Voir aussi:

Transports publics;
Trafic individuel motorisé;
Transport de marchandises;
Réseau cyclable;
Aviation civile;
Protection de l'air;
Lutte contre le bruit.

Instances concernées:

Instance de coordination:
Service de la mobilité

Communes:
Toutes

Instances cantonales:
SMo, SEn, SeCA

Autres cantons:
BE, NE, VD

Confédération:
OFT, OFROU, OFEV, ODT

# 1. PROBLÉMATIQUE

L'accessibilité facilitée aux moyens de transport a permis d'augmenter les distances parcourues entre son lieu de travail et son domicile. Si ce progrès des technologies a pu positivement mettre un frein à l'exode rural, il a également permis à des citadins de quitter la ville pour résider à la campagne sans changer de lieu de travail. En matière de loisirs et d'achats, les transports individuels ont également sensiblement modifié les comportements. Il en découle une croissance générale de la mobilité dans notre société et une aggravation des nuisances liées au trafic individuel motorisé.

La croissance de la mobilité a été vue pendant de longues années comme le signe positif d'une certaine croissance économique. Aujourd'hui, le bilan de la mobilité est plus mitigé. Les centres d'emploi doivent gérer une circulation automobile qui demande de gros investissements en infrastructure de transport (routes, parkings, etc.), mais subissent aussi les dégradations de l'environnement liées au trafic automobile (pollution atmosphérique, bruit). Les problèmes de congestion mettent en évidence les limites de l'extension de la mobilité individuelle motorisée dans les milieux urbains.

La collectivité publique se doit, quant à elle, de financer non seulement les infrastructures routières, mais aussi les transports publics. La dispersion de l'habitat permet difficilement de créer des lignes de transports publics rentables, d'où l'importance d'une bonne planification des zones d'habitation par les collectivités publiques.

Au cours des dernières décennies, les infrastructures se sont adaptées au développement de l'urbanisation. A l'avenir, la manière de procéder devrait être inversée: l'urbanisation devrait être orientée afin d'utiliser de façon optimale les infrastructures existantes et les services de transports publics.

Il faut également relever que les infrastructures de transport, au même titre que l'urbanisation, sont de fortes consommatrices de sol. En 1993, sur la base de la statistique fédérale de l'utilisation du sol, la répartition par habitant pour le canton de Fribourg était de 136 $m^2$ pour les routes et de 14 $m^2$ pour les voies ferrées. A titre de comparaison, la même statistique donnait au niveau fédéral des valeurs de 102 $m^2$ pour les routes et de 11 $m^2$ pour les voies ferrées. Le réseau de transport du canton de Fribourg peut donc être qualifié de dense.

En matière de planification des transports, le canton de Fribourg a réexaminé, en 2013, son plan cantonal des transports. Le nouveau plan cantonal des transports s'inscrit dans les principes du développement durable en prônant la recherche d'une mobilité durable à l'échelle cantonale.

La mobilité durable permet d'assurer:

- un accès adapté et équitable aux services de base, aussi sûr que possible et qui ne mette pas la santé des usagers en danger ;
- un développement économique du canton qui engendre un coût minimal et une efficacité maximale ;
- la protection des personnes et de l'environnement.

# 2. PRINCIPES

## Buts de la politique du canton

- Promouvoir une mobilité durable.
- Maintenir et entretenir les infrastructures de transport existantes, les adapter et/ou les développer en cas de besoin.
- Rechercher des solutions en vue de répondre aux demandes en déplacement à des coûts économiquement supportables.
- Adapter l'offre en transport selon le type d'urbanisation existante.
- Garantir le libre choix du moyen de transport des personnes.

## Principes de localisation

### Intégration dans les réseaux de transport d'importance nationale

- Veiller à une bonne intégration du canton de Fribourg dans le réseau de transport d'importance nationale, notamment en augmentant les avantages retirés et en diminuant au maximum les inconvénients engendrés.
- Réexaminer l'intégration au réseau de transport d'importance nationale en fonction des plans sectoriels de la Confédération.
- Raccorder les régions limitrophes avec les réseaux principaux des cantons voisins, pour autant que cela réponde à une demande et que cela soit économiquement supportable.

### Trafic combiné

- Examiner et fixer des principes pour le développement du trafic combiné (auto-partage, covoiturage, parc-relais, parc-relais vélo).

## Principes de coordination

### Coordination du système global des transports

- Utiliser de manière optimale le réseau de transport existant et les investissements correspondants.
- Garantir, lors de l'implantation de nouveaux équipements, que le réseau de transport en place est à même d'absorber le trafic supplémentaire généré.
- Augmenter la qualité de vie en milieu urbain en réduisant les nuisances liées aux transports.
- Augmenter la part modale des transports publics.
- Offrir aux investisseurs des conditions favorables à une réalisation rapide de leurs projets, en particulier dans les pôles de développement économique.

Voir Thème «Zones d'activités et politique foncière active cantonale» <

### Coordination de l'urbanisation avec les transports

- Orienter l'urbanisation afin d'utiliser de manière optimale les infrastructures de transports existantes et les services de transports publics.
- Utiliser le sol de manière intensive dans les secteurs bénéficiant de très bonnes conditions de desserte en transport.

- Evaluer si l'utilisation du sol proposée est adéquate en vue d'une utilisation optimale des infrastructures pour le transport individuel motorisé en fonction:
  - du niveau de service et de la charge compatible;
  - de la proximité des axes de grand transit (routes nationales et axes prioritaires);
  - des possibilités d'éviter une augmentation des nuisances dans les zones d'habitation et les zones mixtes.
- Evaluer si l'utilisation du sol proposée est adéquate en vue d'une utilisation optimale des services de transports publics en fonction:
  - de la distance à l'arrêt le plus proche;
  - de la cadence de desserte de l'arrêt considéré;
  - du type de desserte.
- Le plan cantonal des transports définit plus précisément les critères de desserte à respecter en fonction du type d'utilisation du sol souhaité et quels sont les secteurs qui bénéficient de très bonnes conditions de desserte en transport.

  Si les critères de desserte ne peuvent être respectés, le requérant assure, à ses frais, une desserte suffisante.

Coordination des transports avec l'urbanisation

- Prévoir prioritairement de nouvelles infrastructures de transport dans les secteurs où l'urbanisation actuelle ou future l'exige.

Coordination des modes de transports

- Modifier la répartition modale dans le canton de Fribourg en faveur des transports publics et de la mobilité douce.
- Le plan cantonal des transports fixe les modes de transport favorisés et le développement attendu pour chaque mode de transport en fonction du motif de déplacement.

## 3. RÉPARTITION DES TÂCHES

Le canton:

- Veille à coordonner les planifications de transport de sa compétence par le biais du plan cantonal des transports.
- Veille au raccordement des constructions et installations publiques au réseau de transports publics ou veille à implanter les nouvelles constructions et installations publiques de manière à canaliser la demande.
- S'assure de la valorisation des secteurs bénéficiant d'un bon niveau de desserte selon le plan cantonal des transports.
- Veille à la réalisation de l'objectif de répartition modale défini.

Le Service de la mobilité:

- Est en charge de la coordination des transports et, à ce titre, établit et gère le plan cantonal des transports.
- Associe à l'élaboration ou aux modifications du plan cantonal des transports tous les services concernés.
- Contrôle l'état d'avancement des travaux et la mise en œuvre des éléments prévus dans le plan cantonal des transports, en conseillant les communes pour leurs aménagements ou

encore en répondant aux questions des personnes intéressées et concernées.

- Organise les séances du Groupe de coordination des transports et intègre les remarques émises sur des projets particuliers par le Groupe de coordination des transports dans son préavis à l'intention du Service des constructions et de l'aménagement.
- Veille, dans le cadre des procédures de planification, à l'application des critères exigés en matière de desserte en transport public lors de l'examen de toutes les zones à bâtir proposées. Le cas échéant, il demande des adaptations de la destination.
- Etablit et gère la planification des transports publics.
- Est en charge des dossiers traitant des infrastructures aéronautiques, de la navigation lacustre publique et des transports ferroviaires marchandises.
- Etablit et gère les planifications du réseau routier et du réseau cyclable.
- Est étroitement associé à l'élaboration du plan cantonal des transports.
- Veille, dans le cadre des procédures de planification, à l'application des critères exigés en matière de transport individuel motorisé lors de l'examen de toutes les zones à bâtir proposées. Le cas échéant, il demande des adaptations de la destination.

Le Service des constructions et de l'aménagement:

- Est en charge des aspects en lien avec la planification des chemins pour piétons.

Les communes:

- Tiennent compte des critères de desserte nécessaires lors de la planification de leurs zones à bâtir.
- Prévoient une utilisation intensive des secteurs présentant un bon niveau de desserte selon le plan cantonal des transports. Le cas échéant, elles expliquent pourquoi une telle utilisation n'est pas réalisable.
- Veillent au raccordement des constructions et installations publiques au réseau de transports publics ou veillent à implanter les nouvelles constructions et installations publiques de manière à canaliser la demande.
- Veillent à la réalisation de l'objectif de répartition modale défini.

Les cantons voisins:

- S'informent sur l'état et la planification de leurs réseaux de transport respectifs.
- Soutiennent les démarches de planification des transports des régions et des communes limitrophes.

La Confédération:

- Informe sur l'état de planification de ses réseaux de transport.

Le Groupe de coordination des transports:

- Veille à l'application du concept global des transports, plus particulièrement lors de:
  - projet d'importance en matière de transport. Ce cas se produit lorsque:
    - le projet génère beaucoup de trafic;
    - la capacité du réseau routier existant est atteinte ou en passe de l'être;
    - la répartition modale peut être influencée de façon prépondérante;
    - le projet nécessite une étude d'impact sur l'environnement sur la base de critères de transport.
  - plans d'aménagement local touchés par le plan de mesures pour la protection de l'air.

## 4. MISE EN ŒUVRE

### Etude cantonale à réaliser dans le domaine

Suite à l'adoption du plan cantonal des transports, un programme de réalisation a été établi et les différentes tâches y relatives ont été attribuées aux services concernés.

En vue de suivre les effets du plan cantonal des transports, le canton se dotera d'indicateurs lui permettant de suivre l'évolution de la mobilité durable.

Le Service des transports et de l'énergie établit une étude sur les possibilités de développer le trafic combiné; en matière d'emplacement d'installations parc-relais et parc-relais vélo, les travaux sont effectués en collaboration avec les exploitants des transports publics concernés. Les résultats de cette planification sont intégrés dans le plan cantonal des transports et au plan directeur cantonal.

### Conséquences sur les instruments de planification

#### Etudes régionales

Les plans régionaux des transports comprennent au moins les éléments suivants:

- Définition du concept global de la région;
- Examen de la conformité des réflexions régionales avec le plan cantonal des transports, plus particulièrement dans le domaine de la coordination des réseaux de transports publics;
- Démonstration de l'équipement suffisant des sites urbanisés ou énumération des moyens à disposition pour y parvenir;
- Définition de mesures pour encourager l'utilisation des transports publics et de la mobilité douce;
- Elaboration d'un concept de stationnement;
- Définition de mesures visant à assurer la coordination entre l'urbanisation et les transports individuels motorisés et les transports publics;
- Démonstration de la coordination avec le plan de mesures pour la protection de l'air;

- Démonstration de la coordination avec la planification de l'assainissement sonore des routes.

Lors de chaque révision du plan cantonal des transports, les plans régionaux des transports existants doivent être réexaminés.

Plan d'aménagement local

Le plan d'affectation des zones:

- Affecte en zone à bâtir prioritairement les terrains qui offrent les meilleures conditions de desserte en transport.
- Affecte à une utilisation intensive les secteurs présentant un bon niveau de desserte selon le plan cantonal des transports (niveau C).

Le règlement communal d'urbanisme:

- Tient compte des critères de desserte nécessaire lors de la définition de la destination de chaque zone à bâtir.

Le rapport explicatif et de conformité:

- Explique, le cas échéant, les raisons pour lesquelles les terrains qui offrent des bonnes conditions de desserte ne peuvent être affectés.
- Définit les mesures futures prévues visant à améliorer la desserte en transport des nouvelles zones à bâtir.

Le plan d'aménagement local définit également les mesures nécessaires afin de satisfaire aux exigences en matière de protection de l'air et de lutte contre le bruit en se basant sur les immissions prévues en fonction de leur plan directeur d'utilisation du sol. Sur cette base, elles définissent des mesures de planification et de réglementation afin de respecter les exigences en matière de prévention et d'assainissement de la législation sur la protection de l'environnement.

Voir Thèmes «Protection de l'air» et «Lutte contre le bruit» <

## 5. RÉFÉRENCES

- Plan cantonal des transports, février 2014.
- Planification cantonale du réseau cyclable, mai 1995.
- Plan du réseau routier cantonal, 1997.