

Mesures Usagers des TC

Introduction générale

Il a été choisi de traiter le thème de la mobilité par la porte d'entrée des usagers des transports en commun. En effet, si les modes doux et les transports individuels motorisés sont forcément traités dans tous les autres thèmes du PDR, ce n'est pas le cas des transports en commun.

Ce choix audacieux puisque le PDR n'a pas de pouvoir dans la planification des transports publics, s'explique par la proposition d'une mesure de gouvernance forte, visant à donner à la région les moyens de décider, planifier et financer son réseau de transports : il s'agit de modifier les statuts de l'ACV afin qu'elle devienne une communauté régionale de transports (mesure 400).

Grâce à cette action, le PDR peut être force de proposition pour décider des réseaux de transport de 2040 au sein de la région (mesures 411 à 413 et 421 à 422).

Par le biais des 4 stratégies de ce groupe d'usagers, les mesures déclinées dans le PDR permettent de traiter de multimodalité. Car la mobilité de demain sera nécessairement plurielle, mixte, multi...modale (mesures 431 à 434) !

Les actions proposées dans les fiches de mesures ne sont pas exhaustives ni figées. Elles traduisent notamment les volontés exprimées par les communes elles-mêmes (ce qui est un gage de réalisation), dans le contexte de l'offre TC de 2022.

Mesure 400 - Communauté régionale des transports

Organes responsables

ACV

CRT

Instances concernées

Communes

Services cantonaux (notamment SMO pour Fribourg et DGMR pour Vaud)

Agglomération Rivelac

ABMG

Exploitants des lignes de transport

Stratégies concernées

U1

Mesures liées

Toutes les mesures du groupe Usagers des TC

Introduction

Cette mesure consiste à modifier le statut de l'ACV en communauté régionale de transports (CRT) au sens de la loi sur la mobilité (LMob, art. 148). Cela permettra d'avoir une vision locale des besoins en la matière et de pouvoir être force de proposition vers le Canton. Cette mesure de gouvernance permettra la mise en place de toutes mesures en lien avec la mobilité au sein de la région visant à améliorer les déplacements en modes de transports alternatifs à la voiture.

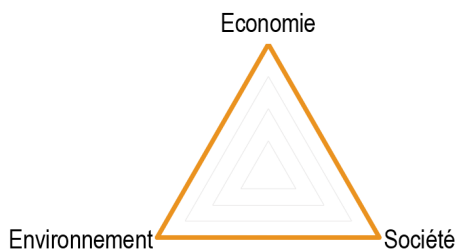
Réalisation

Tâche	Délai	Responsable	<input checked="" type="checkbox"/>
<p>Modifier les statuts de l'ACV pour introduire la notion de communauté régionale de transports dès la dissolution de la Région Glâne-Veveyse</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Désigner les membres invités, qui interviennent de manière ponctuelle et en fonction des besoins dans la planification des transports publics : représentants des entreprises de transports, services cantonaux (Fribourg et Vaud), représentants des entités voisines (agglomération Rivelac, ABMG), etc. ▪ Définir la clé de répartition des dépenses mises à la charge des communes associées 	Dès la dissolution de la RGV	ACV <i>Canton de Fribourg comme autorité de contrôle</i>	<input type="checkbox"/>
<p>Préciser le fonctionnement et les missions de la CRT :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Réunion trimestrielle de la CRT ▪ Formulation de recommandations pour les enjeux de la mobilité ▪ Mise en œuvre des mesures du PDR 	Dès la dissolution de la RGV	CRT	<input type="checkbox"/>
<p>Parmi les tâches permanentes de la CRT :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Identifier les besoins en termes de mobilité (études de base) ▪ Avoir un regard attentif sur les changements d'horaires annuels des transports publics ▪ Prévoir le budget prévisionnel pour mener les études de base ▪ Garantir la bonne mise en œuvre du PDR sur les aspects mobilité en développant des projets indiquant les étapes de réalisation et les coûts associés ▪ Prendre contact avec les entreprises de transports publics 	Dès l'approbation du PDR	CRT	<input type="checkbox"/>

Liens avec la carte de synthèse

Mesure non cartographiée (gouvernance)

Durabilité



Ce mode de gouvernance est en adéquation avec les principes du développement durable. En effet, cette nouvelle entité est une évolution de l'association des communes de la Veveyse. Ainsi, elle pourra être rapidement opérationnelle en bénéficiant de l'expérience acquise avec les entités déjà en place.

Références

Loi sur la mobilité (LMob), Etat de Fribourg, version projet du 17.08.2021

Statuts de l'association de communes Mobul, Assemblée des délégués Mobul, 2015

Plan directeur cantonal, thème T201, Etat de Fribourg, 2020

Mesure 411 - Amélioration des liaisons en TC en Haute-Veveyse

Organes responsables

CRT

Instances concernées

Commune de Saint-Martin, La Verrerie et
Le Flon

Exploitants des lignes de transport

Stratégies concernées

U2, U3

Mesures liées

400, 412, 422, 434

Introduction


Dans le cadre de la stratégie U2, il est nécessaire d'améliorer les connexions internes au sein de la Veveyse, en transports publics notamment. Mieux les communes sont connectées entre elles, mieux la population peut se déplacer à l'intérieur de la région mais aussi vers l'extérieur grâce notamment à une connexion sur une gare (stratégie U3).

Le but de cette mesure est de mieux connecter les communes de la Haute-Veveyse sur la gare de La Verrerie. Pour atteindre cet objectif il n'est pas rationnel de créer de nouvelles lignes de bus, mais plutôt d'améliorer et de s'appuyer sur les lignes existantes, afin que le service soit plus adapté aux besoins en déplacements. Une nouvelle connexion entre Le Flon et Saint-Martin est cependant nécessaire.

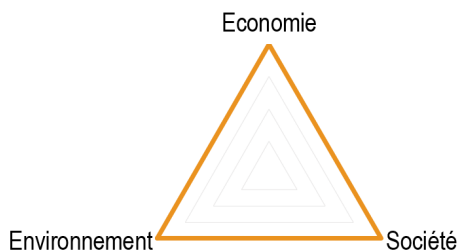
Réalisation

Tâche	Délai	Responsable	<input checked="" type="checkbox"/>
<p>Modifier la ligne 450 - Saint-Martin - La Verrerie (étape 1)</p> <p>L'objectif de cette action est d'optimiser la ligne 450 actuellement en service afin d'améliorer la connexion entre Saint-Martin et La Verrerie (gare) via Fiaugères.</p> <p>Dès lors il s'agira de :</p> <ul style="list-style-type: none"> simplifier le parcours de la 450 en supprimant les boucles (Oron et La Verrerie), ce qui permettra de gagner de précieuses minutes ; augmenter la cadence de la 450 ; assurer les correspondances de cette ligne avec la ligne ferroviaire Bulle - Châtel-St-Denis - Palézieux. 	Dès la création de la CRT	CRT	<input type="checkbox"/>
<p>Modifier la ligne 450 - Saint-Martin - La Verrerie (étape 2)</p> <p>Dans un second temps il s'agira de réfléchir à l'opportunité de prolonger la ligne 450 jusqu'à Palézieux.puce</p>	Après la réalisation de l'étape 1	CRT	<input type="checkbox"/>
<p>Créer une connexion entre Le Flon - La Verrerie Gare</p> <p>Cette action nécessite que l'étape 1 de la modification de la ligne 450 soit réalisée. Il s'agit ensuite de créer une nouvelle ligne de bus en correspondance sur la 450, depuis Le Flon, via Saint-Martin (il n'est pas question de créer une nouvelle infrastructure routière entre Le Flon et La Verrerie).</p> <p>Cette action sera d'ailleurs coordonnée à celle de la mesure 412 qui consiste à mieux connecter Le Flon à Châtel-St-Denis, via Saint-Martin.</p>	Après la réalisation de l'étape 1	CRT	<input type="checkbox"/>

Liens avec la carte de synthèse

- Ligne de bus avec horaire à modifier
- - - Ligne de bus avec tracé à modifier/à créer
-  Pôle multimodal à créer

Durabilité



Cette mesure contribuera à promouvoir l'intérêt des usagers pour les transports publics en améliorant leur attractivité (amélioration des correspondances bus/train, des horaires et des tracés).

Références

Qualification de la desserte TC, ARE, 2022

Entretiens avec les communes, 2022

Réseau TC, 2022

Plan directeur cantonal, thème T201, Etat de Fribourg, 2020

Mesure 412 - Lignes scolaires/publiques

Organes responsables

CRT

Instances concernées

Exploitants des lignes de transport

Communes

Cercles scolaires de la Veveyse

Stratégies concernées

U2

Mesures liées

111, 400, 411

Introduction

Le cycle d'orientation des élèves de la Veveyse se situe à Châtel-St-Denis. Aucune liaison directe ou de rabattement vers la ligne de chemin de fer Palézieux-Bulle depuis Le Flon par exemple ne permet de relier aisément ce site scolaire en transport public.

Avant l'élargissement du cercle scolaire primaire entre Saint-Martin et Le Flon, un réseau de ramassage communal existait sur Saint-Martin. Mais ce service n'est plus viable économiquement.

Plutôt que de créer des lignes de bus dédiées à certains usagers, l'objectif de cette mesure est de proposer, grâce à la CRT, que les lignes en place et futures puissent répondre aux besoins de chacun, sans distinguer les usagers (primaires, CO, pendulaires, etc.)

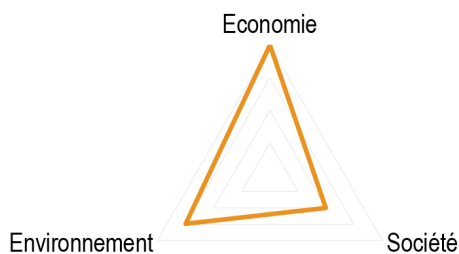
Réalisation

Tâche	Délai	Responsable	<input checked="" type="checkbox"/>
<p>Inscrire le principe suivant dans la CRT : scolaires dans bus publics</p> <p>Cette action consiste à faire figurer dans les statuts de la CRT la possibilité pour tous les usagers d'emprunter les lignes de bus publiques.</p>	Dès la création de la CRT	CRT	<input type="checkbox"/>
<p>Mener un sondage auprès des cercles scolaires de la Veveyse</p> <p>Dans le but d'élaborer un cahier des charges pour la CRT, il s'agit de mener un sondage auprès des usagers des lignes scolaires (parents d'élèves).</p>	Dès la création de la CRT	CRT	<input type="checkbox"/>
<p>Créer une nouvelle ligne Le Flon - Saint-Martin - Châtel-St-Denis</p> <p>Cette ligne, passant par l'arrêt La Rougève, village est à rendre utilisable pour tout public, y compris les écoliers (élèves du CO des 3 communes).</p>	Dès la création de la CRT	CRT	<input type="checkbox"/>
<p>Nouvelle ligne Granges - Attalens - Tatroz - Remaufens (- Châtel-St-Denis)</p> <p>Attalens, Granges, Tatroz et Remaufens font partie du même cercle scolaire. Une ligne scolaire existe, mais il peut être réfléchi de l'ouvrir à tout public.</p> <p>La densification de Tatroz et de Remaufens déclenche des besoins qui ne sont pas couverts par l'actuel réseau de transports publics (ligne de bus 216 cadencée à la demi-heure permettant d'aller sur Bossonnens).</p> <p>Il est nécessaire de renforcer les connexions entre Attalens, Tatroz et Châtel-St-Denis.</p> <p>Des rabattements sur les gares de Remaufens seront à garantir pour assurer des correspondances sur le train vers Palézieux et Chatel-St-Denis (cadence de 30 min).</p> <p>Le tracé de la ligne à Tatroz et Remaufens devra être affiné via une étude de faisabilité pour contrôler les possibilités de giration et de rebroussement. La localisation et la création de nouveaux arrêts à Vuarat et à Tatroz devront également être étudiées.</p>	Dès la création de la CRT	CRT	<input type="checkbox"/>

Liens avec la carte de synthèse

- Ligne de bus avec horaire à modifier
- - - Ligne de bus avec tracé à modifier/à créer
- Arrêt de bus à créer

Durabilité



Cette mesure est dictée essentiellement par des critères économiques sur la base du constat de la faible rentabilité des lignes scolaires. Les transports seront optimisés en combinant des parcours de ramassage profitant à la fois aux scolaires et à la population.

Références

Entretiens avec les communes, 2022

Plan directeur cantonal, thème T201, Etat de Fribourg, 2020

Statuts de l'association de communes Mobul, Assemblée des délégués Mobul, 2015

Mesure 413 - Ligne urbaine dans Châtel-St-Denis

Organes responsables

CRT

Instances concernées

ACV - Commission touristique

Commune de Châtel-St-Denis

Exploitants des lignes de transport

Office du tourisme Châtel-St-Denis, Les
Paccots et la Région

Stratégies concernées

U2

Mesures liées

143, 221, 231, 311, 400

Introduction

La commune de Châtel-St-Denis a lancé des réflexions pour créer une ligne urbaine de transports publics, dans le but d'affiner la desserte en TC des différents pôles d'intérêt. Les enjeux et objectifs de cette étude sont les suivants :

- Se concentrer sur la ville de Châtel-St-Denis
- Renforcer l'offre de la desserte Châtel-St-Denis - Les Paccots pour faire face à des problèmes d'accessibilité aux Paccots-Rathvel
- Améliorer la qualité de la desserte afin de répondre à la demande future par la mise en place d'une ligne proposant une cadence adéquate
- Prévoir la demande venant des nouveaux et futurs quartiers d'habitations par la mise en place d'arrêts attrayants.

La nouvelle ligne interne permettrait également de desservir le complexe sportif du Lussy et le secteur stratégique.

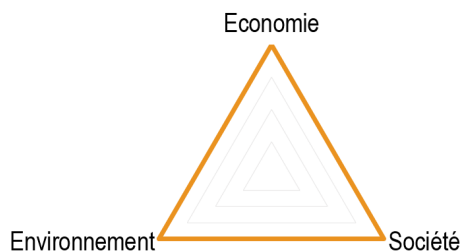
Réalisation

Tâche	Délai	Responsable	<input checked="" type="checkbox"/>
Inscrire le principe des bus urbains dans les statuts de la CRT	Dès la création de la CRT	CRT	<input type="checkbox"/>
<p>Lancer une étude de faisabilité</p> <p>Sur la base de l'étude menée par l'HEI-FR, préparer un cahier des charges pour qu'un bureau spécialisé analyse la faisabilité du parcours proposé.</p> <p>Etudier la possibilité d'utiliser des technologies innovantes (bus autonomes électriques, etc.).</p> <p>Etudier également l'opportunité (analyse multicritères par ex.) d'ajouter dans le cahier des charges le fait de desservir la zone touristique, en portant une attention particulière à la thématique environnementale.</p>	Dès l'approbation du PDR	CRT	<input type="checkbox"/>
<p>Développer la liaison en TC depuis Châtel-St-Denis vers Les Paccots et Rathvel</p> <p>Etudier la possibilité de prolonger l'itinéraire du bus urbain vers Les Paccots lors des pics de fréquentation et de desservir Rathvel (navette, etc.) afin de prévenir les problèmes d'accessibilité et tendre vers une mobilité plus durable. En complément, promouvoir un système de parking relais sur la base des infrastructures existantes (parking de la gare de Châtel-St-Denis) permettant d'emprunter le bus afin d'inciter les visiteurs à faire les derniers kilomètres en TC.</p> <p>La CRT initie les travaux de réflexion. Pour ce faire, elle s'appuie notamment sur la boîte à outils <i>Mobilité combinée</i>. Elle collabore étroitement avec la commission touristique, la commune de Châtel-St-Denis et les sociétés d'exploitation des remontées mécaniques lors de l'accomplissement de cette tâche.</p>	Dès l'approbation du PDR	CRT	<input type="checkbox"/>

Liens avec la carte de synthèse

--- Ligne de bus avec tracé à modifier/à créer

Durabilité



Cette mesure répond à un réel besoin de la commune qui a déjà entrepris des démarches pour anticiper la demande locale. Des études de faisabilités sont prévues notamment pour les Paccots, afin de bien prendre en compte tous les intérêts en présence.

Références

Entretiens avec les communes, 2022

Etude de la mise en place d'un réseau de TP dans la commune de Châtel-St-Denis, Projet de semestre 2020 – 2021, Haute école d'architecture et d'ingénierie de fribourg

Plan directeur cantonal, thème T201 et fiche de projet P0109, Etat de Fribourg, 2020

Bus MOBUL, agglomération bulloise

Mesure 421 - Améliorer les connexions entre la Basse-Veveyse et les régions voisines

Organes responsables

CRT

Commune d'Attalens

Instances concernées

Communes

Services cantonaux (SMo en particulier)

Exploitants des lignes de transport

Stratégies concernées

U3

Mesures liées

131, 400

Introduction

La Basse-Veveyse est beaucoup tournée vers la Riviera et Palézieux, notamment pour les déplacements pendulaires. Par exemple, il existe une ligne de bus directe entre Attalens et Vevey mais pas entre Attalens et Châtel-St-Denis. Les connexions sur la gare de Palézieux sont très importantes pour la Basse-Veveyse, afin de rejoindre Fribourg ou Lausanne.

L'objectif est de « capitaliser » sur la desserte TC déjà en place et de l'optimiser afin d'augmenter la part de déplacements en transports publics, notamment dans les déplacements pendulaires.

A noter que le canton de Vaud a déjà planifié d'importantes modifications du réseau TC (lignes, cadences). L'enjeu du PDR est donc de se coordonner avec ces nouveautés afin de compléter son propre réseau, avec l'appui de la CRT et de tous les partenaires.

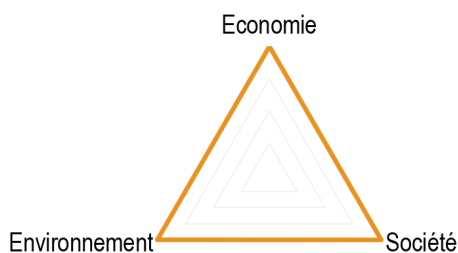
Réalisation

Tâche	Délai	Responsable	<input checked="" type="checkbox"/>
<p>Renforcer la liaison Attalens - Palézieux</p> <p>La ligne de bus 481 Attalens-Palézieux, avec une cadence de 30 minutes en heure de pointe, est à pérenniser, voire à renforcer en termes de cadences.</p>	Dès la création de la CRT	CRT	<input type="checkbox"/>
<p>Développer l'aménagement de l'arrêt de bus Attalens, Au village</p> <p>L'arrêt « Au village » pourrait devenir un « nœud de TC » car plusieurs bus s'y croisent, notamment la ligne 217 Vevey - Attalens - Bossonnens cadencée à la demi-heure en heure de pointe et la ligne 481 entre Palézieux et Attalens, cadencée à la demi-heure également.</p> <p>Cet arrêt de bus devra proposer du stationnement pour les vélos, couvert et sécurisable. Pour ce faire, la commune s'appuie notamment sur la boîte à outils <i>Mobilité combinée</i>.</p>	Dès la création de la CRT	Commune d'Attalens	<input type="checkbox"/>
<p>Aménager un nouvel arrêt sur la liaison Attalens - Vevey</p> <p>La connexion d'Attalens sur Vevey est amenée à s'améliorer avec le nouvel horaire 2023. Dans ce cadre, préparer la création d'un nouvel arrêt du bus sur la ligne de bus 217 (Attalens, Montessinge) : vérifier la faisabilité et la disponibilité des terrains.</p>	Dès la mise en place du nouvel horaire	Commune d'Attalens	<input type="checkbox"/>

Liens avec la carte de synthèse

- Ligne de bus avec horaire à modifier
- Ⓟ Pôle multimodal à créer
- Arrêt de bus à créer

Durabilité



Cette mesure propose des tâches très concrètes et détaillées pour répondre aux besoins des pendulaires. A priori, l'ensemble des décisions qui seront prises sont bien conformes aux principes du développement durable.

Références

Réseau TC, 2022

Entretiens avec les communes, 2022

Plan directeur cantonal, thème T201, Etat de Fribourg, 2020

Mesure 422 - Améliorer les connexions entre la Haute-Veveyse et les régions voisines

Organes responsables

CRT

Instances concernées

Communes

Services cantonaux (en particulier SMO pour Fribourg, DGMR pour Vaud)

Exploitants des lignes de transport

Stratégies concernées

U3

Mesures liées

400, 411

Introduction

La Haute-Veveyse est beaucoup tournée vers la Glâne et les régions voisines, notamment pour les déplacements pendulaires. Il est aujourd'hui plus simple de se rendre depuis Le Flon en TC à Romont ou Palézieux (ligne 472) qu'à Châtel-St-Denis par exemple.

L'objectif est de « capitaliser » sur la desserte TC déjà en place et de l'optimiser afin d'augmenter la part de déplacement en transports publics, notamment dans les déplacements pendulaires.

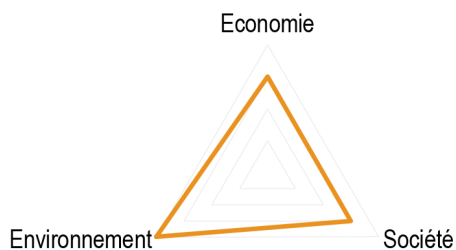
Réalisation

Tâche	Délai	Responsable	<input checked="" type="checkbox"/>
<p>Renforcer la ligne 472 Palézieux - Romont via le Flon Ajouter une course supplémentaire le soir dans les deux sens.puce</p>	Après la création de la CRT	CRT	<input type="checkbox"/>
<p>Renforcer la ligne 258 Bulle - Oron-la-Ville via le Flon Prolonger deux courses jusqu'à Oron (à midi et le soir).</p>	Après la création de la CRT	CRT	<input type="checkbox"/>
<p>Prolonger la ligne 385 Servion - Palézieux - Oron-la-Ville - La Rogivue Prolonger la ligne jusqu'à la gare de Semsales afin de permettre la connexion entre Semsales et le district de Lavaux-Oron. Déplacer l'arrêt La Rougève, village pour cette ligne sur terrain communal sur la route de la Rougève, entre la Rogivue et la Rougève.</p>	Après la création de la CRT	CRT	<input type="checkbox"/>

Liens avec la carte de synthèse

- Ligne de bus avec tracé à modifier/à créer
- Ligne de bus avec horaire à modifier
- ✖ Arrêt de bus à supprimer
- Arrêt de bus à créer

Durabilité



Cette mesure propose d'optimiser les lignes de transports existantes afin d'encourager la population à utiliser des moyens de transports alternatifs à la voiture.

Références

Réseau TC, 2022

Entretiens avec les communes, 2022

Plan directeur cantonal, thème T201, Etat de Fribourg, 2020

Mesure 431 - Création d'un pôle multimodal à Bossonnens-Gare

Organes responsables

CRT

Commune de Bossonnens

Instances concernées

Exploitants des lignes de transport

Agglomération Rivelac

Stratégies concernées

U4

Mesures liées

111, 132, 141, 400

Introduction

Le projet de déplacement de la gare de Bossonnens (2028 selon l'ARE) est l'opportunité de réfléchir à son réaménagement en tant que pôle multimodal. Une procédure qualifiée sera notamment organisée pour définir le programme d'affectation du quartier modèle construit à côté de la future gare, avec de l'habitat et des commerces de proximité.

De plus, les usages de stationnement abusif au niveau du pôle commercial, en lien avec l'actuelle gare, incitent les autorités à réfléchir à un concept de stationnement.

Enfin la Commune souhaite revoir le fonctionnement des flux voitures aux abords de l'école, en évitant la dépose-minute par exemple.

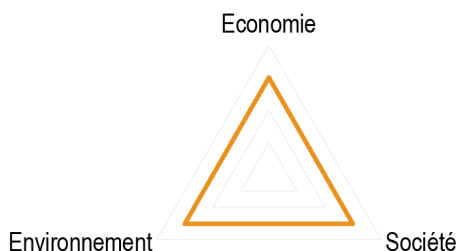
Réalisation

Tâche	Délai	Responsable	<input checked="" type="checkbox"/>
<p>Renforcer l'attrait de la future gare de Bossonnens</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Réévaluer le besoin en stationnement à la gare de Bossonnens à l'aulne des projets : quartiers modèle et équipement régional. ▪ Si le besoin est avéré, alors : <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mettre en œuvre les 40 cases de stationnement voiture prévue dans l'étude cantonale des parcs-relais, en partenariat avec les tpf, sachant qu'il y en existe déjà une vingtaine selon le recensement cantonal (dont 3 places dépose-minute). ▪ Créer les 30 places de stationnement vélo, couvertes et sécurisables, prévues par le canton dans son étude sur les parcs-relais. ▪ Adapter la tarification de ce stationnement en fonction des usages, afin d'éviter les véhicules ventouses qui se parquent aujourd'hui au niveau de Denner pour prendre le train. <p>Pour l'aménagement de l'interface, la commune s'appuie également sur la boîte à outils <i>Mobilité combinée</i>.</p>	<p>Selon planning des projets d'agglomération</p>	<p>Commune de Bossonnens</p>	<input type="checkbox"/>
<p>Optimiser le stationnement dans Bossonnens</p> <p>Faire un diagnostic complet de l'offre en stationnement public sur la commune :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Recenser l'offre en stationnement ▪ Quantifier l'usage du stationnement (enquête de rotation). 	<p>Dès l'approbation du PDR</p>	<p>Commune de Bossonnens</p>	<input type="checkbox"/>

Liens avec la carte de synthèse

- P Pôle multimodal à créer
- Gare à créer
- Quartier modèle à développer
- Equipement régional à développer : option d'implantation

Durabilité



Les actions concrètes proposées ont pour but d'améliorer la situation actuelle de stationnement sur la commune. Sur le long terme, des solutions plus durables, visant à modifier les usages actuels, seront encouragées pour trouver des mesures alternatives aux déplacements des usagers avec la voiture.

Références

Programme des études, Urbasol, 2020

Plan directeur cantonal, thèmes T201 et T203 et fiche de projet P0401 et P0402, Etat de Fribourg, 2020

Plan sectoriel vélo - Principes types d'aménagements cyclables, Service de la mobilité, Etat de Fribourg, 2018

Etude des parcs-relais aux gares du canton de Fribourg - Analyse de l'état existant et du potentiel clientèle ; Recommandations pour le dimensionnement et l'aménagement, Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions DAEC, 2017

Mesure 432 - Création d'un pôle multimodal à Remaufens-Gare

Organes responsables

Commune de Remaufens
CRT

Instances concernées

Exploitants des lignes de transport

Stratégies concernées

U4

Mesures liées

111, 400

Introduction

Le village de Remaufens est assez éloigné de sa gare, avec un dénivelé descendant vers la gare. Le Canton y a prévu une planification en matière de P+R et stationnement vélo.

Cette gare deviendra un pôle multimodal, avec de bonnes connexions vers l'extérieur mais aussi depuis la gare vers le village. Ces perspectives de développement accompagnent les projets de densification en cours dans le village (projet avec 60 nouveaux logements par ex.).

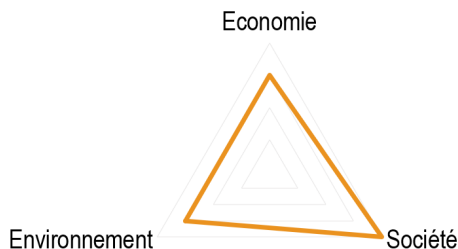
Réalisation

Tâche	Délai	Responsable	<input checked="" type="checkbox"/>
<p>Renforcer l'attrait de la gare de Remaufens :</p> <ul style="list-style-type: none"> Mettre en œuvre les 20 cases de stationnement voiture prévues dans l'étude cantonale des parcs-relais, en partenariat avec les tpf. Créer les 15 places de stationnement vélo, couvertes et sécurisables, prévues par le canton dans son étude sur les parcs-relais. Coordonner ces développements avec les propriétaires concernés. <p>Pour l'aménagement de l'interface, la commune s'appuie également sur la boîte à outil <i>Mobilité combinée</i>.</p>	Dès l'approbation du PDR	Commune de Remaufens	<input type="checkbox"/>
<p>Développer des connexions MD depuis/vers la gare</p> <p>Dans le cadre de futures densifications, il s'agira pour la commune de s'assurer que les connexions entre les nouveaux quartiers et la gare soient sécurisées et directes pour les modes doux.</p> <p>Pour ce faire, la commune s'appuie notamment sur la boîte à outil <i>Mobilité douce</i>. Elle intègre les mesures à prendre dans son plan directeur communal.</p>	Dès l'approbation du PDR	Commune de Remaufens	<input type="checkbox"/> PAL
<p>Optimiser le stationnement dans Remaufens</p> <p>Faire un diagnostic complet de l'offre en stationnement public sur la commune : recenser l'offre et quantifier l'usage du stationnement (enquête de rotation).</p> <p>Evaluer l'opportunité de créer de la dépose-minute près de l'école (cela nécessite dès lors une gestion des circulations globale et un concept de stationnement).</p>	Dès l'approbation du PDR	Commune de Remaufens	<input type="checkbox"/>

Liens avec la carte de synthèse

P Pôle multimodal à créer

Durabilité



L'éloignement de ce pôle du village pourrait être problématique. Il nécessitera de nouvelles infrastructures qui pourront avoir un impact sur l'environnement et qui demanderont des investissements publics pour répondre aux besoins des nouveaux usagers.

Références

Plan directeur cantonal, thème T201 et T203, Etat de Fribourg, 2020

Programme des études, Urbasol, 2020

Plan sectoriel vélo - Principes types d'aménagements cyclables, Service de la mobilité, Etat de Fribourg, 2018

Etude des parcs-relais aux gares du canton de Fribourg - Analyse de l'état existant et du potentiel clientèle ; Recommandations pour le dimensionnement et l'aménagement, Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions DAEC, 2017

Mesure 433 - Création d'un pôle multimodal à Semsales-Gare

Organes responsables

Commune de Semsales
CRT

Instances concernées

Exploitants des lignes de transport

Stratégies concernées

U4

Mesures liées

111, 133, 223, 233, 400, 422

Introduction

Le déplacement de la gare de Semsales d'environ 150 mètres côté Bulle, prévu par les tpf, permettra de gagner en vitesse sur la ligne ferroviaire et d'adapter d'ici à 2024 l'infrastructure aux exigences de la loi fédérale sur le handicap. En complément du quartier modèle, ce contexte est l'opportunité de créer un pôle multimodal et de mettre en œuvre les infrastructures de parking-relais et de stationnement pour les vélos, tels que prévus par le SMO. Ces aménagements seront d'autant plus fonctionnels s'ils s'accompagnent de bonnes connexions avec l'école et le terrain de sport. Un master-plan est par ailleurs en cours d'élaboration pour le réaménagement de ce secteur.

La gare accueillera également le futur terminus du prolongement de la ligne de bus 385 (mesure 422 du PDR).

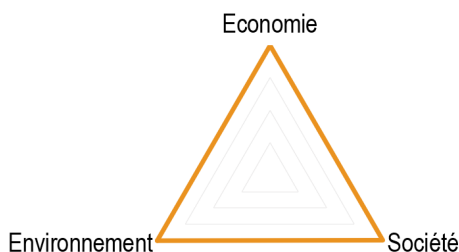
Réalisation

Tâche	Délai	Responsable	<input checked="" type="checkbox"/>
<p>Renforcer l'attrait de la gare de Semsales :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mettre en œuvre les 15 cases de stationnement voiture prévue dans l'étude cantonale des parcs-relais, en partenariat avec les tpf qui en construisent 3 au moins. ▪ Créer les 11 places de stationnement vélo, couvertes et sécurisables, prévues par le canton dans son étude sur les parcs-relais. ▪ Coordonner ces développements avec les propriétaires concernés. <p>Pour l'aménagement de l'interface, la commune s'appuie également sur la boîte à outils <i>Mobilité combinée</i>.</p>	Après déplacement de la gare	Commune de Semsales	<input type="checkbox"/>
<p>Développer des connexions depuis/vers la nouvelle gare</p> <p>Sur la base du masterplan consacré au secteur de la gare, aménager des cheminements confortables et sécurisés pour les modes doux reliant la gare aux différents équipements villageois (projets de pôle multimodal et de quartier modèle, terrain de sport, école, etc.) en s'appuyant le plus possible sur l'infrastructure existante (voir également mesures 133 et 233 à ce sujet).</p> <p>Aménager une station de vélos en libre-service à la gare (permettant d'aller au stade par ex.)</p> <p>Pour ce faire, la commune s'appuie notamment sur la boîte à outils <i>Mobilité douce</i>. Elle intègre les mesures à prendre dans son plan directeur communal.</p>	Après la réalisation de la nouvelle gare	Commune de Semsales	<input type="checkbox"/> PAL

Liens avec la carte de synthèse

- Pôle multimodal à créer
- Gare à créer
- Quartier modèle à développer

Durabilité



En termes de mobilité, cette fiche répond parfaitement au besoin de la société en renforçant les connexions vers ce nouveau pôle. Les infrastructures existantes seront optimisées dans un souci d'économie financière et d'utilisation raisonnée des ressources (sols, matériaux de construction, etc.).

Références

Plan directeur cantonal, thème T201 et T203 et fiche de projet P0401, Etat de Fribourg, 2020

Programme des études, Urbasol, 2020

Plan sectoriel vélo - Principes types d'aménagements cyclables, Service de la mobilité, Etat de Fribourg, 2018

Etude des parcs-relais aux gares du canton de Fribourg - Analyse de l'état existant et du potentiel clientèle ; Recommandations pour le dimensionnement et l'aménagement, Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions DAEC, 2017

Mesure 434 - Création d'un pôle multimodal à La Verrerie-Gare

Organes responsables

Commune de La Verrerie
CRT

Instances concernées

Exploitants des lignes de transports
Commune de Semsales

Stratégies concernées

U4

Mesures liées

134, 331, 400, 411

Introduction

La gare de la Verrerie accueille la ligne ferroviaire S50 entre Bulle et Palézieux, dont la cadence actuelle est la demi-heure.

En lien avec la mesure 411 du PDR qui propose que la ligne de bus 450 entre Oron et La Verrerie soit rendue plus efficace, une augmentation du nombre d'usagers de la gare est attendue.

Dès lors, la création d'une interface bus/train/voiture/vélo confortable, efficace et agréable devient incontournable, dans le but d'augmenter la multimodalité.

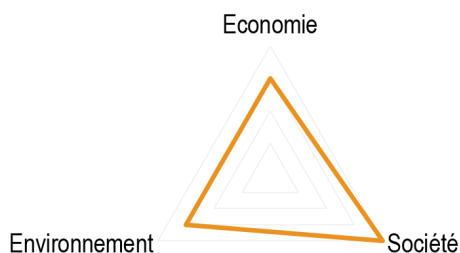
Réalisation

Tâche	Délai	Responsable	<input checked="" type="checkbox"/>
<p>Accompagner la mise au norme LHand de la gare</p> <p>Dans le cadre du léger déplacement de la gare pour permettre la conformité avec la LHand, il s'agira de suivre les réflexions des tpf et de les coordonner avec les autres actions de cette mesure du PDR. En particulier, il s'agira pour la commune de suivre les conséquences en termes d'emprises foncières liées et de coordonner les procédures avec les propriétaires concernés.</p>	<p>Selon le planning des tpf</p>	<p>Commune de La Verrerie</p>	<input type="checkbox"/>
<p>Mettre en œuvre les aménagements prévus par la stratégie parcs-relais du canton</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Créer les 10 places de stationnement vélo, couvertes et sécurisables, prévues par le canton dans son étude sur les parcs-relais. ▪ Mettre en œuvre les 20 cases de stationnement voiture prévues dans l'étude cantonale des parcs-relais, en partenariat avec les tpf qui en construisent 3 au moins. ▪ Coordonner ces développements avec les propriétaires concernés. <p>Pour l'aménagement de l'interface, la commune s'appuie également sur la boîte à outils <i>Mobilité combinée</i>.</p>	<p>Après le déplacement de la gare</p>	<p>Commune de La Verrerie</p>	<input type="checkbox"/>
<p>Guider les modes doux depuis/vers la gare</p> <p>Pour inciter les modes doux à se déplacer depuis/vers la gare de La Verrerie, développer un itinéraire privilégié à travers des chemins agricoles existants (en direction de Semsales et en direction du quartier modèle, voir également mesure 331 à ce sujet). Préciser par l'intermédiaire d'une étude de détail la nécessité ou non de sécuriser ce cheminement, en garantissant dans tous les cas le passage des véhicules agricoles. Pour ce faire, la commune s'appuie notamment sur la boîte à outils <i>Mobilité douce</i>. Elle associe la commune de Semsales aux travaux de planification et de mise en œuvre. Les éventuelles mesures à prendre sont intégrées au plan directeur communal de Semsales.</p>	<p>Dès la réalisation des aménagements de la gare</p>	<p>Commune de La Verrerie</p>	<input type="checkbox"/> PAL

Liens avec la carte de synthèse

- P Pôle multimodal à créer
- Liaison de MD vers un pôle multimodal à développer
- [] Fil du collier de perles à sécuriser
- Quartier modèle à développer

Durabilité



Les aménagements à réaliser pour équiper cette zone seront limités au strict nécessaire en ce qui concerne les emprises sur le terrain. Des mesures pour limiter les impacts sur l'environnement seront également recherchées.

Références

Plan directeur cantonal, thème T201 et T203, Etat de Fribourg, 2020

Programme des études, Urbasol, 2020

Plan sectoriel vélo - Principes types d'aménagements cyclables, Service de la mobilité, Etat de Fribourg, octobre 2018

Etude des parcs-relais aux gares du canton de Fribourg - Analyse de l'état existant et du potentiel clientèle ; Recommandations pour le dimensionnement et l'aménagement, Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions DAEC, 2017