

Législature 2021-2026

N° 37

Message du Conseil communal au Conseil général du 17 novembre 2022

Octroi d'un crédit de CHF 706'000.00 TTC pour la mise en exploitation, à l'horaire 2024, d'un transport public urbain et des infrastructures y relatives

1. Introduction

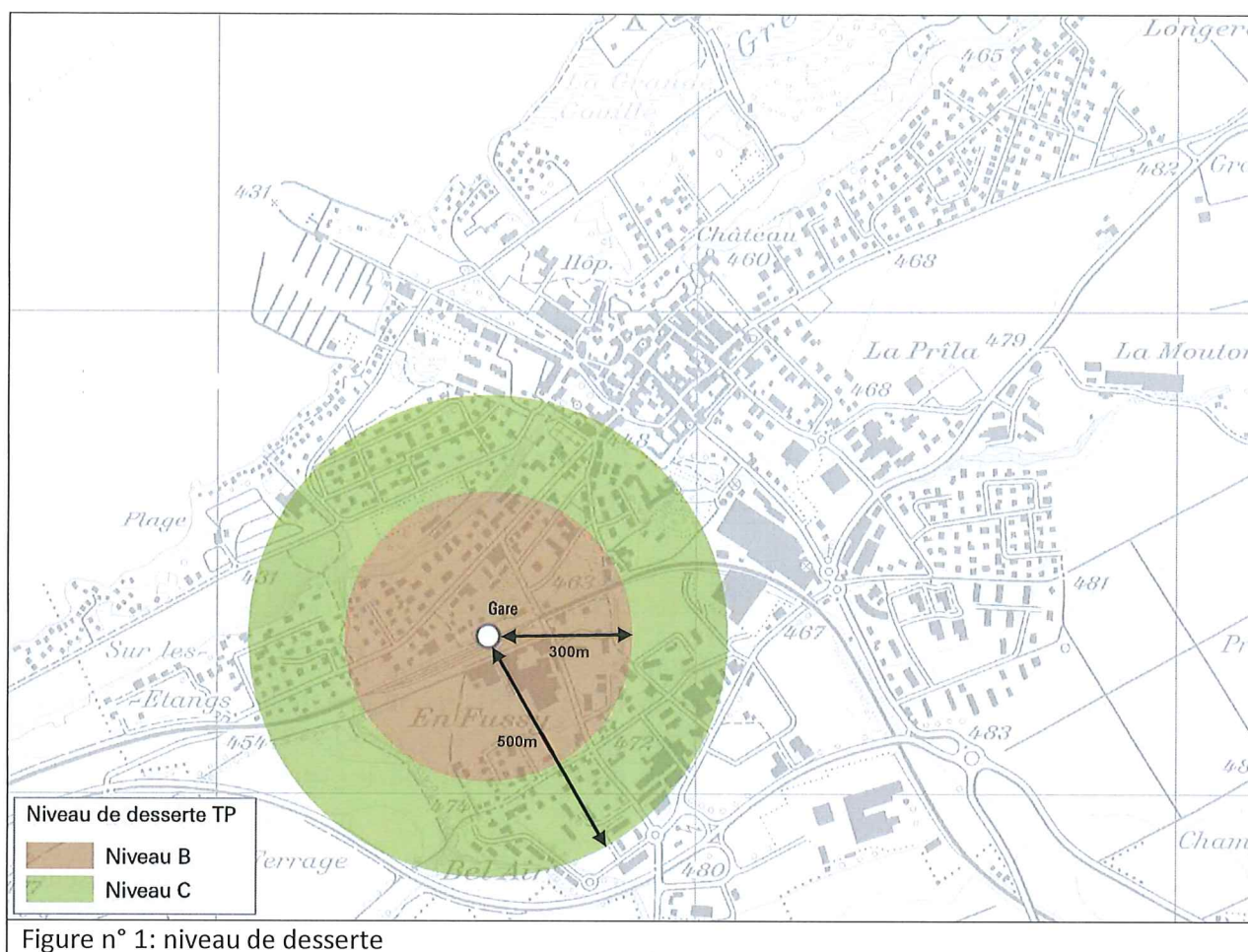
Ce message fait suite au renvoi de la précédente demande de crédit lors de la séance du Conseil général (CG) du 31 mars 2022. A cette occasion, les membres du CG ont fait part de leurs remarques et de leurs demandes de compléments. Ces dernières ont été retranscrites au procès-verbal de la séance, approuvé depuis lors. Le Conseil communal a donc repris le dossier et l'a instruit de manière à répondre aux questions soulevées.

Une séance d'informations au CG a été organisée en date du 26 septembre 2022. Etaient présents, outre les conseillers généraux et communaux invités, M. Conforti du bureau Team+, mandataire de la Commune pour la mise en place du bus urbain, M. Cantin, chef du Service de la mobilité du Canton de Fribourg (SMo), et M. Cina, responsable Marché et Clients pour le secteur Ouest chez CarPostal. Les questions soulevées dans le procès-verbal de la séance du CG du 31 mars 2022 ont reçu une réponse à cette occasion. Elles font l'objet de la présentation en annexe.

Pour rappel, dans le courant des années 2010, le Service cantonal de la mobilité a demandé, dans le cadre du développement des quartiers éloignés de la gare, que la Commune établisse des études de faisabilité financière et technique pour un futur transport urbain. Ces études ont été menées durant les années suivantes, avec diverses propositions discutées au sein du Conseil communal, sur le tracé, la cadence, l'amplitude, les coûts de fonctionnement, de mise en route, etc.

Le plan directeur cantonal de 2018 a renforcé cette exigence en introduisant la notion de qualité de desserte pour le développement et la densification du territoire. Ainsi, sans vouloir forcément étendre son territoire d'urbanisation, la Commune se voit fortement encouragée à mettre en place un transport urbain, car seules les parcelles situées à moins d'un kilomètre d'une gare pourraient faire l'objet de densification (figure n° 1). De plus, une nouvelle mise en zone serait nécessairement liée à cette notion de desserte.

Mais avant tout, la Commune souhaite mettre en place une nouvelle offre pour la mobilité de ses citoyens afin de réduire les déplacements en voiture individuelle. Cela concerne particulièrement les quartiers situés à l'Est de la ville, qui sont les plus éloignés de la gare CFF, mais aussi les habitants qui souhaitent se rendre au bord du lac, dans les commerces locaux, ou, à l'inverse, du bord du lac dans différentes directions. Améliorer la part modale des transports publics (TP), connecter la ville et ses quartiers à la gare CFF et au lac, sont des améliorations significatives en termes d'environnement et de développement durable. Cela correspond également au plan de législature que le Conseil communal s'est fixé.



2. Tracé

Desserte

Le tracé du transport urbain pour Estavayer-le-Lac doit être évolutif et devra tenir compte des futurs développements territoriaux à venir. On pense notamment à la future zone sportive et au développement de la zone d'activités de « Plein Sud ». En ce qui concerne le futur Parc du Château d'eau, les conditions fixées par le Canton sont explicites : il ne peut y avoir de mise en zone sans desserte en TP suffisante. Celle-ci ne peut être réalisée avec le seul concours des lignes régionales, qui sont déjà à flux tendu. La réalisation d'une desserte valable pour ce secteur, comme expliqué lors de la séance d'informations, passe par une ligne urbaine avec une cadence à la demi-heure.

De nombreux efforts ont déjà été consentis par la Commune pour la réalisation de cette zone sportive : études préalables, pacte d'emption avec les propriétaires, crédit d'étude pour le développement, mise en route du PAD (à l'examen préalable), de l'étude du bâtiment, etc. La fiche de projet est actuellement en traitement auprès des services fédéraux sur recommandation du Canton. Toutefois, le seul critère de la desserte en TP peut faire échouer ce projet largement soutenu jusqu'ici.

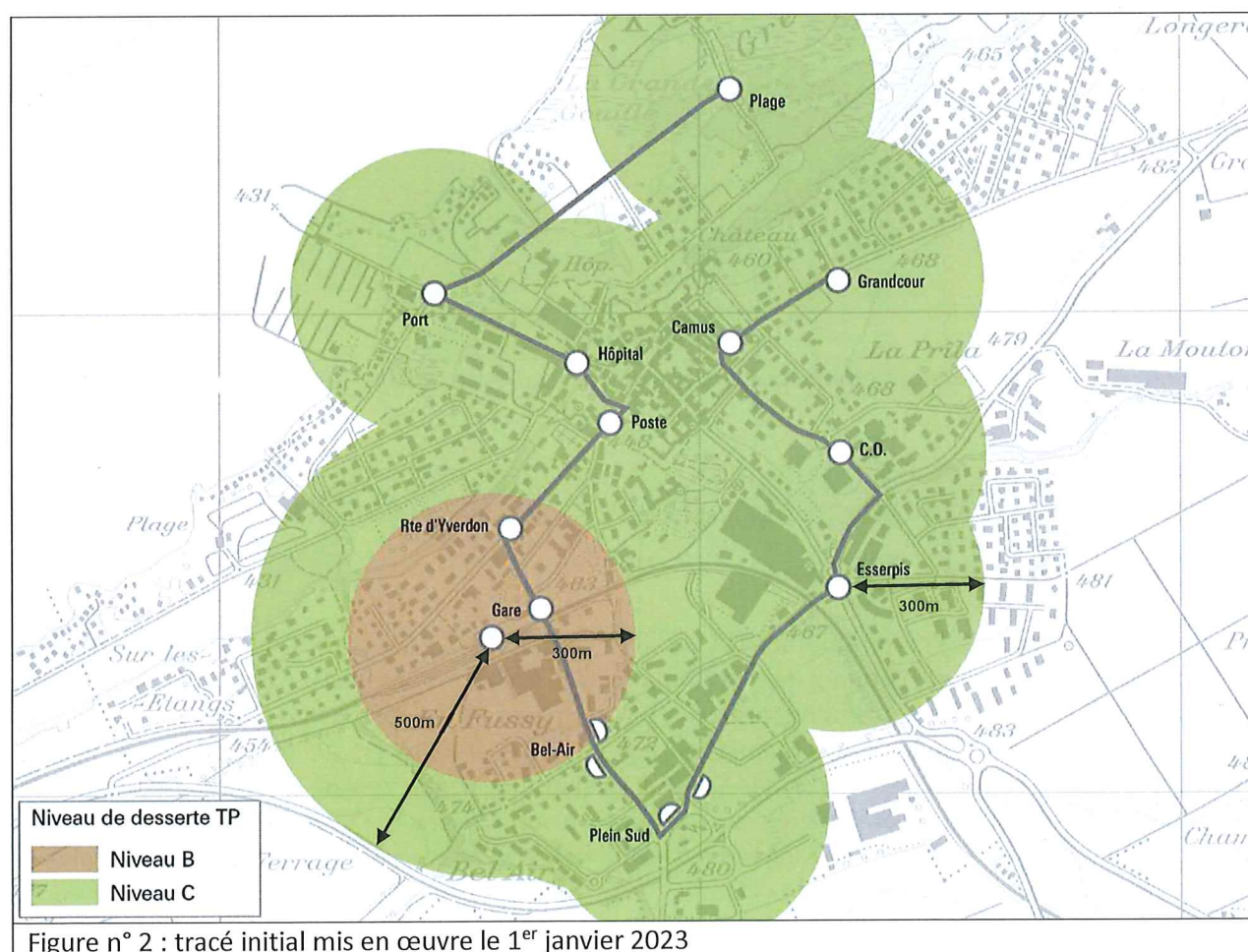
Du côté de la zone d'activités de « Plein Sud », l'acceptation de la modification des limites territoriales par le CG et par la Commune de Lully, le 15 décembre 2020, ouvre la possibilité d'une nouvelle mise en zone. Celle-ci ne pourra également se réaliser qu'au travers d'une desserte suffisante. Au-delà, le projet de parking de grande capacité sur « Plein Sud » est maintenu au plan directeur communal, et sa connexion avec un transport urbain est nécessaire afin de fournir aux divers usagers (employés, visiteurs, festivaliers, touristes, etc.) une solution valable pour accéder à la ville.

Connexion à la gare CFF et au lac

Toutefois, il faut rappeler que la mise en place du bus urbain ne vise pas que le développement des secteurs en cours, il s'agit surtout de fournir à la population un service de TP en cohérence avec la stratégie du Canton. En effet, ce dernier, dans sa stratégie territoriale, veut promouvoir les TP dans les chefs-lieux des districts. A ce titre, le Canton subventionne de manière substantielle les lignes urbaines (57.5%) et finance, en principe totalement, la construction des arrêts. Le but premier du bus, c'est de mettre en avant la mobilité combinée sur le territoire.

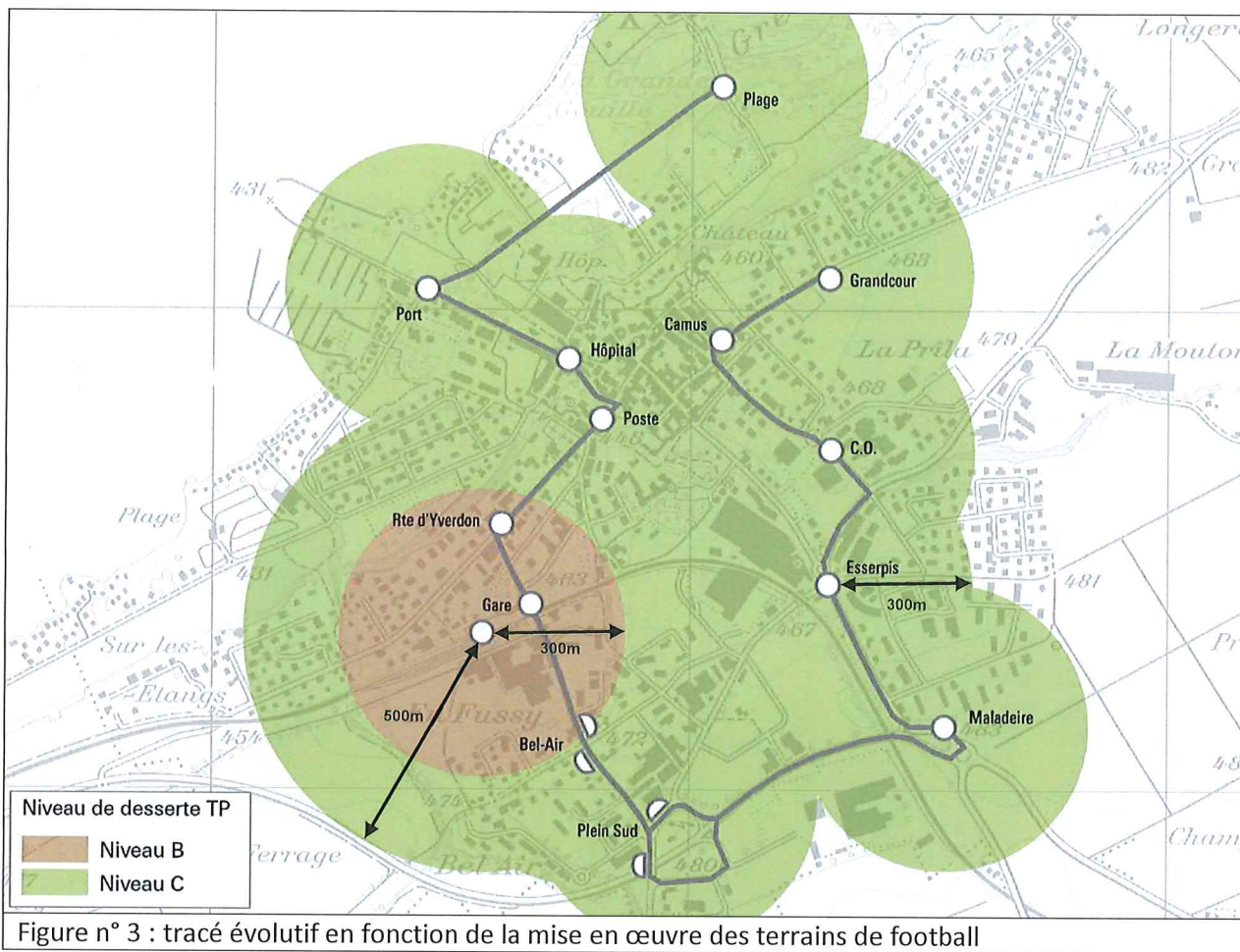
Le tracé pour l'ouverture de la ligne est représenté par la figure n° 2. Le bus public amènera la population des quartiers les plus denses (Champ-de-Lune, Chasseral/La Ferme, Bel-Air et la vieille-ville) vers la gare. Durant la belle saison, la ligne sera prolongée vers la Plage communale. Lors des manifestations, le bus pourra être détourné ou la ligne sera raccourcie momentanément. Il est clair que ce tracé est provisoire et doit être testé avant un établissement définitif. A ce titre, les arrêts seront d'abord réalisés à l'aide d'un marquage au sol et d'un poteau de signalisation. La version définitive interviendra ultérieurement.

Les arrêts projetés se situent non loin des commerces de proximité, du complexe hôpital-EMS et des grandes entreprises. Ils amènent les passagers à la gare CFF et à la gare routière. Pour l'instant, les tiers intéressés à la mise en place d'une ligne n'ont pas encore été contactés, ils le seront en cas d'acceptation du message.



La figure n° 2 montre également que le choix du tracé augmente nettement l'accessibilité aux transports publics pour la population d'Estavayer-le-Lac.

Comme indiqué plus haut, la figure n° 3 représente le tracé évolutif qui devra être mis en place pour l'utilisation des nouveaux terrains de football à la « Maladeire ». Celui-ci devra également être testé en matière de régularité et de correspondance. Le cas échéant, le matériel roulant pourra être adapté. La desserte de la future zone sportive du Château d'eau et de la zone d'activités de « Plein Sud » sera garantie de manière suffisante par le transport urbain.



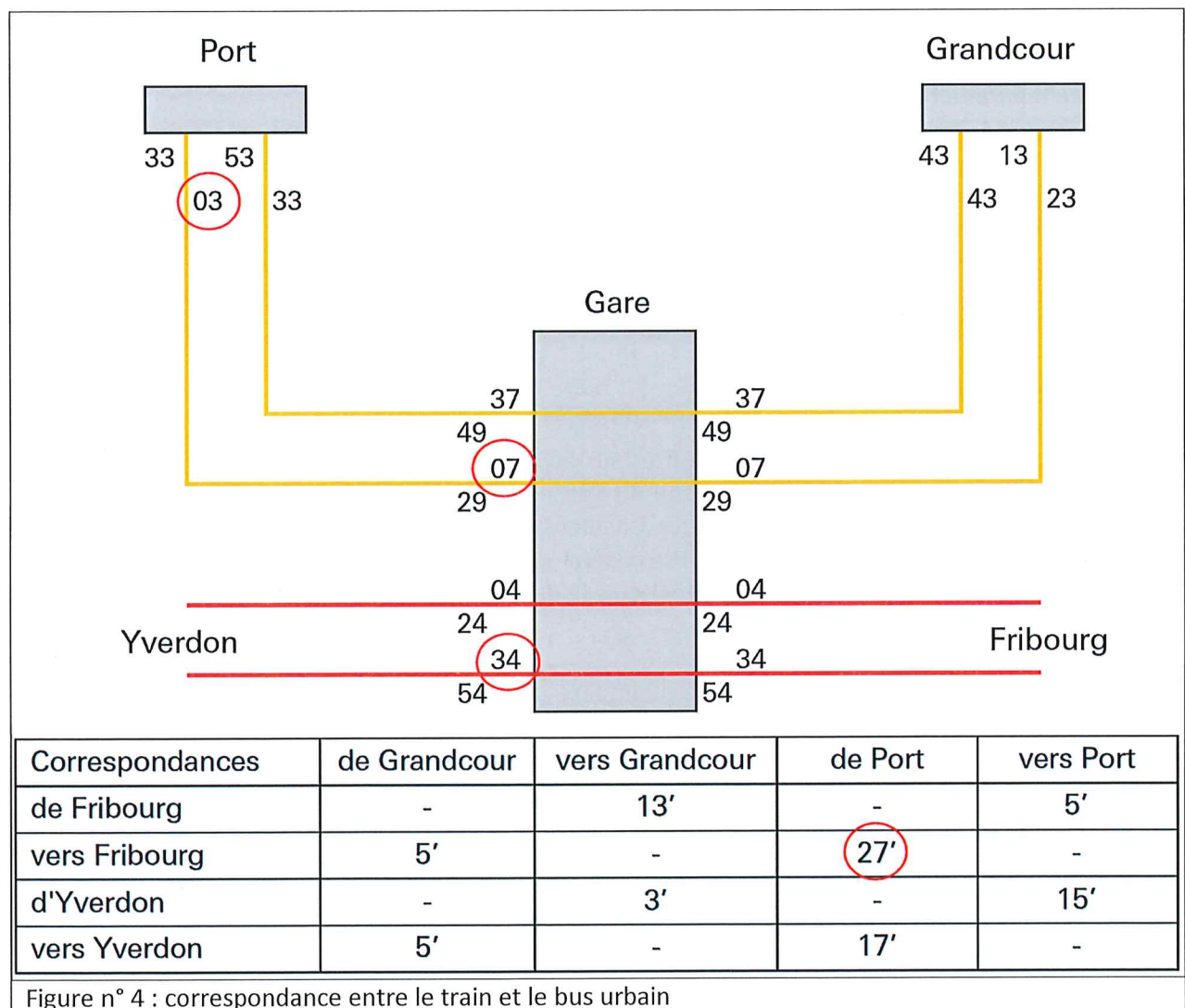
3. Choix technique

Correspondance avec les trains

Le projet coordonne l'horaire du bus urbain avec l'horaire des trains CFF. Deux fois plus de voyageurs arrivent ou partent vers Fribourg que dans la direction d'Yverdon-les-Bains. L'horaire du bus urbain sera donc établi pour que la correspondance des usagers venant d'Estavayer-Est vers Fribourg soit privilégiée. De même, les statistiques de fréquentation indiquent un premier pic de fréquentation qui peut être absorbé par une première course dès 6h30. En cas de nécessité, des nouvelles courses peuvent être ajoutées (CHF 34.00 supplémentaires par paire de courses, soit environ CHF 8'500.00 par année pour une course de plus en semaine). La cadence à la demi-heure permet la correspondance avec la plupart des trains.

L'arrêt prévu du même côté que le quai des voyageurs ainsi que l'horaire précédant la fermeture des barrières facilitent l'accès aux trains pour les usagers. A terme, l'actuelle étude d'interface, menée conjointement avec le SMO autour de la gare CFF, permettra de dégager les meilleures options d'accès. Le projet de passage sous route à l'Avenue de la Gare est en cours d'évaluation auprès d'un bureau d'ingénieurs, et un éventuel passage sous-voie sera discuté dans le cadre du plan d'aménagement de détail du Plateau de la Gare, en concertation avec les propriétaires.

Les correspondances font état d'une attente entre 3 et 17 minutes pour la plupart des courses, ce qui est tout à fait valable et pertinent. Une seule correspondance est moins bonne, celle qui part du port pour prendre le train en direction de Fribourg, qui affiche un temps d'attente de 27 minutes. Ceci est dû principalement à l'horaire CFF qui n'est pas au quart d'heure pour tous les passages, mais à la demi-heure dans la même direction et à 10 minutes de décalage dans le sens inverse. La figure n° 4 illustre cette correspondance.



L'horaire prévu fait une distinction entre l'été et l'hiver, à raison de 6 mois pour chaque période. La longueur du trajet est modifiée afin de rejoindre la Plage communale une course sur deux en été, ainsi que les jours d'exploitation (ouverture de courses le week-end à partir de 09h00).

- Durant la période estivale (6 mois), de l'arrêt Grandcour à l'arrêt de la Plage communale
 - Du lundi au vendredi de 06h30 à 20h00
 - Le samedi et le dimanche de 09h00 à 20h00
- Durant la période hivernale (6 mois) de l'arrêt Grandcour à l'arrêt du port
 - Du lundi au vendredi de 06h30 à 20h00

Mise en œuvre

La nouvelle ligne doit être testée, principalement en ce qui concerne les horaires. Les quais des arrêts seront réalisés d'une manière provisoire et ne seront construits définitivement qu'après quelques années de mise en service. Le présent message ne prévoit que le montant nécessaire à la réalisation des arrêts provisoires. Un message pour la construction des arrêts définitifs sera présenté par la suite sur la base des projets détaillés. Ces arrêts seront financés par le Canton, mais il n'est pas encore déterminé s'il s'agira d'un montant forfaitaire ou d'un remboursement des coûts.

La publicité pour le transport urbain sera assurée d'abord par l'entreprise lauréate, qui a prévu CHF 30'000.00 à cet effet la première année. Toutefois, la Commune aura aussi son rôle à jouer dans la promotion de la ligne afin d'atteindre le niveau de fréquentation nécessaire au subventionnement cantonal prévu. Le bus sera habillé selon les demandes de la Commune et la Commission d'aménagement du territoire sera consultée sur le concept. Il sera possible pour la Commune de mettre des informations sur le véhicule, mais il n'est pas prévu de mettre des espaces publicitaires à disposition de tiers.

Choix de l'entreprise de transport

La Commune a procédé à un appel d'offres sur invitations auprès des TPF, de CarPostal et de Travys. L'adjudication, sous réserve d'approbation du Conseil général, a été faite auprès de l'entreprise la plus favorable en termes de coûts et de services. Une demande de convention portant sur 10 ans sera effectuée par l'entreprise retenue auprès de l'Office fédéral des transports (OFT), mais le contrat de prestations proprement dit sera passé pour 2 ans et renouvelé de 2 ans en 2 ans. Il sera possible de résilier le contrat en cours de route.

Les offres ont été évaluées par un Comité composé de représentants communaux (Mme Schwarzentrub, MM. Aegerter, Ménétrety et Rey) et d'un représentant du SMO, M. Bezençon. Il a été accompagné dans sa tâche par le bureau Team+, et plus particulièrement M. Conforti, son mandataire dédié aux TP. Dans son choix, le Comité s'est basé sur les critères d'évaluation suivants, retenus par le Conseil communal sur proposition du bureau mandataire :

1. Coûts : 50%
2. Cohérence et transparence de l'offre : 10%
3. Qualité du service offert : 20%
4. Concept d'exploitation : 10%
5. Propositions complémentaires des entreprises : 10%

Le lauréat de l'appel d'offres est l'entreprise CarPostal.

Choix du matériel roulant

Le Conseil communal souhaitait opter pour un bus répondant aux exigences environnementales et de développement durable actuelles. Il aurait aimé orienter son choix soit vers un bus électrique ou pourvu d'un moteur à hydrogène. En ce qui concerne la motorisation à l'hydrogène, ce genre de véhicules devrait apparaître d'ici quelques années. Cette variante ne pouvait donc être retenue actuellement.

Pour le bus électrique, la mise en œuvre nécessite l'installation d'une station de recharge à un des arrêts ou un bus de remplacement lorsque le bus électrique se recharge au garage. Les coûts en seraient drastiquement augmentés. D'autre part, la hauteur des bus électriques est supérieure à celle des bus traditionnels, les batteries étant montées sur le toit. Le passage sous le pont CFF de la route de la Molière s'avère impossible sans abaissement de la route en raison du fort risque de frottement. En outre, au vu de la durée de livraison des bus électriques (18 à 24 mois), il est impossible d'en disposer pour la première année d'exploitation.

Le Conseil communal propose d'exploiter la ligne durant les premières années avec des bus hybrides (diesel-électrique). Ce type de véhicule peut, sur un parcours, effectuer environ 1/4 de la course en électrique, et programmer son utilisation afin de réduire les nuisances (p. ex. passage en vieille-ville, démarrage et arrêt en électrique, le reste en diesel).

La longueur du bus prévu est de 12 mètres. Un bus plus petit (10 mètres) n'offre pas une différence significative en matière de coûts (2.5% selon les offres) ou d'émissions (env. 10%). A certaines heures, la fréquentation pourrait être particulièrement importante (départs et retours au travail et à l'école), ce qui a conduit le Conseil communal à retenir cette option de bus de 12 mètres.

Travailler avec deux bus renchéirait sensiblement les coûts d'amortissement, puisqu'il faudrait acheter et équiper deux bus aux couleurs du réseau. Toutefois, l'entreprise dispose d'un large parc de véhicules et pourrait proposer une solution de remplacement si nécessaire. Par ailleurs, la ligne, les temps de parcours et le passage du véhicule de 12 mètres ont été contrôlés et confirmés par CarPostal depuis ce printemps. Il faut rappeler que l'entreprise adjudicataire est responsable du respect de l'horaire et que c'est à elle de proposer des solutions en cas de difficultés.

Réalisation des infrastructures

Il n'est pas prévu de mettre les arrêts d'emblée aux normes LHand, cela sera réalisé dans un second temps et, selon la nouvelle loi sur la mobilité, à la charge du Canton.

Il sera nécessaire toutefois de créer une zone de rebroussement à la Plage communale, les bus ne pouvant que difficilement réaliser une marche arrière, avec un aide-chauffeur notamment. De même, certains ralentisseurs seront fraisés pour faciliter le passage. Ceux-ci ont été identifiés lors du contrôle de l'horaire et des arrêts par l'entreprise lauréate.

Il n'y aura pas de distributeur de billets installé aux arrêts pour la ligne urbaine. Sur proposition du lauréat, l'acquisition pourra être faite directement auprès du chauffeur. En effet, de très nombreux usagers utilisent aujourd'hui des applications smartphones de type FAIRTIQ, ou sont au bénéfice d'un abonnement. La vente directe de billets est sporadique selon l'expérience de CarPostal.

Tarification (selon Frimobil)

Les tarifs pratiqués pour les billets du bus urbain seront les mêmes pour les citoyens d'Estavayer et pour les personnes de l'extérieur. Il n'est pas possible de faire une différence directement sur le prix du billet, par contre la Commune peut décider d'une subvention pour ses habitants, à inscrire au budget annuel. A titre d'exemple, un abonnement pour la zone 80 coûte CHF 68.00 par mois et CHF 612.00 par année. Chaque course est facturée CHF 2.90 (CHF 2.20 avec le demi-tarif). Il n'y a pas de surcoût pour les titulaires d'un abonnement Frimobil à destination de Fribourg par exemple, ni pour les titulaires d'un abonnement général. Par contre, une surtaxe de CHF 1.50 est demandée aux personnes qui prennent un billet de train vers une destination extérieure à Frimobil.

Concernant les problèmes de zones Frimobil pour la Commune (qui est répartie sur quatre zones avec un désavantage certain pour les habitants des villages, notamment à La Vounaise, Montborget, Murist, Franex et Vuissens), le bus urbain ne pourra pas résoudre ces difficultés. Jusqu'ici, les efforts demandés par les particuliers et la COREB n'ont obtenu que des fins de non-recevoir. Le mandataire du Conseil communal a reçu la mission de soutenir l'Exécutif dans sa négociation des zones de tarifications, afin d'obtenir, à l'exemple d'autres communes, une répartition sur deux zones.

Coûts de mise en œuvre

Suite au retour des offres des entreprises contactées, le coût annuel pour l'exploitation de la ligne équivaut à un montant de CHF 461'000.00 pour un bus hybride.

Après confirmation obtenue auprès du Service de la mobilité du Canton, une subvention cantonale annuelle de 57,5 % est attendue lors des 5 premières années d'exploitation comme aide au démarrage, sous réserve des budgets cantonaux. Par la suite, ce montant sera réévalué en fonction du taux de couverture des charges d'exploitation par les recettes. Ces mêmes recettes seront déduites de la facture de l'entreprise. Il faut atteindre un taux de couverture de 10% pour continuer à bénéficier de la subvention, soit un montant de CHF 46'100.00.

La mise en place des arrêts provisoires, du rebroussement et des ralentisseurs est évaluée à CHF 200'000.00, auxquels il faut ajouter le travail de l'ingénieur civil pour un montant de CHF 30'000.00. Un montant de CHF 15'000.00 est également prévu pour l'accompagnement par un spécialiste en transports publics.

4. Devis

Le coût de la première année d'exploitation de la ligne urbaine et de la réalisation des infrastructures se résume ainsi :

Exploitation annuelle de la ligne avec un bus hybride	CHF	461 000.00
Réalisation des infrastructures provisoires	CHF	200 000.00
Ingénieur génie civil	CHF	30 000.00
Accompagnement spécialiste en transports publics	CHF	15 000.00
Total TTC (TVA 7.7% incluse)	CHF	706 000.00

A partir de la deuxième année d'exploitation, le financement de la ligne urbaine est prévu dans le cadre du budget de fonctionnement, à hauteur de CHF 461'000.00 de charges et de CHF 265'000.00 de subvention octroyée par le Canton (57.5% du coût total), ce qui porte la charge communale à CHF 196'000.00, sans prendre en compte les recettes voyageurs qui viendront en diminution du coût total.

5. Financement

Le montant de CHF 706'000.00 TTC sera financé par les liquidités courantes ou l'emprunt, le cas échéant, au meilleur taux du marché. Les intérêts découlant d'un éventuel emprunt, pouvant actuellement raisonnablement être calculés à 2%, seraient comptabilisés dans la rubrique 96100 (intérêts).

Les frais d'exploitation annuels de CHF 461'000.00, diminués de la subvention cantonale annuelle maximum de 57.5%, seront comptabilisés dans le compte de résultats dès 2024, de même que la vente des billets, dans la rubrique 62100 de l'infrastructure de transports publics.

L'investissement en lien avec la réalisation des infrastructures provisoires de CHF 245'000.00 sera amorti sur une période d'utilisation de 5 ans, soit 20% par année. L'amortissement annuel de CHF 49'000.00 sera imputé dans la rubrique 62100 de l'infrastructure de transports publics.

6. Conclusion

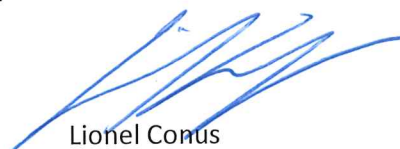
Le Conseil communal demande au Conseil général de bien vouloir accepter l'octroi d'un crédit de CHF 706'000.00 TTC pour la mise en exploitation, à l'horaire 2024, d'un transport public urbain et des infrastructures y relatives.

Message validé par le Conseil communal lors de sa séance du 24 octobre 2022.


Eric Chassot
Syndic

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL




Lionel Conus
Secrétaire général

Conseiller communal responsable : Eric Rey, Dicastère de l'aménagement du territoire et des constructions

Annexes :

- Rapport de la Commission d'aménagement du territoire
- Powerpoint de la séance d'informations du 26 septembre 2022 (disponible sur le site internet de la Commune)

Commission d'aménagement du territoire

Rapport au conseil général du 28.10.2022

Message 37 : octroi d'un crédit de CHF 706'000.00 TTC pour la mise en exploitation, à l'horaire 2024, d'un transport public urbain et des infrastructures y relatives

Composition de la commission

Rey Eric, représentant du Conseil communal et Président, Rey Alexandre (Indépendant) vice-Président, Duc Christine (PS-Les Vert.e.s), Marmy Bruno (PDC-Le Centre), Ménétrety Pierre (Murist-Vuissens), Pillonel Fabrice (BMR), Roulin Thierry (Vernay), Schmutz Nicolas (PLR)

Introduction

La commission d'aménagement du territoire a été informée depuis le début des études sur la faisabilité de la mise en place d'un bus urbain. Nous avons été régulièrement informés sur les diverses propositions en lien avec le tracé, la cadence, l'amplitude, les coûts de fonctionnement et de mise en route de cette ligne. Nous avons pu faire part de nos remarques et formuler des propositions sur les variantes proposées. Cependant, nous rappelons que la commission n'a qu'une voix consultative et que les décisions sont prises uniquement par le Conseil communal.

Le Conseil général a donné pour mission à la Commission d'aménagement du territoire d'étudier le nouveau message concernant la mise en place d'un bus urbain, cette demande fait suite à la demande de renvoi effectuée lors de la séance du Conseil général (CG) du 31 mars 2022.

Description des travaux

Lors de la séance de la CAT du 20 avril 2022, nous avons reçu les documents du dossier d'appel d'offre élaboré pour la mise en soumission de l'exploitation du réseau urbain de bus. Nous avons pu également faire part de certaines remarques par rapport à la présentation du 1^{er} message.

Le 26 septembre 2022, lors d'une séance d'information sur le bus urbain ouverte à tous les conseillers généraux et communaux, le conseiller communal en charge du dicastère de l'aménagement du territoire ainsi que M. Conforti du bureau Team+, mandataire de la Commune pour la mise en place du bus urbain, M. Cantin, chef du Service de la mobilité du Canton de Fribourg (SMo), et M. Cina, responsable Marché et Clients pour le secteur Ouest chez CarPostal ont répondu aux remarques et demandes de compléments formulés lors de la séance du 31 mars 2022, ainsi qu'aux questions posées durant la séance.

Suite à la séance de présentation, lors de la séance du 5 octobre 2022, notre commission a pu faire part de ses commentaires et poser des questions supplémentaires, ces différents éléments ont été repris dans le nouveau message.

Lors de la séance du 17 octobre nous avons reçu et étudié le nouveau message. La version présentée prend en compte les remarques formulées par notre commission durant cette séance.

Commentaires et réflexion de la commission

Les éléments présentés lors de la séance d'informations du 26 septembre, le message très détaillé ainsi que le document annexé au message répondent aux différentes questions posées par les membres du Conseil général et la Commission d'aménagement du territoire. Nous avons décidé de ne pas revenir sur les aspects techniques du message (financement, horaire, cadence, type de matériel roulant, durée du marché, subvention, ...) et nous validons celui-ci.

Nous remercions le Conseil communal pour la clarté de ce nouveau message, pour la séance d'information ainsi que pour les documents transmis.

En revanche, il semble nécessaire de mettre en avant les éléments suivants :

- La mise en place d'une ligne de bus urbain est nécessaire pour garantir le développement de la ville. En effet, le développement de lignes de transport dans les centres régionaux, tel qu'Estavayer, est une volonté cantonale. Nous n'avons pas le choix, cela a été expliqué lors de la séance de présentation du 26 septembre. C'est également pour cette raison que le canton subventionne à raison de 57% la mise en place de nouvelles lignes de transport et prend en charge les coûts des infrastructures des nouveaux arrêts de bus.
- Il est nécessaire de mettre en place cette ligne de transport pour garantir le développement des secteurs éloignés de la gare, soit la Prillaz II, les parcelles prévues pour le développement de la zone sportive mais également pour le développement de la zone industrielle.
- Cette nouvelle offre permettra un report et/ou réduction du trafic de voitures lié aux déplacements des habitants à l'intérieur de la localité (exemple : les trajets pour aller à l'école, liaison avec la gare ferroviaire et routière)
- C'est une nouvelle offre pour la mobilité des citoyens afin de réduire les déplacements en voiture individuelle, elle nous permet de faire un pas supplémentaire dans le développement de la mobilité douce sur le territoire de notre commune, améliorer la part modale des transports publics (TP), connecter la ville et ses quartiers à la gare CFF et au lac. Il s'agit d'une amélioration significative en termes d'environnement et de développement durable.
- Cette ligne crée une liaison entre le haut de la ville et les rives du Lac, elle permet de donner la possibilité, durant la période estivale, de descendre au bord du lac sans utiliser les véhicules privés.
- La mise en place du bus urbain est un premier pas pour régler les problèmes de circulation au centre-ville en donnant la possibilité aux habitants de pouvoir traverser la ville sans utiliser leur véhicule privé. Cette ligne est un complément indispensable à la réduction du trafic routier au centre-ville et elle est complémentaire avec un projet de parking situé en périphérie.

Conclusion

La mise en place d'une ligne de bus urbain est indispensable pour continuer le développement de notre commune. En tant que chef-lieu de la Broye et centre régional d'importance, il est du devoir de notre commune de montrer l'exemple en matière de développement de transports publics.

Le financement de cette ligne est en grande partie subventionné par le canton et si le taux de remplissage minimum de 10% n'est pas atteint, la commune aura la possibilité de remettre en question cette ligne de bus, ce qui limite les risques d'impacter négativement les finances de la commune sur le long terme.

Pour toutes ces raisons, la commission d'aménagement du territoire préavise favorablement le message concernant l'octroi d'un crédit de CHF 706'000.00 TTC pour la mise en exploitation, à l'horaire 2024, d'un transport public urbain et des infrastructures y relatives.

Au nom de la commission :
Le vice-Président – Alexandre Rey



TRANSPORT PUBLIC URBAIN

Séance d'information du 26 septembre 2022



Commune d'Estavayer

Conseil général



ORDRE DU JOUR

1. Introduction et présentation des intervenants
2. Cadrage
3. Desserte actuelle et future
4. Horaires et correspondances
5. Matériel roulant
6. Infrastructures
7. Procédure et coûts
8. Questions posées lors du Conseil général du 31 mars 2022



Cadrage

Pourquoi des transports publics urbains à Estavayer-le-Lac?

1. En termes d'environnement et de développement durable
 - Améliorer la part modale des transports publics en offrant un nouveau mode de déplacement alternatif à la voiture
2. En termes de mobilité
 - Connecter la ville et ses différents quartiers à la gare et au lac
3. En termes d'aménagement du territoire
 - Répondre aux conditions cantonales concernant la qualité de desserte à assurer pour les nouveaux quartiers



ESTAVAYER

Desserte





ESTAVAYER

Desserte

Desserte actuelle (gare)





ESTAVAYER

Desserte

Desserte actuelle (gare)

Cadence	Nœud ferroviaire	Ligne ferroviaire / nœud bus	Ligne de bus régional/ urbain/local
≤ 10 min	I	I	II
11 à 20 min	I	II	III
21 à 40 min	II	III	IV
41 à 60 min	III	IV	V
61 à 120 min	-	-	VI

Le niveau de qualité de desserte de la zone à bâtir est défini en fonction de la catégorie d'arrêt et de leur accessibilité par les piétons (distance réelle).

Catégorie d'arrêt	Accessibilité des arrêts (distance en mètres)				
	< 300 m	300-500 m	501-750 m	751-1000 m	1001-1500 m
I	Niveau A	Niveau A	Niveau B	Niveau C	Niveau D
II	Niveau A	Niveau B	Niveau C	Niveau D	Niveau E
III	Niveau B	Niveau C	Niveau D	Niveau E	Niveau E
IV	Niveau C	Niveau D	Niveau E	Niveau E	-
V	Niveau D	Niveau E	Niveau E	-	-
VI	Niveau E	Niveau E	-	-	-



ESTAVAYER

Desserte

Desserte actuelle (gare)





ESTAVAYER

Desserte

Desserte actuelle (gare)







ESTAVAYER

Desserte

Bus urbain, étape 1



Niveau de desserte TP	
	Niveau B
	Niveau C



ESTAVAYER

Desserte

Bus urbain, étape 1

Cadence	Nœud ferroviaire	Ligne ferroviaire / nœud bus	Ligne de bus régional/ urbain/local
≤ 10 min	I	I	II
11 à 20 min	I	II	III
21 à 40 min	II	III	IV
41 à 60 min	III	IV	V
61 à 120 min	-	-	VI

Le niveau de qualité de desserte de la zone à bâtir est défini en fonction de la catégorie d'arrêt et de leur accessibilité par les piétons (distance réelle).

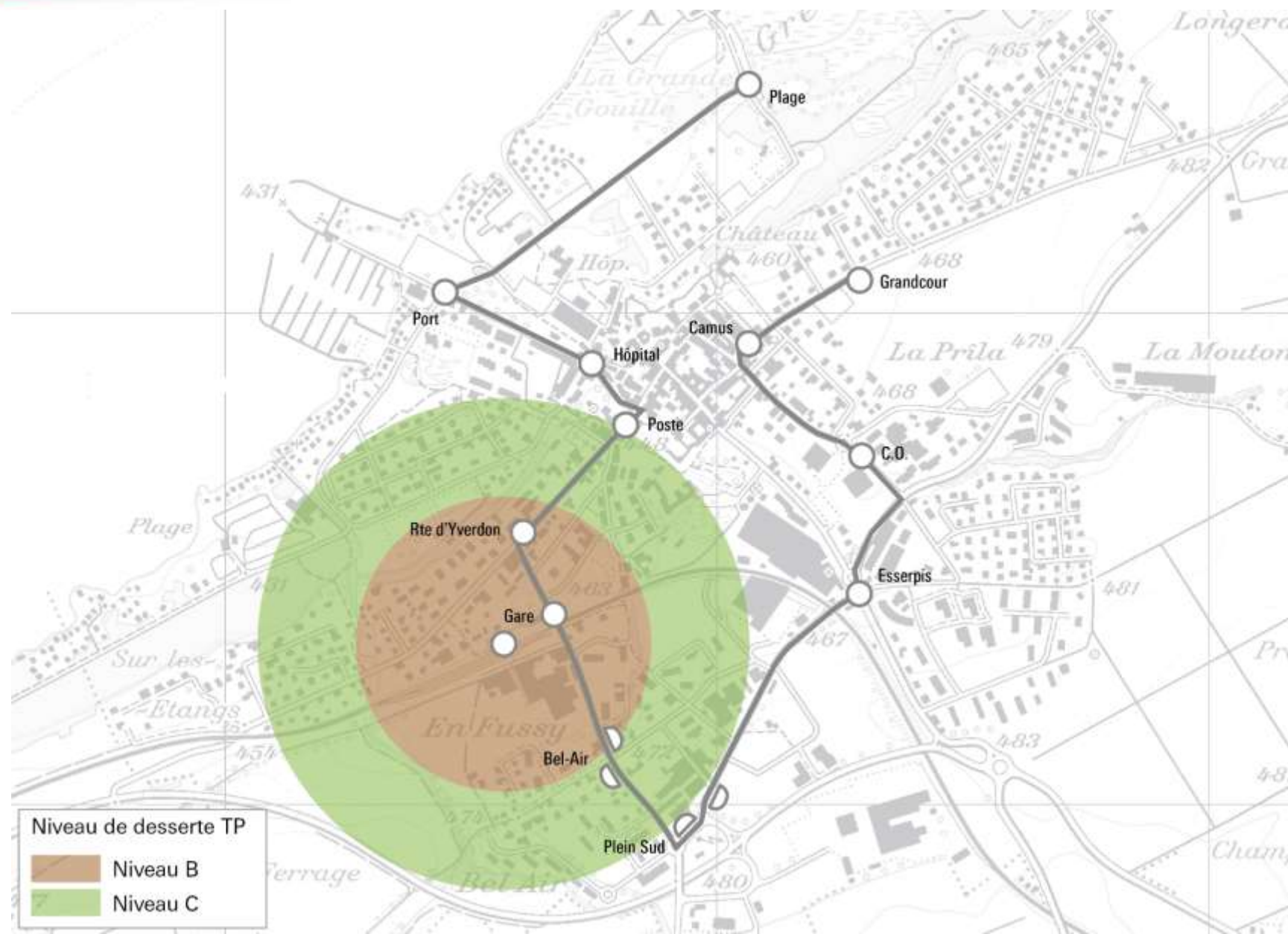
Catégorie d'arrêt	Accessibilité des arrêts (distance en mètres)				
	< 300 m	300-500 m	501-750 m	751-1000 m	1001-1500 m
I	Niveau A	Niveau A	Niveau B	Niveau C	Niveau D
II	Niveau A	Niveau B	Niveau C	Niveau D	Niveau E
III	Niveau B	Niveau C	Niveau D	Niveau E	Niveau E
IV	Niveau C	Niveau D	Niveau E	Niveau E	-
V	Niveau D	Niveau E	Niveau E	-	-
VI	Niveau E	Niveau E	-	-	-





ESTAVAYER

Desserte

Bus urbain, étape 1



Niveau de desserte TP	
	Niveau B
	Niveau C



ESTAVAYER

Desserte

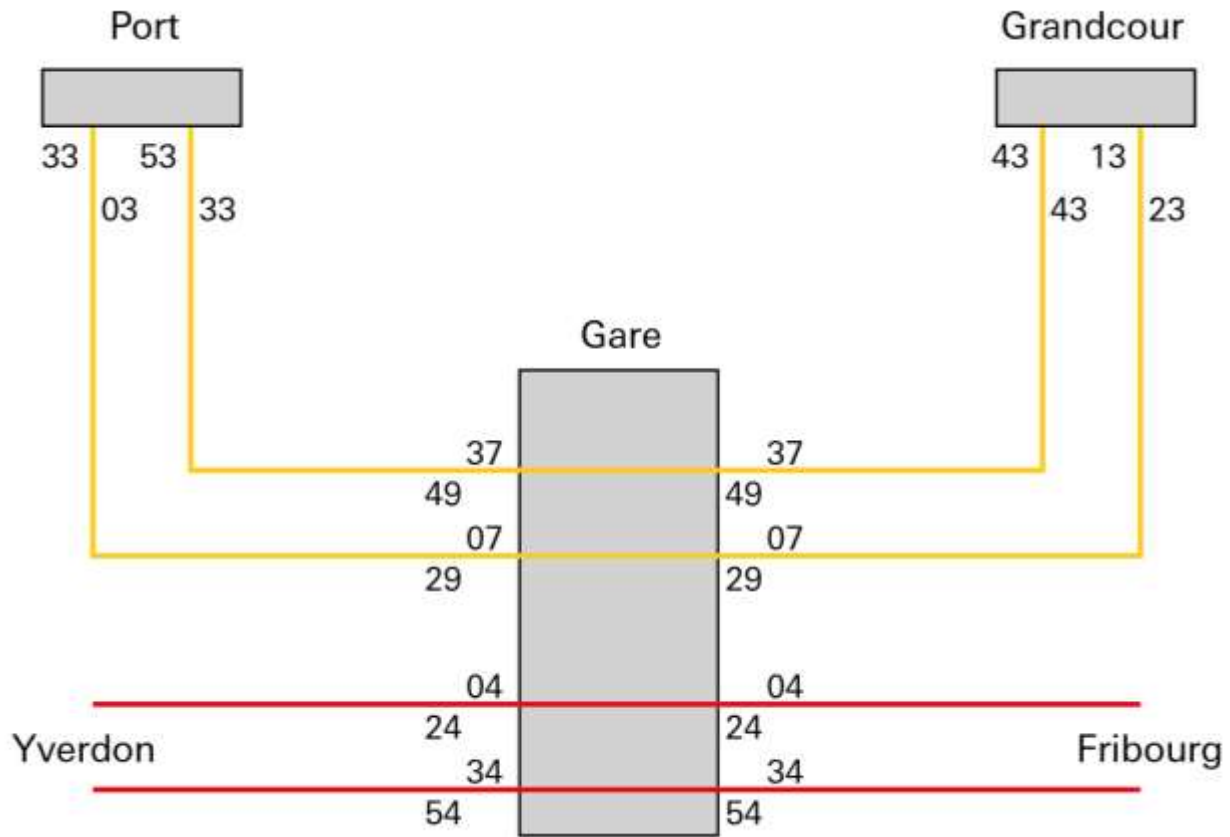
Bus urbain, étape 2





ESTAVAYER

Horaires et correspondances



Correspondances	de Grandcour	vers Grandcour	de Port	vers Port
de Fribourg	-	13'	-	5'
vers Fribourg	5'	-	27'	-
d'Yverdon	-	3'	-	15'
vers Yverdon	5'	-	17'	-



Horaires et correspondances

Horaire indicatif

->	(1)*	(2)*	(3)*	(4)*	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)
Grandcour	06:23	06:43	07:23	07:43	08:23	08:43	09:23	09:43	10:23	10:43
Camus	06:24	06:44	07:24	07:44	08:24	08:44	09:24	09:44	10:24	10:44
C.O.	06:25	06:45	07:25	07:45	08:25	08:45	09:25	09:45	10:25	10:45
Esserpis	06:26	06:46	07:26	07:46	08:26	08:46	09:26	09:46	10:26	10:46
Marais	06:27	06:47	07:27	07:47	08:27	08:47	09:27	09:47	10:27	10:47
Lully	06:28	06:48	07:28	07:48	08:28	08:48	09:28	09:48	10:28	10:48
Gare	06:29	06:49	07:29	07:49	08:29	08:49	09:29	09:49	10:29	10:49
Rte d'Yverdon	06:30	06:50	07:30	07:50	08:30	08:50	09:30	09:50	10:30	10:50
Poste	06:31	06:51	07:31	07:51	08:31	08:51	09:31	09:51	10:31	10:51
Hôpital	06:32	06:52	07:32	07:52	08:32	08:52	09:32	09:52	10:32	10:52
Port	06:33	06:53	07:33	07:53	08:33	08:53	09:33	09:53	10:33	10:53
Plage**						08:55		09:55		10:55

<-	(1)*	(2)*	(3)*	(4)*	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)
Plage**						09:01		10:01		11:01
Port	06:33	07:03	07:33	08:03	08:33	09:03	09:33	10:03	10:33	11:03
Hôpital	06:34	07:04	07:34	08:04	08:34	09:04	09:34	10:04	10:34	11:04
Poste	06:35	07:05	07:35	08:05	08:35	09:05	09:35	10:05	10:35	11:05
Rte d'Yverdon	06:36	07:06	07:36	08:06	08:36	09:06	09:36	10:06	10:36	11:06
Gare	06:37	07:07	07:37	08:07	08:37	09:07	09:37	10:07	10:37	11:07
Lully	06:38	07:08	07:38	08:08	08:38	09:08	09:38	10:08	10:38	11:08
Marais	06:39	07:09	07:39	08:09	08:39	09:09	09:39	10:09	10:39	11:09
Esserpis	06:40	07:10	07:40	08:10	08:40	09:10	09:40	10:10	10:40	11:10
C.O.	06:41	07:11	07:41	08:11	08:41	09:11	09:41	10:11	10:41	11:11
Camus	06:42	07:12	07:42	08:12	08:42	09:12	09:42	10:12	10:42	11:12
Grandcour	06:43	07:13	07:43	08:13	08:43	09:13	09:43	10:13	10:43	11:13

(*) Les quatre premières courses ne circulent que les jours ouvrables

(**) La plage n'est desservie que durant les quatre mois d'été (variante 4)



Matériel roulant

Motorisation

1. Différentes options ont été analysées
2. Appel d'offres pour technologies diesel et électrique
3. Variante retenue pour le lancement du réseau : bus hybrides
4. A court ou moyen terme : bus électriques, probablement à batteries

Avantages de la technologie hybride

1. Technologie éprouvée et en service sur différents réseaux suisses
2. Propulsion électrique sur environ $\frac{1}{4}$ du réseau (dans le centre-ville, en arrivant et en quittant les arrêts)



Infrastructures

Arrêts

1. Aménagement des arrêts sur voirie
2. Aménagements provisoires pour la mise en service

Adaptations ponctuelles de la voirie

1. Zone de rebroussement à la nouvelle plage
2. Fraisages ponctuels de ralentisseurs



Procédure et coûts

Appel d'offre sur invitation

1. Trois entreprises invitées (tpf, CarPostal, travys)
2. Cinq critères d'évaluation (coûts, cohérence, qualité du service offert, concept d'exploitation, propositions complémentaires)
3. Appel d'offre remporté par CarPostal

Variante retenue

1. Bus hybrides de 12 mètres
2. Coûts d'exploitation annuels : 461'000.-
3. Part cantonale : 57.5% soit 265'000.-
4. Part à la charge de la commune : 196'000.-
5. Les recettes voyageurs seront déduites de la facture de l'entreprise
6. Coûts d'investissement estimés à la mise en service : 230'000.-



Questions

CG du 31 mars 2022

Groupe BMR

1. Quel est le niveau de qualité de desserte visé et atteint par la mise en place de ce bus urbain ?
 - Desserte de niveau B ou C selon planches précédentes
2. Quel est le concept de parkings et de restrictions de circulation prévu afin d'inciter les citoyens à utiliser le bus urbain ?
 - Pas de restrictions de circulation directement liées au bus mais une zone de rencontre est prévue pour l'ensemble de la vieille ville
 - Nouveau concept de stationnement en cours de finalisation (présenté au CG le 29 août dernier)
 - Parking mutualisé à Plein Sud (au Plan directeur communal)



Questions

CG du 31 mars 2022

Groupe BMR

3. Quels seront les tarifs pratiqués pour les billets du bus urbain pour les citoyens d'Estavayer et pour les personnes de l'extérieur ?
 - **Mêmes tarifs pour les citoyens d'Estavayer et pour les personnes de l'extérieur**
 - **Tarifs Frimobil : une zone (80) : 68.-/mois, 612.-/an, 2.90/course (2.20 avec le demi-tarif)**
 - **Pas de surcoûts pour les titulaires d'abonnements ou de billets Frimobil ou de l'abonnement général**
 - **1.50 de surcoûts pour les personnes prenant un billet de train vers une destination extérieure à Frimobil**



Questions

CG du 31 mars 2022

Groupe BMR

4. Quelle est la différence de prix pour un bus de taille plus petite, mais sûrement moins polluant ?
 - Pas de différences significative en termes de coûts : 2.5% selon les offres entre un bus 9m et un bus 12m. L'essentiel des coûts est lié au personnel.
 - Différence en termes d'émission : env. 10%

5. Quel est concrètement l'impact sur le développement d'Estavayer et quelles sont les conséquences financières en cas de refus ?
 - Impact sur le développement d'Estavayer :
 - pas de développement du secteur Prillaz II
 - pas d'extension des zones à bâtir ni pour la zone sportive régionale ni pour la zone d'activité Plein Sud
 - Pas de densification en dehors des zones desservies par la gare.



Questions

CG du 31 mars 2022

Groupe BMR

6. Quel est l'avenir concernant les terrains de foot en cas de non-acceptation de ce message ? Ne serait-ce pas une autorisation de mise en zone d'intérêt général avec conditions plutôt qu'un refus de mise en zone ?
 - Non, il s'agit d'un refus de mise en zone. Il n'y aura pas de zone sportive à la Maladeire sans transports publics.
7. Est-ce qu'une possibilité peut être envisagée afin de résilier la collaboration avec le prestataire si on devait constater que le bus circule majoritairement à vide après une période de 4-5 ans ?
 - Oui, l'engagement ne sera pris que pour 2 ans. Il faut cependant être conscient qu'il sera difficile d'enlever à la population un service qui lui a été offert.



Questions

CG du 31 mars 2022

Groupe BMR

8. Quelle est l'estimation des coûts totaux sur 10 ans avec les arrêts de bus projetés ?
 - Exploitation : 1.8 à 2 millions pour la commune d'Estavayer.
 - Investissements : 230'000.- pour les aménagements initiaux.
 - Selon la nouvelle loi sur la mobilité, l'aménagement des arrêts de bus définitifs sera à la charge du Canton.

9. Et enfin, ne devrait-on pas en premier lieu stabiliser le budget communal avec un résultat proche de zéro plutôt que d'accentuer le déficit ce qui mènerait à une augmentation du taux d'imposition ?
 - Le budget est effectivement impacté par la mise en service d'un réseau de bus urbain. Cette dépense va cependant dans le sens du plan de législature (mobilité du futur, développement).



Questions

CG du 31 mars 2022

Groupe PDC - Le Centre

1. Souhaiterait une proposition d'un tracé avec des horaires qui correspondent à la réalité avec la prise en considération du trafic, avec les barrières à la gare, avec des personnes qui montent et descendent du bus.
 - Les horaires ont été proposés aux entreprises dans le cadre de l'appel d'offre. Aucune des trois entreprises n'a remis en question la faisabilité de l'horaire.
 - Selon l'horaire, les bus ne passent pas à la gare pendant la fermeture des barrières.
 - De plus, depuis l'appel d'offres, des vérifications des temps de parcours ont été faites avec CarPostal.



Questions

CG du 31 mars 2022

Groupe PDC - Le Centre

2. Ce bus urbain doit s'inscrire dans un concept global de mobilité de la Commune et il en serait la colonne vertébrale.
 - C'est le cas. Le Plan Directeur Communal (partie intégrante du PAL) intègre dans son volet mobilité la desserte de la Ville par le réseau de transports publics urbains.
3. Une prise en compte de la mobilité globale avec les investissements aux arrêts du bus urbain adéquats.
 - Ces investissements seront réalisés ultérieurement. Les aménagements provisoires ne sont prévus que pour la/les première(s) année(s) d'exploitation du réseau.



Questions

CG du 31 mars 2022

Groupe PDC - Le Centre

4. Une échéance coordonnée possible entre le choix de stopper le contrat avec le prestataire et celui de devoir construire les arrêts définitifs : l'un a un délai de 10 ans et l'autre de 2 ans. Une fois que les arrêts seront construits en dur, ce sera difficile de dire non à la poursuite du bus urbain.
 - Même si la concession est donnée pour 10 ans, le contrat est passé avec l'entreprise CarPostal pour une durée de 2 ans. Ensuite, il sera renouvelé de deux ans en deux ans.



Questions

CG du 31 mars 2022

Groupe PLR

1. Un concept de communication, ou comment pense-t-on inciter les gens à utiliser ce transport urbain ?
 - La communication fait partie du mandat donné à l'entreprise concessionnaire. CarPostal a prévu un budget de communication de 30'000.- pour la première année.
2. La mise à disposition de places de parc style « parc and ride » permettant ainsi un essai à plus grande échelle en y incluant les villages avoisinants.
 - Le concept ne prévoit pas de faire une partie du trajet en voiture.
 - C'est le réseau régional de transports publics qui dessert les villages voisins d'Estavayer-le-Lac.



Questions

CG du 31 mars 2022

Groupe PLR

3. Des précisions quant aux horaires d'essai, la période de fonctionnement dès 6h30 étant trop tardive.
 - Les horaires de la première année prévoient effectivement une desserte, en semaine, dès 6h30. Ce choix a été fait sur la base des statistiques de fréquentation des trains au départ d'Estavayer. Le cas échéant, l'horaire pourrait être élargi. Les coûts des prestations supplémentaires éventuelles figurent dans l'offre de CarPostal (34.- par paire de courses supplémentaire).
4. Des informations quant à l'étude de faisabilité financière et technique pour un futur transport urbain qui aurait été faite en 2010.
 - C'est cette étude a été demandée par le Canton dans le cadre du développement de Prillaz I (2015). C'est d'ailleurs cette étude qui a abouti à la proposition qui vous est faite aujourd'hui.



Questions

CG du 31 mars 2022

Groupe PLR

5. Des renseignements quant aux aménagements sommaires des arrêts de bus.
 - Il est prévu de réaliser des arrêts sur chaussée permettant aux passagers de monter et de descendre des bus et d'accéder aux arrêts en toute sécurité mais il n'est pas prévu de mettre ces arrêts d'emblée aux normes PMR. Ceci sera fait dans un second temps. Ces travaux seront alors, selon la nouvelle loi sur la mobilité, à la charge du Canton.



Questions

CG du 31 mars 2022

Groupe PLR

6. Plus de précisions quant au financement du projet dans son ensemble.
 - Il y aura un message pour la mise en route du réseau TP (230'000.- + 461'000.- + 15'000.- = 706'000.-).
 - Le financement de l'exploitation est prévu dans le cadre du budget de fonctionnement à partir de la deuxième année.
 - La réalisation des arrêts définitifs nécessitera un message.



Questions

CG du 31 mars 2022

Groupe Indépendant

1. Est-ce que la cadence au quart d'heure est indispensable ; quelle sont les conséquences vis-à-vis des exigences cantonales si celle-ci n'est pas assurée ?
 - Il n'est pas proposé une cadence au quart d'heure mais une cadence à la demi-heure. Les exigences cantonales portent sur la desserte des nouveaux quartiers mais une cadence de 30 minutes est suffisante au lancement de la ligne.
 - Cette cadence à la demi-heure permet d'assurer une correspondance avec la plupart des trains.



Questions

CG du 31 mars 2022

Groupe Indépendant

2. Ils souhaitent qu'on leur confirme que la taille du bus pourra être adaptée aux besoins saisonniers ; ils ne souhaitent pas d'un grand bus vide l'hiver.
 - Comme déjà mentionné, les coûts des bus ne dépendent quasiment pas de la taille des véhicules. De plus, changer de véhicule en cours d'exploitation nécessite d'acheter et d'équiper deux véhicules aux couleurs du réseau ce qui renchérirait par contre sensiblement les coûts d'amortissement.



Questions

CG du 31 mars 2022

Groupe Indépendant

3. Il semblerait opportun de procéder à un test durant la période estivale afin de mesurer les besoins et la fréquentation, respectivement valider l'horaire avant de ficeler un contrat de 10 ans avec un prestataire de services.
 - Comme mentionné, le contrat serait passé pour 2 ans et serait renouvelé de deux ans en deux ans. Le bus ne serait pas destiné uniquement aux touristes mais aussi aux pendulaires, aux étudiants, aux écoliers et aux habitants de la commune. La période estivale n'est dès lors pas forcément la période de référence.
 - Comme déjà dit, les temps de parcours ont été vérifiés in situ avec CarPostal.



Questions

CG du 31 mars 2022

Groupe Indépendant

4. La mise en exploitation d'un transport urbain doit impérativement être accompagnée d'une stratégie de stationnement et notamment d'une tarification qui pourrait inciter l'utilisation du bus. Ils souhaitent obtenir ce concept afin d'avoir une vision globale.
 - Les bases de planification figurent dans le Plan directeur des circulations. Concernant le concept de stationnement, il a été élaboré. Il a ensuite été retravaillé par un groupe de travail communal. Il est en phase de finalisation et a été présenté au Conseil général le 29 août 2022.



Questions

CG du 31 mars 2022

Groupe Indépendant

5. Est-ce que la Commune a connaissance de plan de mobilité d'entreprises de la place ou de futures entreprises qui souhaitent s'implanter sur la Commune ?
 - Deux entreprises ont élaboré ou sont en train d'élaborer un plan de mobilité (Elsa et HIB).
 - La commune prévoit d'en établir un en 2023.
 - Le nouveau règlement communal prévoira l'obligation d'élaborer un plan de mobilité pour toute entreprise de plus de 50 collaborateurs.

6. La Commune a-t-elle ou va-t-elle approcher les entreprises ou promoteurs qui profiteront de l'offre offerte par le bus urbain ?
 - Elle ne l'a pas encore fait.
 - Si la décision d'aller de l'avant est prise par le Conseil général, le Conseil communal approchera les tiers concernés.