



ETAT DE FRIBOURG
STAAT FREIBURG

Service des ponts et chaussées SPC
Tiefbauamt TBA
Rue des Chanoines 17, 1701 Fribourg
T +41 26 305 36 44, www.fr.ch/spc

Service de la mobilité SMO
Amt für Mobilität MobA
Grand-Rue 32, 1701 Fribourg
T +41 26 304 14 33, www.fr.ch/smo

Fribourg, le 26 avril 2023

Instruction 1004 F

Financement des arrêts de bus sur routes communales

1. But

La présente instruction précise les documents et démarches nécessaires afin d'obtenir un financement de la part de l'Etat pour l'aménagement d'arrêts de bus sur routes communales.

2. Bases légales et techniques

Bases légales :

- > Art 174 al.1 de la loi sur la mobilité du 5 novembre 2021 (LMob ; RSF 780.1)
- > Art. 96 du règlement sur la mobilité du 20 décembre 2022 (RMob ; RSF 780.11)

Bases techniques :

- > Service de la mobilité (SMo) - Mémoire arrêts de bus, 2015
- > Service des ponts et chaussées (SPC) – Arrêt de bus (Instruction, 633_12f), 2023

3. Dossier d'intention

Pour tout projet d'aménagement d'arrêt de bus (création d'un nouvel arrêt ou assainissement d'un arrêt existant), la commune soumet un dossier d'intention au Service de la mobilité (SMo) qui se prononce de manière formelle sur les aspects suivants :

- > la nécessité d'aménagement de l'arrêt,
- > l'emplacement (approximatif) et son accessibilité pour les piétons,
- > la typologie d'arrêt à privilégier (sur chaussée, en baie etc.).

Le dossier d'intention doit être soumis avant l'examen final du dossier. En cas d'examen préalable, il doit être transmis au plus tard avec le dossier soumis. Le dossier d'intention peut également être transmis avant toute procédure. Un formulaire ad-hoc est téléchargeable sur le site internet du SMo.

3.1. Contenu du dossier d'intention

Conformément au Mémoire arrêt de bus, le dossier d'intention de la commune doit contenir les éléments suivants afin que le SMo puisse se déterminer sur le dossier :

- > l'adéquation au plan direction régional (PDR), au plan d'aménagement local (PAL) et au plan directeur communal (PDCoM),
- > les itinéraires et les cadences des lignes de bus existantes,
- > le rayon d'accessibilité de l'arrêt (en principe 300-500m pour un arrêt de bus régional et 300m pour un arrêt de bus local) et les potentialités en termes de population et emplois desservis¹,
- > les adaptations nécessaires et planifiées du réseau de mobilité douce (trottoir, traversée, etc.),
- > l'estimation du nombre d'utilisateurs et la présence d'utilisateurs avec des caractéristiques spécifiques (écoliers, personnes âgées, personnes à mobilité réduite, etc.),
- > la date du dernier assainissement,
- > la présence d'un projet routier connexe (opportunité).

¹ [Cartes de la Suisse - Confédération suisse - map.geo.admin.ch](https://www.geo.admin.ch)

3.2. Critères d'évaluation du dossier d'intention

La nécessité d'un assainissement ou d'un nouvel arrêt de bus est évaluée selon les critères pressentis suivants :

- > la conformité au PDR et au PAL/PDCoM,
- > la qualité du raccordement au réseau piétonnier existant ou planifié y compris son échancier de réalisation,
- > la fréquentation de l'arrêt de bus (nombre de montées/descentes, ainsi que le potentiel pour les nouveaux arrêts),
- > la présence d'utilisateurs avec des caractéristiques spécifiques (écoliers, personnes âgées, etc.),
- > la date du dernier assainissement,
- > la présence d'un projet routier connexe (opportunité),
- > la présence d'une ligne de bus (compatibilité avec le réseau existant),
- > la priorisation de l'arrêts de bus dans l'étude d'opportunité d'assainissement LHand ou preuve d'une modification impliquant qu'il serait priorisé,
- > le principe de proportionnalité (utilité/coût/fréquentation),
- > la présence de terminus ou nécessité d'une zone d'attente de remise à l'heure,
- > l'équipement de base d'un arrêt à définir et notamment la prise en compte d'aménagement en faveur des vélos, sur la base du PDCant ou de la réalisation d'une plateforme multimodale (avec participation financière de l'Etat selon les art. 179 LMob et 103 RMob).

4. Projet (examen préalable et approbation)

En ce qui concerne la conformité du projet avec la loi sur l'égalité pour les handicapés (LHand), les mandataires devront, entre autres, se baser sur les documents établis par le Service des ponts et chaussées (SPC) suivants :

- > Directive 1100 f « Accessibilité des arrêts de bus selon LHand – Hauteur des quais »
- > l'Instruction 633_12f « Arrêts de bus » actualisé en 2023, désormais applicables à tous les arrêts de bus

Le choix de la variante d'aménagement retenue (ordre de priorité 1 à 5) et particulièrement toute dérogation à la priorité 1 doit être justifié et motivé dans le rapport technique.

La viabilité de l'accostage des bus doit être démontrée au moyen de courbes de balayage. En outre, le plan de vérification doit représenter la hauteur des bordures.

La capacité d'accueil des quais doit faire l'objet de vérifications en prenant en considération :

- > la fréquentation effective pour un arrêt de bus existant ;
- > la fréquentation projetée s'il s'agit d'un nouvel arrêt ou d'un arrêt existant en tenant compte des projets annexes.

Une valeur de 1.6 piétons/m² est admise comme valeur maximale d'utilisation.

5. Financement

Le financement par l'Etat comprend :

- > la réalisation et l'équipement standard de l'arrêt,
 - > la place d'arrêt / baie d'arrêt de bus,
 - > le quai du bus et les zones d'approche, y compris les bordures,
 - > les éventuels aménagements empêchant le dépassement du bus à l'arrêt (si nécessaire),
 - > le stationnement cyclable non-couvert lorsqu'il n'existe aucun autre stationnement dans un rayon d'environ 100 mètres,
- > le marquage de l'arrêt,
- > les frais d'acquisition de terrain pour l'arrêt et le quai,
- > les honoraires en relation avec les éléments cités ci-dessus,
- > la TVA en relation avec les éléments cités ci-dessus.

Les éléments faisant l'objet de financement par l'Etat sont illustrés en annexe.

Notamment, les éléments suivants ne sont pas financés par l'Etat

- > les passages pour piétons,
- > les ilots refuge (y compris les frais liés à un éventuel élargissement),
- > l'éclairage,
- > les abris bus et leurs fondations,
- > les abris des aménagements de stationnement cyclable,
- > les installations de stationnement de la mobilité douce,
- > les trottoirs et cheminement permettant l'accès aux quais,
- > les distributeurs de billets,
- > les panneaux d'horaires.

Déroulement du processus et documents attendus

- 1 La Commune inclut dans son dossier soumis à approbation un devis détaillé sur lequel les aménagements pris en charge par l'Etat sont mis en évidence.
- 2 Le SPC, secteur routes communales, analyse le devis et propose le montant forfaitaire à la Direction du développement territorial, des infrastructures, de la mobilité et de l'environnement (DIME).
- 3 La DIME rend une décision de financement de l'arrêt de bus avec l'approbation du projet.
- 4 A la fin des travaux, la commune remet au SPC, secteur routes communales, une confirmation de la réalisation de l'arrêt de bus (copie du PV de réception des travaux).
- 5 Sur la base de ce document, le SPC verse le montant dû à la commune.


André Magnin
Ingénieur cantonal


Grégoire Cantin
Chef du Service de la mobilité

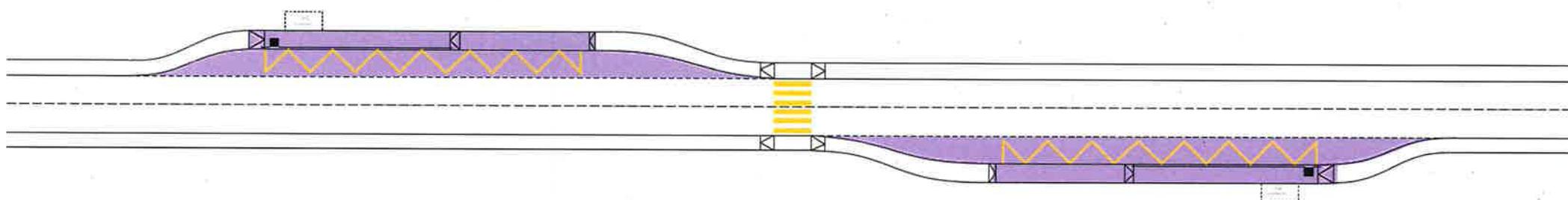
Annexe

Financement des arrêts de bus en encoche

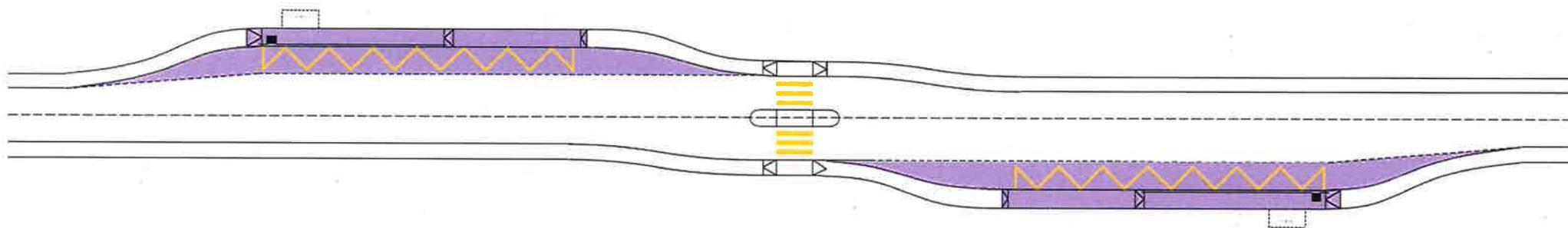
Légende

 Partie financée par l'Etat

Arrêt de bus en encoche sans ilots



Arrêt de bus en encoche avec ilots

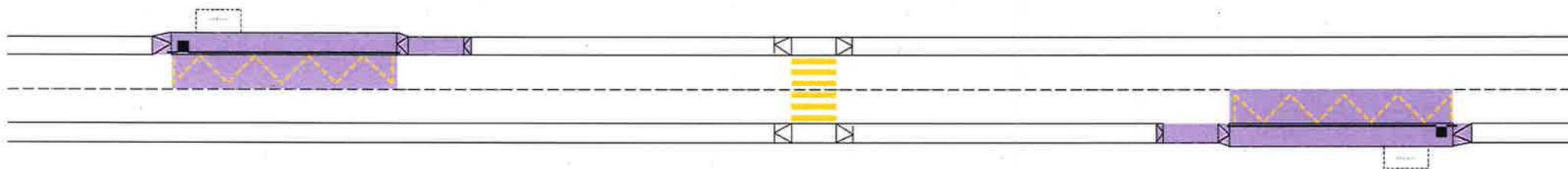


Financement des arrêts de bus sur chaussée

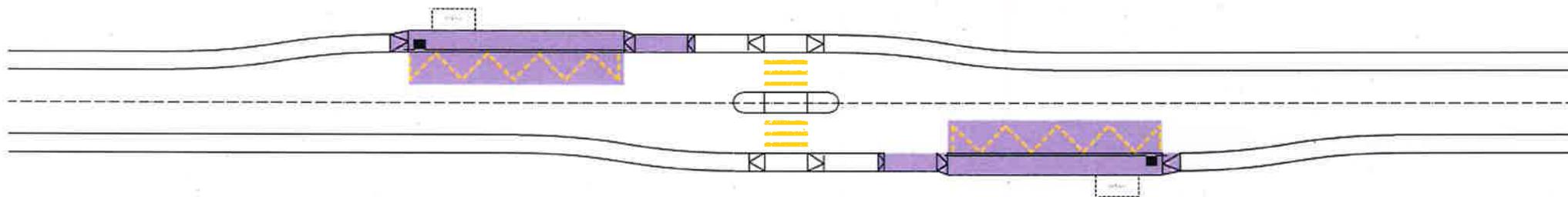
Légende

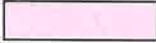
 Partie financée par l'Etat

Arrêt de bus sur chaussée sans ilots



Arrêt de bus sur chaussée avec ilots



 Equipement standard pris en charge financièrement par l'Etat

