

Favoriser la mobilité combinée entre transports publics et mobilité douce et améliorer l'offre touristique fribourgeoise dans ce domaine

Question

La mise sur rails du RER fribourgeois présente une belle opportunité pour la mobilité combinée, à condition de ne pas oublier les chaînons manquants entre les transports publics et la mobilité douce.

Premièrement, du côté des pendulaires, c'est une occasion unique d'augmenter considérablement la part modale des transports publics et de la mobilité douce.

Des aménagements cyclables et des stationnements pour vélos aux gares et arrêts de bus devront pour cela être consentis. Actuellement, le potentiel n'est que peu exploité. Par exemple, on ne trouve à la gare de Bulle que 20 places deux-roues (motos et vélos). Pour une ville de 19 000 habitants, on ne pourrait guère proposer moins. Des villes similaires comme Berthoud, Coire, Sursee, etc. proposent entre 500 et 1000 places pour vélos, et celles-ci sont majoritairement couvertes. Un problème de sécurité se pose également, car il n'est pas possible de cadenasser son vélo à un système sécurisant. Les vélos sont trop souvent sujets au vol ou au vandalisme. Qui veut ou peut laisser un bon vélo (p. ex. électrique) à la gare dans ces circonstances? Cette situation peu réjouissante n'est pas une exception dans le canton. Romont, Châtel-Saint-Denis et même Fribourg n'offrent pas non plus des places de stationnement correctes sur les plans quantitatif et qualificatif.

Sachant que le bassin versant d'une gare ou d'un arrêt de bus peut passer de 300 à 500 mètres pour un piéton à 3 kilomètres pour un cycliste, il y a là une belle occasion à saisir. Les transports publics gagneront des clients, les autorités politiques pourront améliorer la mobilité douce et mettre sur pied un stationnement efficace. Les cyclistes se verront offrir des places de stationnement en nombre suffisant et sécurisées. Il est important de développer les transports publics en même temps que la mobilité douce. Leurs potentiels respectifs se renforcent ainsi mutuellement.

Côté tourisme, c'est l'occasion pour le Pays de Fribourg / Fribourg Région de se profiler dans le cyclotourisme en plein essor en Europe.

Le Pays de Fribourg / Fribourg Région, avec sa grande diversité paysagère entre les trois-Lacs et l'Intyamont, offre un cadre idéal pour les cyclotouristes indigènes ou étrangers, avec un bémol: les capacités de transport des vélos à bord des trains et bus sont très limitées, voire inexistantes. D'autres régions en Suisse, Allemagne, Autriche, France, etc. se sont bien profilées dans ce domaine, notamment grâce à une infrastructure cohérente, par exemple avec des zones multifonctionnelles généreuses à bord des trains, des crochets à l'arrière des bus, etc. L'offre des transports publics en de telles infrastructures est sans doute un critère important pour le choix d'une destination par les cyclotouristes. Sachant que ceux-ci dépensent en moyenne 150 à 200 francs par jour, cela n'est pas négligeable pour un canton touristique. Les Fribourgeois apprécieraient aussi ces possibilités, tout comme un Bernois qui ne se retrouverait qu'à 53 minutes de Bulle. Augmenter ces capacités, c'est faciliter non seulement le transport des vélos mais aussi celui des poussettes, des skis, des fauteuils roulants, etc. Comme les TPF et les CFF vont ouvrir la ligne Bulle–Berne fin 2011 et qu'ils s'apprêtent à acheter du matériel roulant (vraisemblablement les rames Flirt pour les

TPF et Domino pour les CFF), le canton, en tant que commanditaire, devrait préciser immédiatement les prestations qu'ils souhaitent offrir à sa population et aux touristes. Il peut encore orienter le choix du matériel roulant et son aménagement intérieur, élément crucial vu la longévité de ces rames. Si le train représente le choix préféré des cyclotouristes pour voyager avec leurs vélos, il ne faut pas oublier qu'une grande part du Pays de Fribourg n'est accessible que par les bus et que le système velopass (prêt de vélos automatisé) complétera prochainement l'offre des locations de vélos dans le canton.

Dans ce contexte et en nous référant au Plan cantonal des transports (décision 2.9) qui dit que le canton favorise les transports publics et la mobilité douce, nous posons au Conseil d'Etat les questions suivantes:

1. Quelle est la stratégie du Conseil d'Etat en matière de mobilité combinée? Quels sont les objectifs quantitatifs (part modale) et qualitatifs (offre en matière de stationnement et de capacité de transporter des vélos à bord des transports publics)?
2. Quelles sont les informations (p. ex. site Internet, dépliants à la population) et mesures (planification, infrastructures, cofinancement) concrètes pour favoriser la mobilité combinée?
3. Le canton dispose-t-il d'un instrument de planification et d'inventaire des places de stationnement pour vélos aux gares et arrêts de bus? Dans quelle mesure soutient-il les communes dans leurs planifications, expertises et financement pour réaliser ces infrastructures? Qui (et comment) définit et réalise la planification stratégique de l'offre en matière de stationnement dans le contexte de la mise sur rails du RER fribourgeois en 2011?
4. Quelles sont les prestations favorables à un tourisme doux et durable que le canton va demander aux entreprises de transports publics sur le plan des capacités de chargement des vélos à bord des trains (p. ex. 20 places pour vélos / trois plates-formes multifonctionnelles par train)?
5. Quelles sont les améliorations que le canton envisage d'apporter pour le transport de vélos à bord des bus (p. ex. des crochets au dos des bus sur les lignes touristiques comme le Lac-Noir, Moléson, Charmey, Jaun ou encore dans le contexte des PNR Gantrisch et Gruyère–Pays-d'Enhaut, comme font les cars postaux des Grisons, du Valais et de l'Oberland bernois)?
6. Qu'est-ce que le Conseil d'Etat envisage de faire pour favoriser un transport général et adéquat des vélos à bord des bus urbains (Bulle et Fribourg)? Envisage-t-il d'introduire une carte journalière pour le transport des vélos à bord des bus TPF comme le font les cars postaux? Pourrait-il donner aux clients à vélo des informations plus claires et complètes (on ne trouve pas d'informations claires sur le site des TPF; pour comparaison, les cars postaux: <http://www.postauto.ch/fr/pag-nat-velo-und-postauto.pdf> et les CFF: <http://mct.sbb.ch/mct/fr/reisemarkt/services/fuer-alle/velo.htm>)? Comment envisage-t-il de promouvoir le velopass (système de prêt de vélos) dans le canton de Fribourg? Est-ce que les éléments des pros du tourisme (p. ex. Vision 2030, plan directeur régional de la Broye) sont considérés dans le développement du RER fribourgeois et du Frimobil?

Le 8 mars 2010

Réponse du Conseil d'Etat

Le Plan cantonal des transports (PCTr) traite de la mobilité combinée ou trafic combiné en son Chapitre 2.10. L'utilisation combinée des transports publics et des deux-roues ou de la voiture doit être effectivement encouragée afin de favoriser l'utilisation des transports publics. La décision 2.10.1 du PCTr prévoit que le Service des transports et de l'énergie (STE), en collaboration avec les exploitants des transports publics concernés, élabore une planification générale des emplacements d'installations P+R (Park and Ride). Ils déterminent également à quels endroits les vélos peuvent être déposés (B+R – Bike and Ride). Les résultats de cette planification devront être intégrés dans le PCTr. La réalisation des études nécessaires est prévue dans le programme de réalisation du PCTr qui n'a pas encore débuté à ce jour. Une distinction doit cependant être faite entre la mobilité combinée comprenant l'offre de parcage près d'un arrêt de transport public et le transport du vélo à bord des véhicules.

Cela dit, le Conseil d'Etat est en mesure de répondre comme il suit aux questions des députés Rime et Thomet:

1. *Quelle est la stratégie du Conseil d'Etat en matière de mobilité combinée? Quels sont les objectifs quantitatifs (part modale) et qualitatifs (offre en matière de stationnement et de capacité de transporter des vélos à bord des transports publics)?*

Le Chapitre 2.10 du PCTr précise la stratégie du Conseil d'Etat en matière de trafic combiné. En matière de réseau cyclable (Chap. 6 du PCTr), les objectifs de la politique cantonale sont les suivants:

- a) mettre en place un réseau cyclable cohérent destiné au trafic pendulaire entre les localités;
- b) hiérarchiser le réseau cyclable intercommunal;
- c) décrire les solutions préconisées pour l'aménagement du réseau cyclable.

Lors de l'élaboration du PCTr, les résultats du microrecensement 2005 (rapport publié en mai 2008) n'étaient pas encore disponibles. De ce fait, aucun objectif quantitatif en termes de part modale n'a été retenu.

Néanmoins, à la suite de la modification de la loi sur les routes (art. 54a) survenue en 2009, qui prévoit la réalisation systématique d'aménagements cyclables le long des routes cantonales, le Service des ponts et chaussées (SPC) a décidé d'étudier plus largement les besoins en matière de réseau cyclable dans le cadre de la révision de la planification cantonale du réseau cyclable. Ainsi, la révision en cours doit permettre:

- la définition des principes de la promotion cantonale des déplacements à vélo;
- l'évaluation du potentiel de trafic cycliste quotidien (pendulaires, achats, écoles, etc.) et de loisirs, en tenant compte du trafic des besoins locaux, intercommunaux et régionaux;
- la définition d'un réseau cyclable cantonal, performant, attractif, sûr et continu à travers les localités;
- la définition de mesures à mettre en place pour promouvoir le trafic cyclable et multimodal telles que le développement de l'offre en stationnement pour les deux-roues légers à proximité des interfaces de transports publics ou les exigences à poser en fonction de l'utilisation du sol;
- la définition de standards pour les aménagements cyclables, en fonction du type de route et des besoins du trafic cycliste;

- la mise en évidence des adaptations à apporter au Plan directeur cantonal et au Plan cantonal des transports (dont la mise en consultation publique sera réalisée en parallèle).
2. *Quelles sont les informations (p. ex. site Internet, dépliants à la population) et mesures (planification, infrastructures, cofinancement) concrètes pour favoriser la mobilité combinée?*

Les entreprises de transport concessionnaires informent, via leur site Internet essentiellement, les voyageurs sur les possibilités de parage et de transport des vélos. Il appartient effectivement aux entreprises de transport d'assurer la promotion de l'utilisation combinée des transports publics.

D'autres mesures pour promouvoir les déplacements cyclables et multimodaux pourront être définies lors de la révision de la planification cantonale du réseau cyclable (en cours).

3. *Le canton dispose-t-il d'un instrument de planification et d'inventaire des places de stationnement pour vélos aux gares et arrêts de bus? Dans quelle mesure soutient-il les communes dans leurs planifications, expertises et financement pour réaliser ces infrastructures? Qui (et comment) définit et réalise la planification stratégique de l'offre en matière de stationnement dans le contexte de la mise sur rails du RER fribourgeois en 2011?*

A ce jour, le canton ne dispose pas d'un inventaire des places de stationnement pour vélos aux gares et arrêts de bus. Le Chapitre 6 du PCTr précise que les réseaux cyclables situés à l'intérieur des localités doivent faire l'objet de planifications à l'échelon communal. La planification communale veillera plus particulièrement à la mise en place d'infrastructures de stationnement destinées aux deux-roues, notamment à proximité des principaux générateurs de trafic et des stations de transports en commun. Un soutien spécifique aux communes n'est pas prévu en l'état. Dans le cadre du programme de réalisation du PCTr, la planification générale des emplacements P+R et B+R intégrera les éléments propres du projet de RER fribourgeois.

Il sied en outre de relever que les communes sont tenues d'établir leur planification pour la mobilité douce dans le cadre de la révision de leur plan d'aménagement local. Avec la nouvelle législation (LATEC, ReLATEC), cette planification comprend désormais spécifiquement les itinéraires et les emplacements de stationnement pour les deux-roues.

De même, les deux agglomérations de Fribourg et de Bulle prévoient, dans leur projet, de développer l'offre en stationnement pour les deux-roues à proximité des interfaces de transports publics et des équipements/lieux publics.

Enfin, il convient de souligner que le canton, par le biais du Service des transports et de l'énergie (STE), apporte déjà son soutien aux communes et agglomérations sous la forme d'appuis et de conseils.

4. *Quelles sont les prestations favorables à un tourisme doux et durable que le canton va demander aux entreprises de transports publics sur le plan des capacités de chargement des vélos à bord des trains (p. ex. 20 places pour vélos / trois plates-formes multifonctionnelles par train)?*

Le transport de vélos est déjà possible aujourd'hui à bord des trains. Cependant, le chargement des vélos n'est possible que dans la limite des places disponibles. Il serait toutefois disproportionné de réserver, dans chaque train, d'importantes surfaces pour le transport des vélos. En effet, cela réduirait le nombre de places assises disponibles et, par là, le confort des voyageurs.

5. *Quelles sont les améliorations que le canton envisage d'apporter pour le transport de vélos à bord des bus (p. ex. des crochets au dos des bus sur les lignes touristiques comme le Lac-Noir, Moléson, Charmey, Jaun ou encore dans le contexte des PNR Gantrisch et Gruyère–Pays-d'Enhaut, comme font les cars postaux des Grisons, du Valais et de l'Oberland bernois)?*

Le transport des vélos à bord des bus est, en général, plus difficile car la place disponible est limitée. Il est cependant possible d'emmener son vélo dans la limite des places disponibles. Il appartient essentiellement aux entreprises de transport concessionnaires de déterminer dans quelle mesure le développement d'une offre particulière sur les liaisons à caractère touristique se justifie économiquement.

6. *Qu'est-ce que le Conseil d'Etat envisage de faire pour favoriser un transport général et adéquat des vélos à bord des bus urbains (Bulle et Fribourg)? Envisage-t-il d'introduire une carte journalière pour le transport des vélos à bord des bus TPF comme le font les cars postaux? Pourrait-il donner aux clients à vélo des informations plus claires et complètes (on ne trouve pas d'informations claires sur le site des TPF; pour comparaison, les cars postaux: <http://www.postauto.ch/fr/paq-nat-velo-und-postauto.pdf> et les CFF: <http://mct.sbb.ch/mct/fr/reisemarkt/services/fuer-alle/velo.htm>)? Comment envisage-t-il de promouvoir le velopass (système de prêt de vélos) dans le canton de Fribourg? Est-ce que les éléments des pros du tourisme (p. ex. Vision 2030, plan directeur régional de la Broye) sont considérés dans le développement du RER fribourgeois et du Frimobil?*

Dans le cadre d'un projet pilote sur le réseau urbain de Fribourg, le transport de vélos est possible gratuitement le dimanche par chaque voyageur muni d'un titre de transport valable. La généralisation du transport de vélos en trafic urbain pose des problèmes car elle entraverait le transport des voyageurs. L'introduction d'une carte journalière pour le transport des vélos n'est pas prévue dans le cadre de Frimobil. On attirera l'attention des entreprises de transport sur l'information donnée en matière de transport de vélos. Le Conseil d'Etat observe avec intérêt le développement du système de velopass dans le canton. Dans ce domaine, il convient de saluer l'initiative de la ville de Fribourg. Le développement du RER fribourgeois et de Frimobil vise à améliorer l'attrait des transports publics dans le canton. Dans ce cadre-là, il est effectivement important que les futurs développements tiennent compte du réseau RER afin de permettre d'en améliorer l'intérêt et l'utilisation. Enfin, il faut relever que l'UFT et les associations touristiques cantonales ont présenté récemment, dans le cadre de la NPR, un projet cantonal de «stations de vélos en libre-service».

Fribourg, le 6 juillet 2010