

La TransAgglo : comment la densification et le territoire fribourgeois ont façonné le projet TransAgglo?

Autor(en): **Jourdon-Péronne, Valentin**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale**

Band (Jahr): - **(2023)**

Heft 1

PDF erstellt am: **30.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1041597>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

La TransAgglo

Comment la densification et le territoire fribourgeois ont façonné le projet TransAgglo ?

VALENTIN JOURDON-PÉRONNE

Responsable des projets d'infrastructures et de la politique de mobilité douce à l'Agglomération de Fribourg

L'Agglomération de Fribourg est un territoire en plein développement démographique. Dans ce cadre, et afin d'avoir une approche durable, le vélo se doit de prendre une place importante dans les pratiques de mobilité. Historiquement, le réseau fribourgeois présente toutefois de grosses lacunes. L'objectif de cet article est de comprendre les raisons de ce manque d'amour entre les Fribourgeois-es et le vélo et de présenter le projet de TransAgglo qui a pour but de révolutionner la pratique du deux-roues dans la capitale cantonale.

Un territoire en fort développement démographique

L'Agglomération de Fribourg constitue un organe institutionnel regroupant la capitale cantonale et neuf communes limitrophes [ILL.1]. Elle connaît un fort développement démographique, passant de 65'000 à 83'000 habitants entre 2000 et 2020 (+1.4% par an). Dans cet intervalle, le nombre d'emplois de l'agglomération a augmenté de 45'000 à 64'000 (+2.2% par an). Ces croissances annuelles, à l'instar de celles du canton de Fribourg, sont parmi les plus fortes de Suisse et près du double de la moyenne fédérale. Cet important développement pourrait se maintenir, puisqu'une densification conséquente est prévue. Selon les projections, 52'000 habitants et 41'000 emplois supplémentaires sont attendus jusqu'en 2040.

Un développement qui se concentre dans les villes de la couronne: un défi en termes de mobilité

Ce développement démographique n'est pas homogène. Il se concentre en majorité dans les communes de la couronne de l'agglomération. Depuis 2015, la ville de Fribourg a même enregistré un taux négatif d'habitants (-0.1% par an). Du point de vue de la mobilité, ce développement plus important des communes de la couronne est problématique puisque l'usage de la voiture est nettement plus important dans ces territoires. Par exemple, dans le centre ville, 73% des ménages disposent d'une voiture contre 92% dans le reste des communes de l'agglomération.

Ces dynamiques de développement démographique, combinées à l'urgence climatique, nécessitent une politique de mobilité durable et attractive. Cette dernière passe obligatoirement par une pratique forte du vélo grâce à un réseau séduisant les utilisateurs.

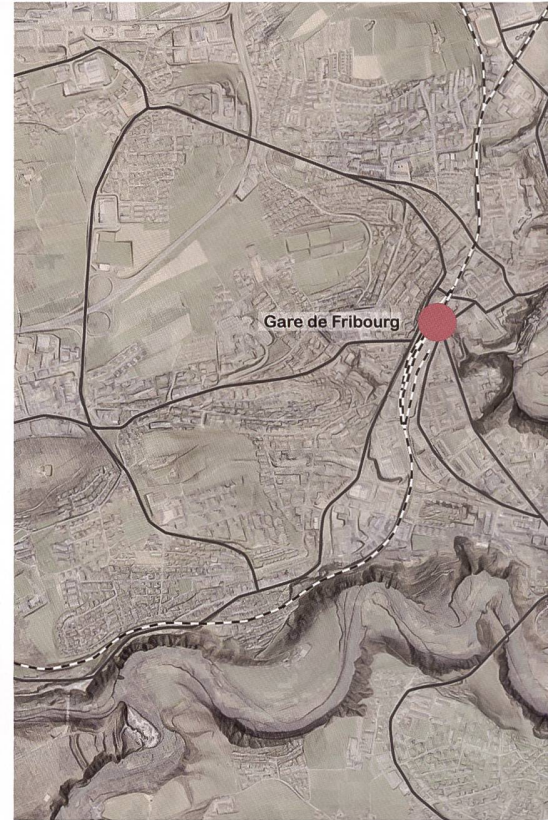


[ILL.1] Les dix communes formant l'Agglomération de Fribourg / Die zehn Gemeinden der Agglomeration Freiburg / I dieci Comuni dell'agglomerato friborghese (Source: Agglo Fribourg)



[ILL.2]

[ILL.2] Topographie accidentée de l'Agglomération de Fribourg / Die komplexe Topografie der Agglomeration Freiburg / La topografia complessa dell'agglomerato di Friburgo (Photo: Valentin Jourdon-Péronne)



[ILL.3] Illustration du relief accidenté de l'agglomération. L'emplacement de la gare est représenté par un point rouge / Reliefdarstellung der hügeligen Agglomeration. Der Bahnhof ist mit einem roten Punkt markiert / Illustrazione del rilievo accidentato dell'agglomerato in cui il sito della stazione è rappresentato da un punto rosso (Source: illustration de Valentin Jourdon-Péronne, fond de plan map.geo.fr)

Les mauvais résultats du réseau cyclable fribourgeois

Pro Vélo organise un classement quinquennal des infrastructures cyclables, sur la base d'enquêtes auprès des cyclistes. En 2005, Fribourg a terminé avant-dernière du classement, en 2010 dernière, et en 2017 elle a retrouvé sa dernière place. Ces piètres classements démontrent que l'infrastructure cyclable fribourgeoise n'était pas à la hauteur ces dernières années, et qu'un travail important était nécessaire pour faire du vélo un mode de transport véritablement attractif.

Mais comment expliquer ces mauvais classements? Le climat hivernal, peut-être un peu plus rigoureux qu'ailleurs, et quelques belles pentes ne sauraient pas, en soit, pleinement expliciter ces retours défavorables de la pratique cyclable.

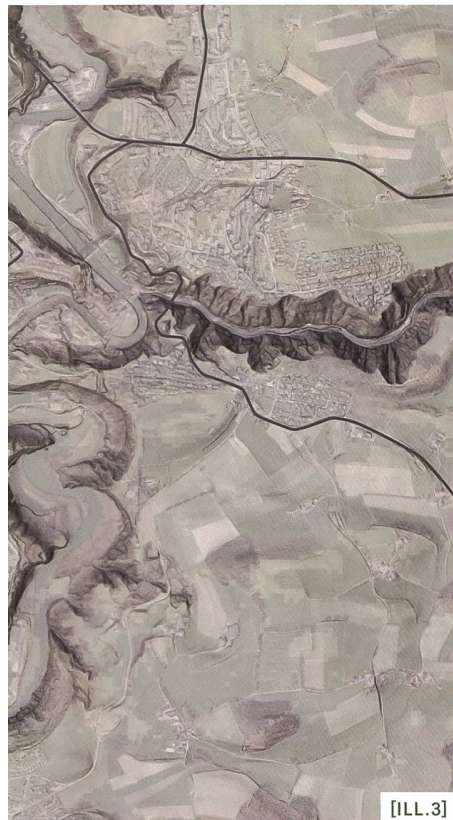
Le Röstigraben, principal responsable du mauvais réseau cyclable fribourgeois

La principale réponse est liée, selon moi, à l'emplacement géographique de l'agglomération, à la frontière entre la Suisse romande et la Suisse alémanique sur le fameux Röstigraben. Géographiquement, l'agglomération se situe sur la frontière naturelle des deux régions linguistiques: la Sarine. Le territoire de l'agglomération a la particularité d'être ainsi très fortement accidenté et principalement composé de falaises et de collines. [ILL.2]

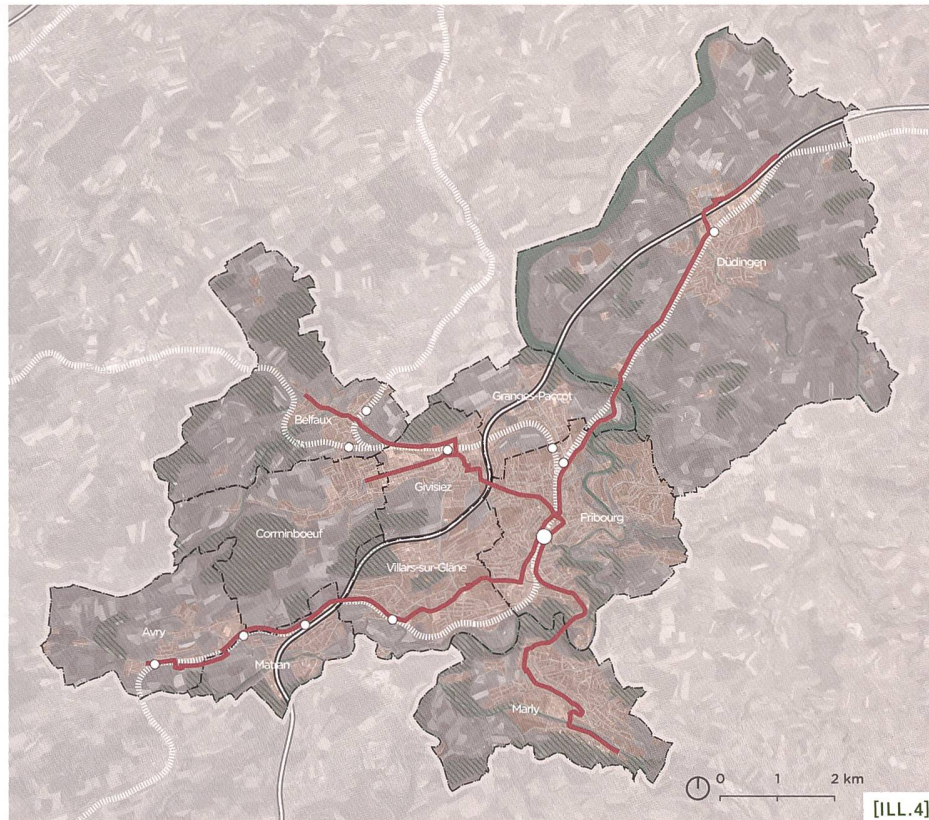
Une forte pression sur les axes de mobilité ...

Ce profil accidenté, vallonné et atypique, engendre un manque d'espace à disposition pour le développement urbain. La forte croissance urbaine renforce cette pression sur le territoire et contraint fortement les axes de mobilité.

A Fribourg, le trafic se concentre sur quelques axes pénétrants qui disposent d'un espace très restreint au vu du trafic automobile. Par exemple, la route de la Glâne à Villars-sur-Glâne ne dispose que d'un espace routier (trottoirs compris) de 10 mètres de large pour un trafic de l'ordre de 22'000 véhicules/jour. A titre de comparaison, c'est l'équivalent du trafic observé à la route de Prilly à Lausanne, qui dispose de 15 mètres d'espace routier. Autre exemple, en plein centre de l'agglomération, seuls 150 mètres séparent les falaises du plateau de Pérolles de la colline du Guintzet. Sur l'équivalent de ce grand terrain de foot se trouvent les voies et les quais pour la gare ferroviaire, la gare routière, les lignes de bus, trois routes collectrices supportant 20'000 véhicules/jour, et naturellement des bâtiments, des habitants et des emplois d'un centre d'agglomération. [ILL.3]



[ILL.3]



[ILL.4]

[ILL.4] Les deux axes de la TransAgglo longent principalement les voies CFF et relient toutes les communes de l'agglomération / Die beiden Achsen der TransAgglo führen über weite Strecken den SBB-Gleisen entlang und verbinden sämtliche Gemeinden der Agglomeration / I due assi della TransAgglo seguono in buona parte i binari delle FFS e collegano tutti i Comuni dell'agglomerato (Source: Agglo Fribourg)

...rendant difficile la réalisation d'un réseau cyclable

Les axes de mobilité de Fribourg sont donc relativement étroits et avec des niveaux de trafic élevés. Avec ces composantes, peu de routes disposaient historiquement d'infrastructures cyclables. Alors que techniquement, le vélo est le mode de transport nécessitant le moins d'espace (une bande cyclable n'occupe qu'au minimum 1.25 mètres, contre 1.65 mètres pour un trottoir et 3.50 mètres pour une route), c'est lui qui est le plus impacté par ce manque d'emprise routière. La concentration du trafic sur ces axes pénétrants cumulée à l'absence d'infrastructure cyclable entraîne une forte insécurité et donc ces mauvais résultats dans le classement de Pro Vélo.

La genèse de la TransAgglo

C'est dans ce contexte, allégoriquement similaire à une impasse, que le projet de TransAgglo est né en 2010. L'objectif est d'augmenter la pratique du vélo, notamment dans les communes de la couronne de l'agglomération, afin de contenir la très forte densification et ses impacts en termes de mobilité. Pour augmenter la pratique, la stratégie retenue a été de diminuer la très grande insécurité cyclable à Fribourg. Sur ce principe, il a été décidé de créer ces nouveaux axes MD en sites propres (seuls les espaces du centre, extrêmement contraints, seront en sites partagés, tout en ayant une forte sécurité).

Un tracé le long des voies CFF plutôt que le long des axes routiers

Le vrai enjeu de ce projet était de savoir où et comment aménager ces nouveaux axes en site propre. A cause de la densification et de la rareté du terrain à disposition, la création d'infrastructures cyclables le long des axes routiers structurants n'était pas possible. Ainsi, il a fallu repenser le territoire et les espaces disponibles. Cela s'est traduit par une valorisation des espaces ayant une certaine planéité et des distances les plus courtes possibles entre les localités. Ces caractéristiques sont exactement les mêmes que celles recherchées, il y a 170 ans, lors de la création de la ligne ferroviaire Lausanne–Fribourg–Berne sur le territoire escarpé de l'agglomération. De surcroît, ces espaces supportant des nuisances importantes à cause du trafic ferroviaire sont généralement des dents creuses. Fort de ces constats, les axes de la future TransAgglo ont été ainsi développés le long des voies de chemins de fer.

A ce titre, s'éloigner des axes routiers n'est pas en soi un désavantage pour les cyclistes. Longer les voies ferrées permet dans la plupart des cas de proposer des itinéraires plus courts que le réseau routier existant. Par exemple, entre Avry et Villars-sur-Glâne, le trajet via le réseau routier est de 4.5 km, contre 3.5 km avec le nouvel aménagement. Entre Düdingen et Fribourg, la TransAgglo permet de diminuer la longueur du trajet routier de près de 40%. Ces différentes réductions de distance permettent de compenser les vitesses de pointe plus faibles du vélo par rapport à la voiture et de le rendre ainsi plus compétitif sur des trajets internes à l'agglomération.



[ILL.5] Passage inférieur en construction sous la route cantonale à Villars-sur-Glâne, ouvrage de 1500 tonnes / Bau der Unterführung an der Kantonsstrasse in Villars-sur-Glâne, ein 1500 Tonnen schweres Bauwerk / Sottopasso in costruzione sotto la strada cantonale a Villars-sur-Glâne, un'opera di 1500 tonnellate (Photo: Sylvain Zehnder)



[ILL.6] La passerelle de 92 mètres de long du Toggeliloch à Guin / Der 92 Meter lange Steg über das Toggeliloch in Düdingen / La passerella di 92 metri di lunghezza del Toggeliloch a Guin (Photo: Valentin Jourdon-Péronne)

31 km de voies cyclables

Le projet finalisé prévoit deux axes de mobilité douce qui relient l'ensemble des communes de l'Agglo [ILL.4]. Il est cadré par une charte afin d'assurer le développement de conditions similaires entre chaque commune, tout au long du tracé. Cette charte préconise une largeur standard de 5.30 mètres et une largeur minimale de 4.10 mètres. Cette largeur est suffisante pour permettre une mixité entre les piétons et les cyclistes.

Des projets conséquents qui transforment le territoire

Le projet de la TransAgglo se découpe en 70 projets d'infrastructures. Certains sont relativement conséquents étant donné qu'ils prennent place sur des terrains escarpés. [ILL.5+6]

Un projet sur dix-huit années ...

Le coût total de la TransAgglo est estimé à 100 millions de francs. Il représente l'un des projets cyclables les plus ambitieux de Suisse. Les quatre générations de projets d'agglomération (PA) qui se sont succédées ont permis son cofinancement avec une participation fédérale de l'ordre de 35% à 40%. Ce fond fédéral étant limité, tout comme les ressources de l'Agglomération et des Communes pour la maîtrise d'ouvrage, il n'était pas possible d'inscrire l'ensemble de la TransAgglo dans une seule génération de PA. Ainsi, la réalisation des tronçons a dû être étalée jusqu'en 2028.

Actuellement, 25% de la TransAgglo sont réalisés, 35% des tronçons sont encore à améliorer et à mettre aux normes et 40% sont à créer. Sous réserve de l'acceptation des différentes démarches administratives, l'intégralité des tronçons devrait être réalisée d'ici à 2028, soit environ 18 ans après les premières réflexions. Ce délai n'est-il pas beaucoup trop long au vu de l'urgence climatique? Sans forcément me prononcer sur cette question rhétorique, j'arguerai qu'au vu de l'ampleur et de l'ambition de ce projet, du nombre d'acteurs impliqués, des coûts de l'ouvrage, et des 30 nouveaux kilomètres d'axe de mobilité remodelant totalement un territoire accidenté, ce projet est digne de grands projets routiers ou ferroviaires. Et à ce titre, un délai de 18 ans démontre une certaine détermination de l'ensemble des techniciens et des politiques qui ont œuvré pour les cyclistes fribourgeois.

... qui est une réponse à la forte densification future de l'agglomération

Alors que seule une partie de la TransAgglo existe à ce jour, la récente progression de Fribourg dans le classement Pro Vélo 2021, plus forte progression de Suisse, démontre que l'aménagement répond au besoin des cyclistes et laisse présager d'excellents résultats pour la pratique du vélo des futurs habitants de l'agglomération.

ZUSAMMENFASSUNG

Die TransAgglo

In der Agglomeration Freiburg gibt es in Bezug auf den Langsamverkehr nur sehr wenig Spielraum. Das ist einerseits auf das beträchtliche Bevölkerungswachstum zurückzuführen und andererseits auf die steile Topografie am Saaneufer recht unebene Gebiet. Das Strassennetz bietet seit je wenig Platz für Veloinfrastrukturen und steht unter starkem Druck. Seit Jahren war es in Freiburg also schlecht um das Velowegnetz bestellt.

Vor diesem Hintergrund entstand 2010 das Projekt TransAgglo, das eine nachhaltige Antwort auf das starke Bevölkerungswachstum und den daraus resultierenden Mobilitätsbedarf geben will. Das Projekt sieht den Bau von 31 Kilometern Velowegen auf Eigentrassen vor, und zwar entlang zweier Achsen, die sämtliche Gemeinden der Agglomeration verbinden. Aufgrund des Platzmangels verlaufen diese Achsen oft parallel zu den Eisenbahnlinien durch die Agglomeration. Damit können gleichzeitig auch die Vorteile der Bahnlinien genutzt werden (direkte Streckenführung und geringe Höhenunterschiede). Die beiden Achsen setzen sich aus insgesamt 70 Infrastrukturprojekten mit einem Gesamtvolumen von rund 100 Millionen CHF zusammen. Es handelt sich damit um eines der grössten Schweizer Projekte für den Langsamverkehr. Die TransAgglo, die die Fahrrad-Bedürfnisse der künftigen Agglomerationsbewohner:innen erfüllen soll, wird voraussichtlich 2028 fertiggestellt sein.

RIASSUNTO

La TransAgglo

La politica di mobilità lenta dell'agglomerato di Friburgo deve fare i conti con due fattori importanti: un considerevole incremento demografico e un territorio accidentato a causa dei dirupi che costeggiano la Sarina. Di conseguenza, la pressione sulla rete stradale è molto forte e lo spazio a disposizione per l'infrastruttura destinata ai ciclisti è alquanto limitato. Per molti anni, la qualità della rete di piste ciclabili di Friburgo è stata insoddisfacente.

Per questo nel 2010 è nata l'iniziativa TransAgglo, che ha lo scopo di trovare soluzioni sostenibili all'evoluzione demografica e al fabbisogno di mobilità che essa comporta. Il progetto prevede la creazione di 31 km di piste ciclabili indipendenti dalle strade, che si estendono su due assi e servono tutti i Comuni dell'agglomerato. Poiché lo spazio scarseggia, questi assi seguono in molti punti il tracciato della ferrovia che attraversa l'area urbana, avvalendosi dei suoi vantaggi (percorsi diretti e dislivelli ridotti). In totale verranno realizzati 70 progetti infrastrutturali per un investimento di circa 100 milioni di franchi. Si tratta quindi di una delle più importanti iniziative di mobilità lenta in Svizzera. La fine dei lavori è prevista per il 2028. La TransAgglo permetterà di rispondere alle esigenze di ciclomobilità dei futuri abitanti dell'agglomerato.