

Législature 2021-2026

N° 24

Message du Conseil communal au Conseil général du 31 mars 2022

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

1. Introduction

Dans le courant des années 2010, le Service cantonal de la mobilité demandait 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.

Le plan directeur cantonal de 2018 renforce 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 contrainte de 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).

La Commune souhaite également mettre en place une nouvelle offre pour la mobilité de ses citoyens afin de réduire les déplacements en voiture individuelle.

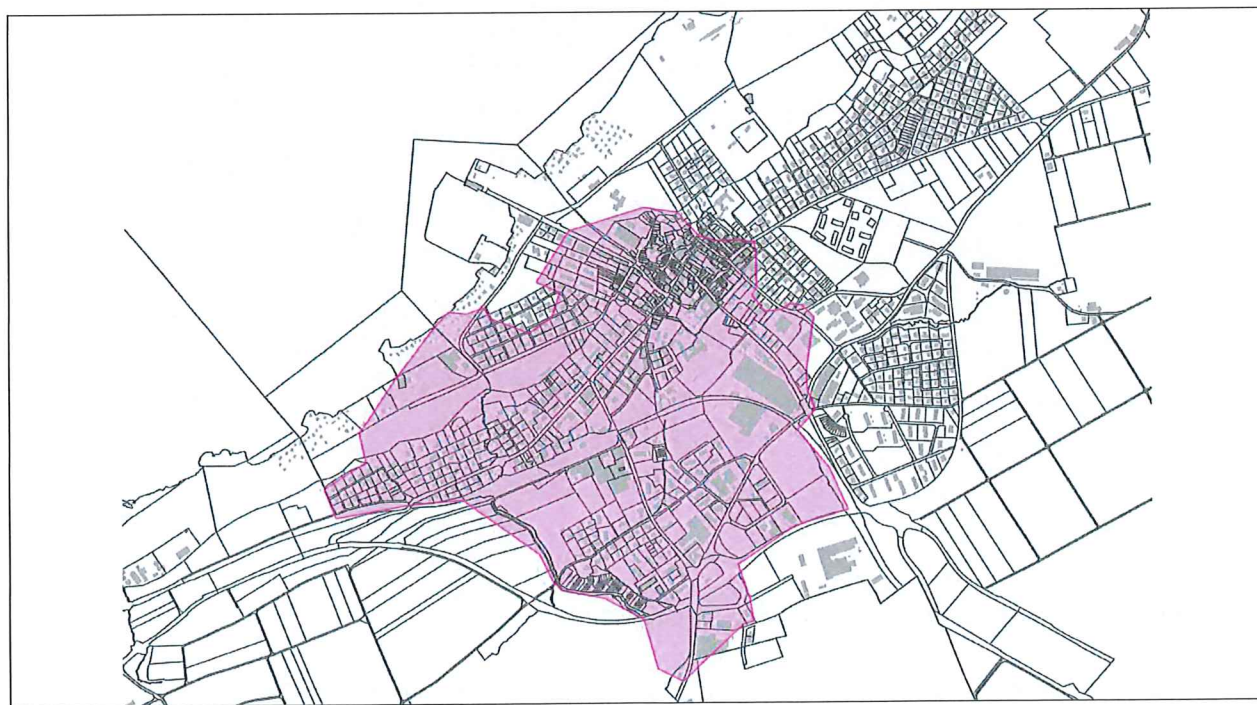


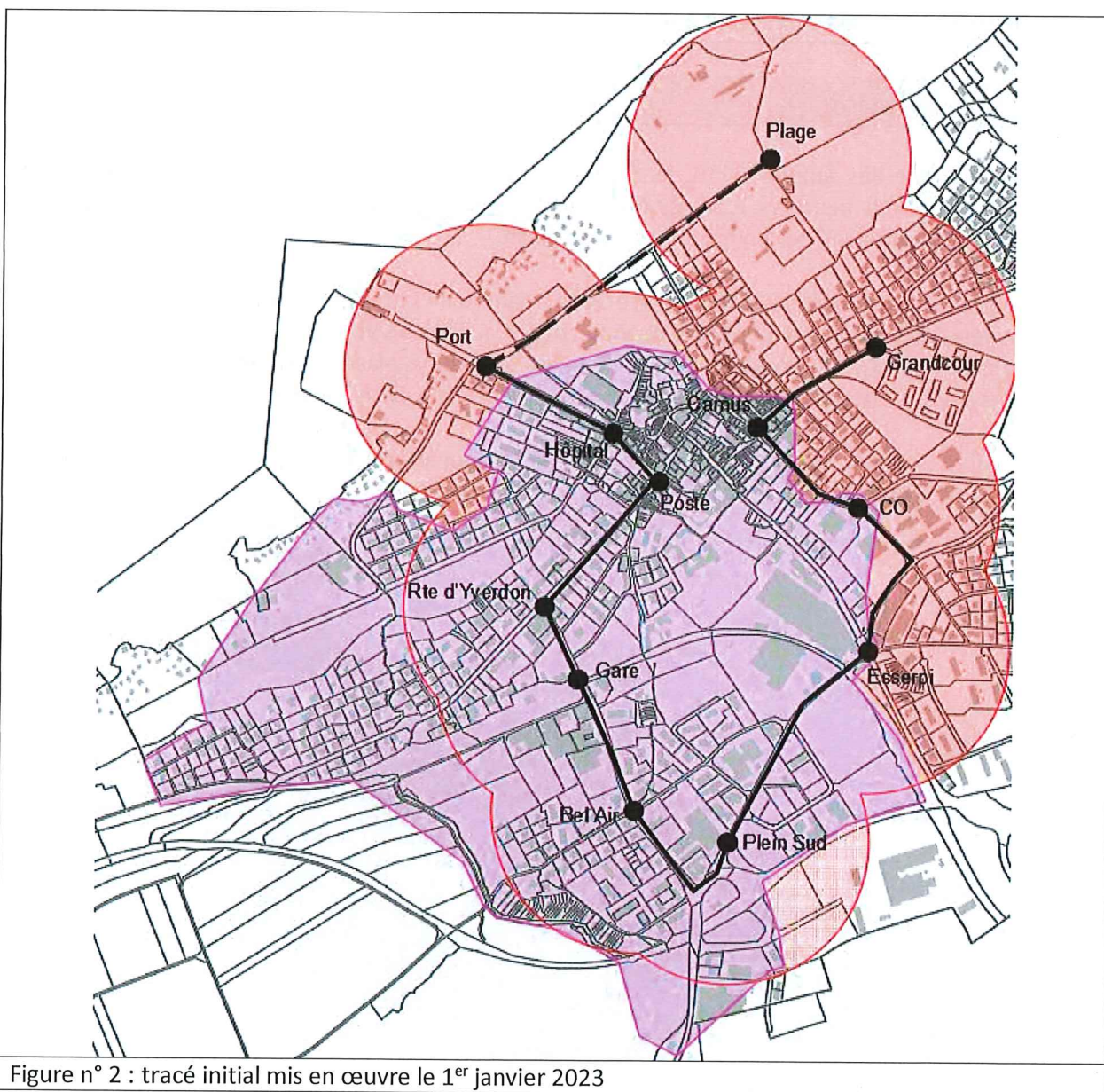
Figure n° 1: distance à pied de 1 kilomètre de la gare par les chemins existants

2. Tracé

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 ».

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.

Les arrêts projetés se situent non loin des commerces de proximité, du complexe hôpital-EMS et des grandes entreprises.



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.

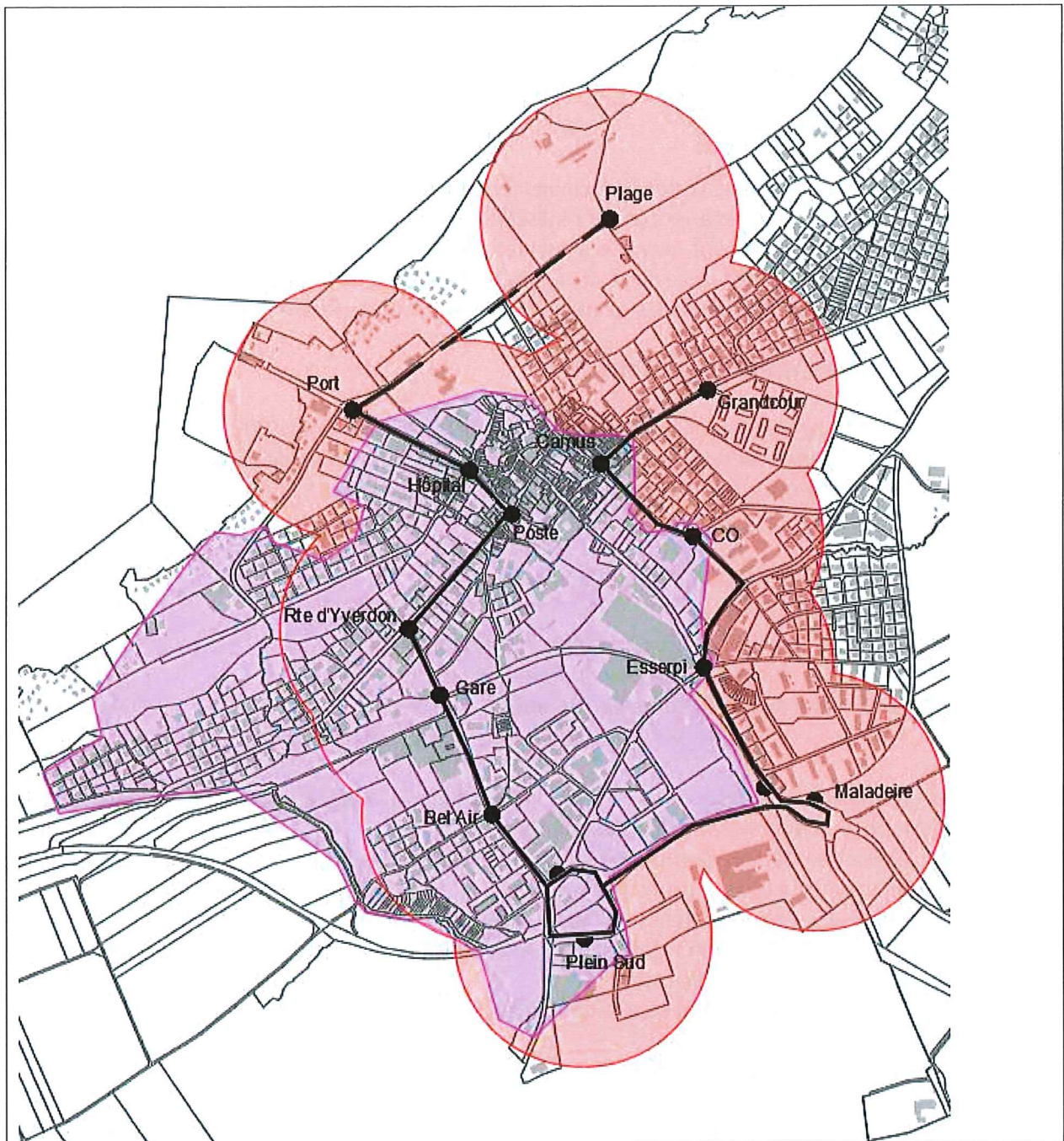


Figure n° 3 : tracé évolutif en fonction de la mise en œuvre des terrains de football

3. Choix technique

1. Correspondance avec les trains

Deux fois plus de voyageurs arrivent ou partent vers Fribourg que dans la direction d'Yverdon. L'horaire du bus urbain sera donc établi pour que la correspondance avec Fribourg soit privilégiée.

2. Mise en œuvre

La nouvelle ligne doit être testée, principalement en ce qui concerne les horaires. Il est courant que, par exemple, les quais des arrêts soient réalisés d'une manière provisoire et que ceux-ci ne soient figés et 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.

3. Choix de l'entreprise de transport

La Commune a procédé à un appel d'offres sur invitations auprès des TPF, de Car Postal 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. Un contrat portant sur 10 ans sera passé avec l'entreprise retenue.

Les offres ont été évaluées par un comité composé de :

- M. Eric Rey, vice-syndic
- M^{me} Marlis Schwarzentrub, conseillère communale
- M. Samuel Ménétrey, conseiller communal
- M. Philippe Aegerter, conseiller communal
- M. Nicolas Bezençon, Service de la mobilité du Canton de Fribourg

Dans son choix, il s'est basé sur les critères d'évaluation suivants, retenus par le Conseil communal sur proposition d'un bureau spécialisé mandaté :

1. Coûts (montant de l'offre pour les différentes variantes et pour les coûts marginaux appliqués en cas d'évolution des prestations) : 50%
2. Cohérence et transparence de l'offre : 10%
3. Qualité du service offert (adéquation avec le cahier des charges, type de véhicules) : 20%
4. Concept d'exploitation : 10%
5. Propositions complémentaires des entreprises : 10%

4. 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 peut 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. Etant donné que la nouvelle ligne doit être testée et que les coûts d'installation d'une station de recharge sont très élevés (CHF 300'000.00), le Conseil communal propose d'exploiter la ligne durant les premières années avec des bus hybrides (diesel-électrique). Ce type de véhicules peut, sur un parcours, effectuer environ 1/4 de la course en électrique. 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.

5. Réalisation des infrastructures

En raison des tests qui doivent être effectués durant la première et éventuellement la deuxième année d'exploitation, la réalisation définitive des quais ne se fera pas dès l'ouverture de la ligne. On se limitera pour les premières années d'exploitation à des aménagements sommaires.

6. 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.

Selon les informations obtenues auprès du Service de la mobilité du Canton, une subvention cantonale annuelle de 57 % est attendue lors des 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.

Ce montant couvre les courses de la manière suivante :

- Durant la période estivale (6 mois) de l'arrêt Grandcour à l'arrêt de la plage
 - Du lundi au vendredi de 06h30 à 20h00
 - Le samedi et le dimanche de 09h 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

Il est difficile d'évaluer les recettes qui proviendront de la vente des billets. Le montant minimum est estimé à CHF 40'000.00.

La mise en place des arrêts provisoires est évaluée à CHF 200'000.00.

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 transport public	CHF	15 000.00
Total TTC (TVA 7.7% incluse)	CHF	706 000.00

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%, seront comptabilisés dans le compte de résultats dès 2023, 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 d'un transport public urbain et des infrastructures y relatives.

Message validé par le Conseil communal lors de sa séance du 7 mars 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