



**Association des communes du district du Lac**

**Plan directeur régional (PDR)**

## **Concept global des transports**

### **Document de cadrage**

**20 août 2012**

#### **ARCHAM ET PARTENAIRES SA**

.....  
Aménagement du territoire et urbanisme

Route du Jura 12, 1700 Fribourg

Téléphone 026 347 10 90, fax 026 347 10 91

info@archam.ch, www.archam.ch

## 1 Introduction

Le but de ce document est d'encadrer le sujet avant de procéder à l'élaboration d'un concept global de transports à l'échelle régionale. La problématique générale ainsi que les objectifs de l'étude y seront fixés. Le Service de Mobilité (SMo) sera appelé à se prononcer sur le contenu de ce document. Le document sera affiné en fonction des remarques du SMo et il sera finalement validé par le SMo ainsi que par le Groupe de travail aménagement du territoire (GTAT) du district du Lac.

Le document validé garantira, par la suite, le lancement de l'étude selon une vision partagée entre les acteurs politiques régionaux et les services responsables du contrôle de conformité de l'étude.

## 2 Documents de base pour l'étude

- Regionalplanung Seebezirk, Interkommunale Zentren, Urbaplan 2007
- Plan directeur régional du Lac, Situation actuelle : transports, Urbaplan juillet 2010
- Plan directeur régional du Lac, Programme d'aménagement, Urbaplan juillet 2010
- Programme de travail pour l'achèvement du plan directeur régional, Association des communes du district du Lac, 24 avril 2012
- Note de séance avec la Direction des constructions et de l'aménagement, 29 mars 2011
- Bestätigung des BRPA über « das weitere Vorgehen », 29 März 2012
- Plan cantonal des transports, document pour consultation publique, Etat de Fribourg, mai 2011
- Plan directeur cantonal (PDCant), Etat de Fribourg, 2002
- Guide pour l'aménagement régional, Etat de Fribourg, 2003

## 3 Problématique

Dans le cadre de l'examen des documents rédigés par Urbaplan concernant la première étape de planification régionale<sup>1</sup>, le SeCA a demandé d'élaborer un concept global des transports au niveau régional permettant de coordonner les besoins de la région en matière de mobilité.

Le cadrage de cette étude par rapport à son contenu est fortement influencé par la politique cantonale des transports. Les objectifs de base ainsi que les thèmes à traiter sont fixés par le projet de révision du plan cantonal des transports ainsi qu'au niveau légal par la loi cantonale sur les transports. En outre, les objectifs sont également résumés dans le plan directeur cantonal et le guide pour l'aménagement régional. Les thèmes principaux à aborder concernent les transports publics (TP), le trafic individuel motorisé (TIM), le transport multimodal ainsi que la mobilité douce. De plus, l'interaction de l'urbanisation avec la problématique des transports et la protection de l'environnement devra être étudiée.

---

<sup>1</sup> Cette première étape comprenait notamment un diagnostic régional, les objectifs de développement ainsi que l'élaboration des deux documents exigés par le Canton : programme des études et programme d'aménagement régional.

Le concept devra permettre de résumer les objectifs régionaux en matière de politique des transports.

## 4 Diagnostic

Un diagnostic relativement complet concernant la situation des transports dans le district a déjà été réalisé par le bureau Urbaplan dans le cadre de la première étape de planification<sup>2</sup>.

De manière très succincte, nous allons résumer les principales considérations tirées de ces analyses :

- Le nombre de pendulaires sortants a fortement augmenté entre 1990 et 2000.
- La question encore ouverte concernant le tracé définitif de la T10 est très importante pour la planification régionale des transports. Elle a également un effet déterminant sur les axes d'urbanisation (pôles de développement régionaux) dans ce secteur.
- L'utilisation des transports publics a pu être augmentée pour les pendulaires sortants, par contre, elle a diminué pour les autres usagers.
- Durant les heures de pointes, un manque de capacité est constaté dans les trains.
- Quelques sous-régions disposent d'une desserte en TP faible.
- Selon le Canton, une éventuelle intégration des transports scolaires dans les lignes de TP devrait être examinée.
- Lors de la planification des pôles d'urbanisation, la mobilité douce nécessitera une attention particulière.

Lors de l'élaboration du concept global des transports, nous utiliserons ce diagnostic comme base de travail, en approfondissant certaines analyses là où le contexte l'impose.

## 5 Principes et objectifs

### Coordination entre urbanisation et transports

- *Définir les centres intercommunaux*

Les centres intercommunaux<sup>3</sup> ont déjà été définis dans la première étape de planification<sup>4</sup>. Il s'agira de les confirmer en analysant les critères définis par le PDCant et le Guide pour l'aménagement régional. Cette analyse de conformité permettra de déterminer et de justifier de manière définitive les centralités intercommunales.

---

<sup>2</sup> Plan directeur régional du Lac, Situation actuelle : transports, Urbaplan juillet 2010

<sup>3</sup> Kerzers, Vully, Courtepin et Gurmels

<sup>4</sup> Cf. « Regionalplanung Seebezirk, Interkommunale Zentren, Urbaplan 2007 »

- *Analyser la desserte en TP aux endroits où des zones d'importance régionale sont prévues.*

L'analyse se portera sur les « secteurs prioritaires de développement » prévus par le concept spatial annexé au programme d'aménagement régional<sup>5</sup> en fonction de leur desserte en transports publics.

Conformément au plan cantonal des transports en cours de révision, la qualité de la desserte en transports publics déterminera les possibilités de procéder à de nouvelles mises en zone d'importance régionale. Des facteurs comme la cadence ou le type de desserte détermineront le niveau qualitatif de l'arrêt de bus ou de la halte ferroviaire en question. Aux endroits où la desserte ne sera pas conforme aux critères qualitatifs du plan cantonal des transports, il faudra identifier les mesures à entreprendre (amélioration de la desserte en TP ou abandon des options d'urbanisation) pour garantir un développement concerté entre urbanisation et transports publics.

- *Analyser la capacité des axes routiers aux endroits où des zones d'importance régionale sont prévues.*

La capacité des routes à absorber un surplus de trafic sera analysée dans les « secteurs prioritaires de développement » prévus par le concept spatial. D'autre part, l'impact de ces secteurs prioritaires sur les mêmes routes (en termes de trafic généré) sera estimé. Les problèmes principaux seront détectés ainsi que les mesures pour y remédier.

## **Transports publics (TP)**

- *Définir les besoins des sous-régions moins bien desservies*

Dans le concept global des transports il faudra définir clairement les sous-régions déficitaires et clarifier leurs besoins respectifs afin d'établir des priorités d'action.

- *Analyser la problématique des transports scolaires*

Il faudra examiner les possibilités de créer des synergies entre les transports scolaires et les transports publics. Il faudra chercher à concentrer la demande sur l'offre existante et assurer la capacité aux heures de pointe.

- *Améliorer la connexion de la région avec les centralités voisines.*

Il s'agira notamment d'identifier des mesures qui puissent permettre une adaptation de la capacité à la demande entre Morat et Fribourg.

---

<sup>5</sup> Cf. « Association des communes du district du Lac, Plan directeur régional, Programme d'aménagement, Urbaplan juillet 2010

## **Transport individuel motorisé (TIM)**

- *Confirmer le tracé de la T10 via Kerzers/Ins*

La région souhaite confirmer le tracé de la T10 via Kerzers/Ins, en s'opposant résolument contre le maintien définitif du tracé provisoire via Galmiz/Sugiez.

La question encore ouverte concernant le tracé définitif de la T10 est très importante pour la planification régionale des transports. Elle a également un effet déterminant sur les axes d'urbanisation (pôles de développement régionaux) dans ce secteur.

- *Clarifier l'état actuel des divers projets de contournement dans la Région*

Malgré le moratoire en vigueur sur les projets en cours, la région demande une prise de position au Canton sur la priorisation et la faisabilité des projets qui concernent le district du Lac. En effet, les orientations du développement urbain sont fortement influencées par ces projets.

## **Transport multimodal**

- *Favoriser le transport multimodal et le trafic combiné*

Afin de répondre à cet objectif, il faudra notamment identifier des secteurs présentant un certain potentiel pour la création d'infrastructures P+R et B+R. L'analyse se focalisera sur les centres intercommunaux et sur les secteurs prioritaires de développement. Les endroits choisis devront être des interfaces entre TIM, TP et mobilité douce.

De manière plus générale, des mesures pour la répartition modale en faveur des transports publics et de la mobilité douce seront également étudiées.

## **Mobilité douce**

- *Améliorer les conditions cadre pour la mobilité douce dans les secteurs prioritaires de développement*

Lors de la planification des secteurs prioritaires de développement, la mobilité douce nécessitera une attention particulière. Les besoins seront identifiés et les mesures nécessaires seront fixées.

- *Renforcer les itinéraires cyclables*

Le traitement de la problématique des itinéraires cyclables se déclinera sur deux axes. Premièrement, il s'agira d'étudier l'opportunité d'intégrer des itinéraires cyclables régionaux sur la base du projet de révision de la planification cyclable du Canton de Fribourg. De plus il faudra vérifier si les endroits critiques à l'échelle régionale ont été analysés dans la planification cyclable cantonale.

Deuxièmement, il faudra sonder les possibilités de compléter l'itinéraire cyclable touristique autour du Lac de Morat. Il s'agira notamment de trouver un itinéraire convenable au nord du Lac, là où il y

a des intérêts divergents entre la promotion touristique, la viticulture et la protection des rives du Lac.

### **Protection de l'environnement**

- *Analyser les conflits entre urbanisation et bruit routier*

Il faudra identifier les secteurs de conflits potentiels entre urbanisation<sup>6</sup> et protection contre le bruit le long des principaux axes routiers. Il s'agira d'identifier les secteurs critiques en définissant l'obligation d'établir une étude acoustique dans le cadre de leurs mises en zone à l'échelle communale (PAL).

## **6 Structure du concept et intégration dans le PDR du Lac**

Le concept global des transports sera composé d'une carte et d'un rapport.

Le concept sera partie intégrante du plan directeur régional. En tant qu'étude régionale<sup>7</sup>, il sera annexé au rapport explicatif et n'aura pas un effet contraignant. Il s'agira plutôt d'un document qui servira de guide à la région dans le cadre de la concrétisation d'une politique régionale des transports. En revanche, les mesures prioritaires seront reprises et fixées dans le contenu liant du plan directeur régional (fiches de mesures et carte de synthèse).

---

<sup>6</sup> Les secteurs étudiés se réfèrent toujours aux « secteurs prioritaires de développement » prévus par le concept spatial d'Urbaplan.

<sup>7</sup> Selon le guide pour l'aménagement régional, « les études régionales sont des bases pour la planification régionale. Ces documents ne sont pas contraignants pour les autorités. Pour qu'une étude régionale puisse avoir des effets concrets, il faut que ses principales conclusions soient intégrées au plan directeur régional ».