantonal des transports, plus particulièrement dans le domaine de la coordination des réseaux de transports publics;
- Démonstration de l'équipement suffisant des sites urbanisés ou énumération des moyens à disposition pour y parvenir;
- Définition de mesures pour encourager l'utilisation des transports publics;
- Elaboration d'un concept de stationnement;
- Définition de mesures visant à assurer la coordination entre l'urbanisation et les transports individuels motorisés et les transports publics;
- Démonstration de la coordination avec le plan de mesures pour la protection de l'air;

- Démonstration de la coordination avec la planification de l'assainissement sonore des routes.

Lors de chaque révision du plan cantonal des transports, les plans régionaux des transports existants doivent être réexaminés.

#### Plan d'aménagement local

Le plan d'affectation des zones:

- Affecte en zone à bâtir prioritairement les terrains qui offrent les meilleures conditions de desserte en transport.
- ***Affecte à une utilisation intensive les secteurs présentant un bon niveau de desserte selon le plan cantonal des transports (niveau D).***

Le règlement communal d'urbanisme:

- Tient compte des critères de desserte nécessaire lors de la définition de la destination de chaque zone à bâtir.

Le rapport explicatif et de conformité:

- ***Explique, le cas échéant, les raisons pour lesquelles les terrains qui offrent des bonnes conditions de desserte ne peuvent être affectés.***
- Définit les mesures futures prévues visant à améliorer la desserte en transport des nouvelles zones à bâtir.

Le plan d'aménagement local définit également les mesures nécessaires afin de satisfaire aux exigences en matière de protection de l'air et de lutte contre le bruit en se basant sur les immissions prévues en fonction de leur plan directeur d'utilisation du sol. Sur cette base, elles définissent des mesures de planification et de réglementation afin de respecter les exigences en matière de prévention et d'assainissement de la législation sur la protection de l'environnement.

Voir Thèmes «Protection de l'air»  
et «Lutte contre le bruit»

<

## 5. RÉFÉRENCES

- ***Plan cantonal des transports, 2011.***
- Planification cantonale du réseau cyclable, mai 1995.
- Plan du réseau routier cantonal, 1997.

**Participants à l'élaboration:**

STE, SPC, SEn et SeCA

**Cadre légal**

Base légale fédérale ou cantonale inchangées depuis l'adoption du plan directeur cantonal

**Pratique administrative**

Nouveaux buts pour la politique canton

Nouveaux principes et nouvelles mesures de mise en oeuvre

Etude cantonale à réaliser

Nouvelles conséquences pour l'aménagement local

Nouvelle répartition des tâches

**1. PROBLÉMATIQUE**

La notion de mobilité durable peut être examinée sous les trois aspects du développement durable:

*Aspects sociaux*

La mobilité durable doit avoir pour but de donner accès aux équipements nécessaires à la population.

Assurer un accès adapté et équitable ne signifie pas que tout doit être accessible en tout lieu et en tout temps. Il s'agit de coordonner accès et besoins réels de la population d'une part et de tenir compte des possibilités financières d'autre part.

*Aspects économiques*

Promouvoir le développement économique du canton signifie augmenter son attractivité, notamment par:

- l'amélioration de la qualité de vie;
- l'accessibilité des places de travail, des logements, des commerces, des pôles touristiques et des activités de loisirs dans des temps et des coûts raisonnables.

La mobilité durable tente d'optimiser la relation coûts/utilité du système des transports en réduisant les coûts qu'il génère et en augmentant son utilité.

D'autre part, les aspects économiques doivent prendre en compte la durabilité des infrastructures et en garantir leur valeur à long terme.

*Aspects environnementaux*

Une politique de transport durable doit en premier lieu s'attacher à réduire les impacts principaux que sont la dégradation du climat, les nuisances sonores et la pollution atmosphérique ainsi que les atteintes à la nature, en particulier à la biodiversité et au paysage. Les autres impacts, tels que l'extension des surfaces imperméables, la diminution des surfaces agricoles, la pollution du sol et des eaux ou les risques d'accidents graves, sont examinés au niveau des projets d'infrastructure de transport.

**2. PRINCIPES****PRINCIPES DE LOCALISATION****Coordination de l'urbanisation avec les transports**

Ces dernières années, beaucoup d'activités générant un volume de trafic important (centres d'achats, magasins spécialisés, centres de loisirs, installations touristiques, zones industrielles, mais aussi nouvelles zones résidentielles) se sont multipliées à la périphérie des centres urbains, sur des sites offrant de bons accès au réseau routier. Cette tendance peut avoir pour conséquence:

- l'encouragement de la dispersion de l'habitat;
- l'augmentation du volume du trafic tant en périphérie que dans les centres;
- l'accentuation des nuisances sur l'environnement;
- la réduction du nombre de points d'approvisionnement en biens de première nécessité;

- la réduction de la capacité des centres à remplir leur rôle;
- l'affaiblissement de la part modale des transports publics.

Si des activités sont développées dans des zones desservies de façon optimale, il est possible, d'une part, de réduire le volume global du trafic et, d'autre part, d'encourager l'utilisation des transports publics. La génération du trafic liée à de nouveaux investissements peut être gérée de façon optimale.

***Les zones affectées à l'habitation, aux activités et à l'intérêt général nécessitent, d'une part, un accès routier suffisant et, d'autre part, selon l'article 94 al. 1 de la LATeC, un raccordement raisonnable à un moyen de transports publics. Pour toutes les zones ou projets, un niveau minimal de desserte est requis.***

***Le PCTr définit les niveaux de desserte nécessaires en fonction de l'utilisation du sol.***

#### Trafic combiné

Le trafic combiné comprend l'auto-partage, le covoiturage, le parc-relais vélo et le parc-relais.

L'auto-partage (car-sharing) vient compléter le réseau de transport public. Dans les régions rurales, la demande en transports publics est faible en dehors des heures de pointe et en soirée: elle ne justifie que rarement l'exploitation d'une ligne. Dès lors, l'auto-partage permet d'atteindre, durant ces heures-là, des pôles touristiques ou des destinations situées hors des centres régionaux, sans avoir à posséder sa propre voiture. Il est à souligner que cette offre concerne en premier lieu les personnes qui viennent de l'extérieur en transport public.

Dans les endroits à forte densité urbaine, l'auto-partage remplit une autre fonction. Il peut en effet éviter l'acquisition d'une voiture à des personnes qui d'habitude utilisent les transports publics mais qui, occasionnellement, ont besoin d'une voiture.

Le covoiturage est un moyen convivial de réduire le nombre d'automobiles en circulation en augmentant le taux d'occupation des véhicules. Cela peut contribuer à réduire les encombrements et la pollution.

### 3. RÉPARTITION DES TÂCHES

Le Groupe de coordination des transports:

***Le Groupe de coordination des transports est l'organe compétent pour les procédures et les questions touchant au système de transport dans sa globalité et pour la coordination entre l'aménagement du territoire et les transports. La loi cantonale sur les transports a institué ce groupe. Actuellement, le groupe est présidé par le Chef du service des transports et de l'énergie. Il comprend des représentants:***

- du Service des ponts et chaussées,
- du Service de l'environnement,
- du Service des constructions et de l'aménagement.

## 4. MISE EN ŒUVRE

### CONSÉQUENCES SUR LES INSTRUMENTS DE PLANIFICATION

#### Etudes régionales

Des plans régionaux des transports sont nécessaires uniquement dans les régions où leur contribution à la coordination des transports est significative. La région de Fribourg et les centres régionaux, plus particulièrement les agglomérations de Fribourg et de Bulle, disposent, en premier lieu, du potentiel pour développer leur propre système de transport urbain.

La forme à donner à ces plans régionaux n'est pas imposée. Le thème des transports peut aussi être traité dans le plan directeur régional, ce qui assure une certaine cohérence avec les autres thèmes.



**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 des transports et de l'énergie

Communes:  
 Toutes

Instances cantonales:  
 SPC, SE<sub>n</sub>, SeCA

Autres cantons:  
 BE, NE, VD

Confédération:  
 OFT, OFROU, OFEFP, 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 allemande 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.*

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 intercantionales principales (liaisons IC et IR),
    - **les relations ferroviaires (RER Fribourg/Freiburg) entre le centre cantonal et les centres régionaux,**
    - le réseau urbain du centre cantonal.
  - le réseau de deuxième niveau, qui comprend:
    - les relations intercantionales 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 est étudiée, 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, Tifers 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'économie et de l'emploi:

- Peut, dans le cadre de la loi sur les transports et de l'ordonnance sur les indemnités, les prêts et les aides financières selon la loi sur les chemins de fer, soit augmenter ou réduire l'offre, soit la remplacer ou la compléter par d'autres formes non-conventionnelles de desserte.

Le Service des transports et de l'énergie:

- 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 à longue distance 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 noeuds de correspondances en collaboration avec les régions.

Le Service des ponts et chaussées:

- 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 STE, 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 intercantionales.

## 4. MISE EN ŒUVRE

### ÉTUDE 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

#### Études 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.

#### Études 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.

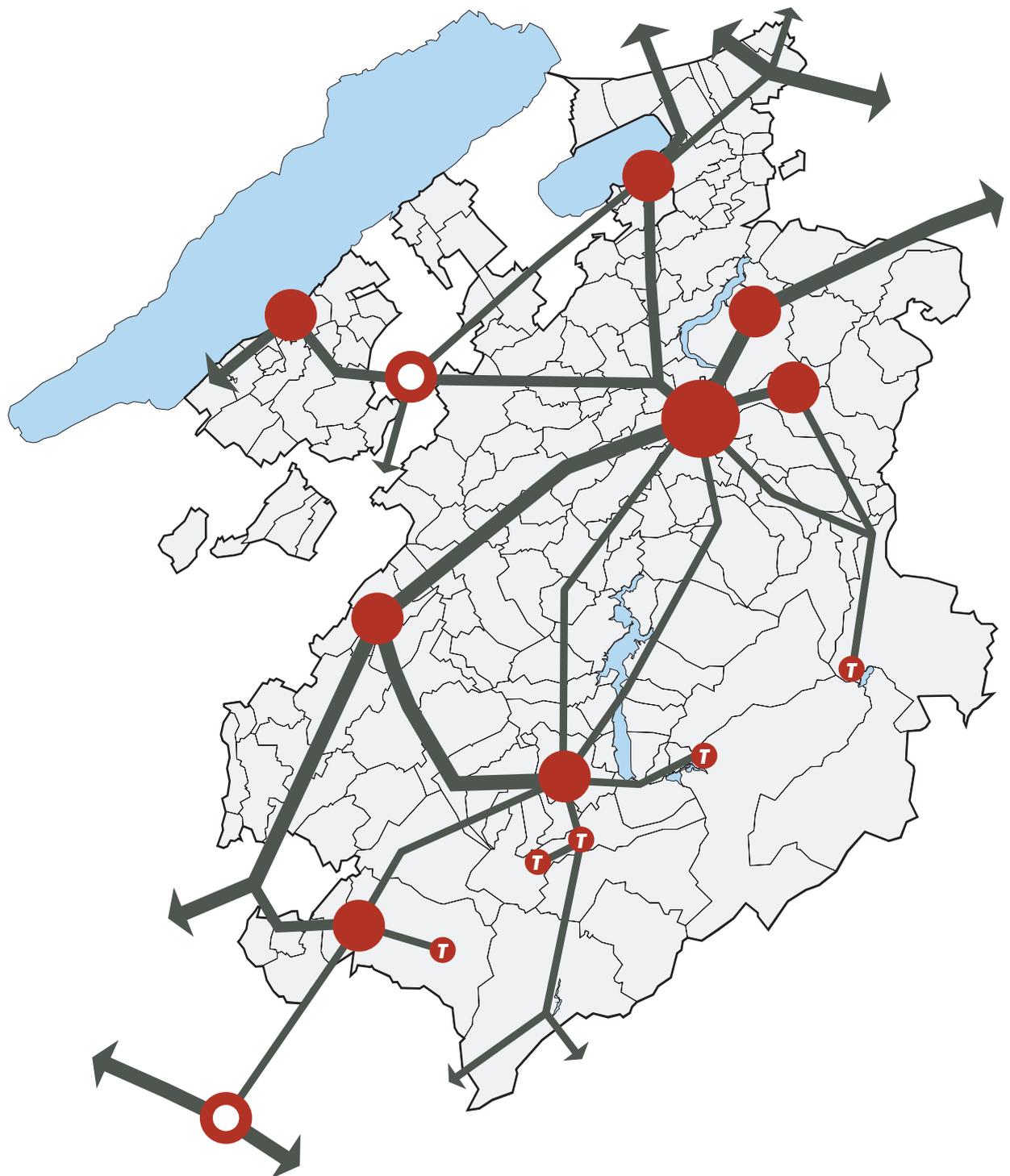
Une attention particulière sera portée à l'accessibilité aux gares et arrêts de transports publics par les transports de proximité (piétons et deux roues); des reports au plan directeur des circulations seront étudiés dans ce domaine.

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, 2011.*

## Réseau des transports publics



## Légende

-  Desserte de 1<sup>er</sup> niveau: liaisons IC / IR / RX / RER
-  Desserte de 1<sup>er</sup> niveau: autres liaisons
-  Desserte de 2<sup>ème</sup> niveau (en partie)
-  Desserte de 3<sup>ème</sup> niveau

-  Centres de la structure urbaine
-  Pôles touristiques cantonaux (hors structure urbaine)
-  Centres hors canton

km  
0 3 6  
Source: GEOSTAT



**Participants à l'élaboration:**

STE, SEn, SPC et SeCA

**Cadre légal**

Base légale fédérale ou cantonale inchangée 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. 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 et Montreux, constituent des destinations importantes.

Mis à part la liaison Tafers/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 intercantionales 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 intercantionales 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.

