

CONSEIL GENERAL

Séance du jeudi 14 décembre 2023, à 19h30,
Grande salle de l'Hôtel de Ville, Romont

PROCES-VERBAL

Présidence	M. Thierry JORDAN, président
Vice-présidence	M. Christophe GIRARD, vice-président
Présents-es	Pour le conseil général, 45 membres, dont ceux nommés ci-dessus Mmes/MM. Philippe AYER - Luc BARDET - Nicole BARDET - Patrice BEAUD - Frédéric BERSET - Lukas BIELER - Christian BOURQUI - Jacqueline BOURQUI - Vincent BRODARD - Ajda BUDAK - Katharina CATTIN - Marie-Christine CLERC - Simon CODOUREY - Fabrice CORBAT - Géraldine DAFFLON - Nicolas DAFFLON - Caroline DELACRETAZ PIDOUX - Olivier ELTSCHINGER - Jean-Bernard FAVRE - Isaline FINGER - Patrice GEINOZ - Emilien GIRARD - Manuel HURNI - Philippe JORDAN - Arnaud MAILLARD - Virginie MARDON - Olivier MARILLER - Christelle MASUR LUU - Bertrand MENETREY - François-Xavier MEUWLY - Jean-Baptiste MOREL - Stéphanie OBERSON - Nicolas PERRIN - Stéphanie PITTET - Valérie PITTET - Jean-Yves PYTHON - Sébastien RICHOZ - Jean-François ROCH - Thierry ROPRAZ - Laurent SCHMUTZ - Stefan TRÜMLER - Floriane VALLELIAN - Dominique ZÜRCHER
Excusés-es	Pour le conseil général Mmes/MM. Alain BOSSON - Roxane ECOFFEY - Rachel HUFSCMITT - Vesna PETROVIC - Nataša TODOROVIC
Présents-es	Pour le conseil communal, 9 membres M. Jean-Claude CORNU, syndic M. Thierry SCHMID, vice-syndic Mmes/MM. Emmanuel BUSSARD - Didier DEMIERRE - François HELFER - Armand JAQUIER - Murielle JAQUIER-ELTSCHINGER - Stefanie LOSEY - Marc MENOUD Pour l'administration communale M. Yves BARD, secrétaire communal M. Frédéric ROSSIER, administrateur des finances
Rédacteur	M. Yves BARD, secrétaire communal
Dactylo	Mme Hélène PITTET, collaboratrice administrative

INTRODUCTION DE M. THIERRY JORDAN, PRESIDENT

*« Monsieur le Vice-Président du conseil général,
Mesdames, Messieurs les Membres du bureau,
Mesdames, Messieurs les Conseillères et Conseillers généraux,
Monsieur le Syndic,
Monsieur le Vice-Syndic,
Mesdames, Messieurs les Conseillères et Conseillers communaux,
Monsieur le Secrétaire communal,
Monsieur l'Administrateur des finances,
Mesdames et Messieurs les Représentants-es de la presse,
Mesdames, Messieurs,
Cher Public,*

Il y a une dizaine de jours, St-Nicolas a traversé notre belle citée enneigée sur son âne, accompagné des scouts et leurs flambeaux et des fidèles mais sévères Pères Fouettards, régaland petits et grands de ses biscômes.

Entre la féerie de St-Nicolas et les festivités de fin d'année à venir, il reste quelques tâches à accomplir afin de pouvoir aborder 2024 sereinement.

Le point principal ce soir sera bien entendu la validation du budget. Le budget est bien plus qu'une simple somme de chiffres et de dépenses. Il incarne nos priorités, nos projets et nos engagements envers nos concitoyennes et concitoyens. Il reflète notre vision collective pour le futur de Romont et les moyens que nous sommes prêts à mettre en œuvre pour la réaliser.

C'est avec responsabilité, détermination et rigueur que nous aborderons les délibérations de ce soir, conscients-es du poids des décisions que nous prendrons pour le futur de notre ville».

EXCUSES-ES

Le bureau du conseil général a reçu les excuses reconnues valables de :

Pour le conseil général

- M. Alain BOSSON.
- Mme Roxane ECOFFEY.
- Mme Rachel HUFSCMITT.
- Mme Vesna PETROVIC.
- Mme Nataša TODOROVIC.

PRESENCES

Il ressort de la liste des présences que **45** conseillères générales et conseillers généraux sont présent-e-s pour la séance de ce soir. Par conséquent, en conformité avec les prescriptions légales, plus précisément l'art. 69 du règlement du conseil général (RCG), le conseil général est apte à délibérer puisque la majorité de ses membres est présente.

OUVERTURE DE LA SEANCE

La convocation, l'ordre du jour, ainsi que tous les documents relatifs aux objets inscrits à l'ordre du jour ont été adressés à chaque conseillère générale et chaque conseiller général, dans la forme et les délais mentionnés par la loi, conformément à l'art. 66 du règlement du conseil général (RCG).

La convocation ne suscitant aucune remarque, **M. le Président** déclare cette assemblée ouverte et apte à délibérer.

Pour le bon déroulement des débats, **M. le Président** demande à chacune et à chacun de lever son carton visiblement et suffisamment longtemps lors des votes, afin de permettre aux membres du bureau d'effectuer leur travail de comptage.

M. le Président prie les intervenants-es de bien vouloir remettre à M. le secrétaire communal, en fin de séance, une copie de leur(s) intervention(s), ceci afin de faciliter la rédaction du procès-verbal. Conformément à l'art. 106 du RCG, les débats sont enregistrés afin de faciliter la compréhension des interventions.

M. le Président prie les intervenants-es d'utiliser les micros mis à leur disposition.

Concernant le dépôt des interventions parlementaires, la manière de procéder est la suivante :

- pour les propositions et postulats, le formulaire doit être remis au secrétaire avant la séance ;
- pour les résolutions, les conseillères générales et conseillers généraux sont priés-es d'en remettre maintenant le texte au bureau pour distribution aux membres.

APPROBATION DE L'ORDRE DU JOUR

L'ordre du jour faisant partie intégrante des documents adressés aux membres du conseil général avant la séance de ce soir, il n'en est pas donné lecture.

L'ordre du jour tel que proposé ne suscitant ni question ni remarque, et aucune motion d'ordre pour la modification du cours des débats n'étant demandée selon l'art. 90 RCG, **M. le Président** soumet l'ordre du jour au vote.

VOTE / DECISION

C'EST A L'UNANIMITE DES MEMBRES PRESENTS - SOIT PAR 45 VOIX - QUE LE CONSEIL GENERAL ACCEPTE L'ORDRE DU JOUR TEL QUE PRESENTE.

1. PROCES-VERBAL DE LA SEANCE DU 12 OCTOBRE 2023

Chaque membre a reçu le procès-verbal de la séance du 12 octobre 2023. Aucune remarque n'étant formulée concernant son contenu, **M. le Président** le soumet au vote.

VOTE / DECISION

C'EST A L'UNANIMITE DES MEMBRES PRESENTS - SOIT PAR 45 VOIX - QUE LE CONSEIL GENERAL APPROUVE LE PROCES-VERBAL DE LA SEANCE DU 12 OCTOBRE 2023.

M. le Président adresse ses remerciements à M. BARD, secrétaire communal, ainsi qu'à toute l'équipe de l'administration pour l'excellente tenue de ce document.

2. POINT DE LA SITUATION CONCERNANT LE PROJET DE LA NOUVELLE ECOLE

- *cf. annexe 1 : dossier de présentation*

M. le Président passe la parole à **M. Jean-Claude CORNU**, syndic, pour le point de la situation concernant le projet de la nouvelle école En Bouley (*cf. annexe 1*).

M. le Président rappelle qu'il s'agit d'une information et que, par conséquent, ce point ne fait pas l'objet d'un vote de la part du conseil général.

La parole n'étant pas demandée, **M. le Président** poursuit avec le pt 3 de l'ordre du jour.

3. BUDGETS 2024**BUDGET DES INVESTISSEMENTS****3.1 PRESENTATION GENERALE DES BUDGETS DE FONCTIONNEMENT ET DES INVESTISSEMENTS**

L'entrée en matière pour le budget est acquise de plein droit, conformément à l'art. 82 al. 2 du règlement du conseil général.

Aucune demande de renvoi n'étant formulée, **M. le Président** propose de procéder, dans un premier temps, à la discussion générale du budget 2024, puis d'examiner chaque investissement qui sera voté individuellement. Le conseil général se prononcera enfin sur l'ensemble du budget des investissements.

Pour le budget de fonctionnement, **M. le Président** suggère de procéder à l'examen par chapitre, puis de passer au vote de celui-ci dans sa globalité.

M. le Président passe la parole à **M. Thierry SCHMID**, vice-syndic, directeur du dicastère des FINANCES, qui apporte les commentaires suivants :

«Les budgets d'investissements et de fonctionnement qui vous sont présentés ce soir intègrent encore quelques corrections suite à l'introduction du plan comptable MCH2. Ils permettent, pour la première fois, de faire une comparaison entre les différentes années budgétaires et le réalisé 2022, première année avec des comptes annuels au format MCH2. Conformément aux échanges avec les membres de la commission financière, nous allons, dès l'année prochaine, intégrer un document complémentaire comprenant les commentaires du conseil communal pour faciliter la lecture du budget.»

Le budget des investissements 2024 présente de nouveaux investissements à voter durant l'année 2024 pour un montant de CHF 4'040'000.- (dépenses durant l'année 2024 pour CHF 2'780'000.-) et des dépenses planifiées (soit déjà votées) de CHF 25'047'500.- dont 20 millions de francs pour l'école En Bouley et près de 6 millions pour l'aménagement de l'esplanade d'Arruffens, soit un total des dépenses d'investissements pour 2024 de CHF 27'827'500.-. L'impact de ces deux projets sur nos investissements se fait d'ores et déjà clairement sentir. Comme l'année passée, nous pouvons constater que les montants des nouveaux crédits qui seront soumis au vote durant l'exercice 2024 seront très raisonnables, indispensables et nécessaires au bon fonctionnement de notre commune.

Pour le budget de fonctionnement, les charges d'exploitation 2024 se montent à CHF 32'842'131.15.-. Elles présentent désormais un visage réaliste des charges de notre commune, puisque ce budget comprend également les charges d'amortissement légales recalculées suite à la réévaluation du patrimoine administratif. Toutefois, elles ne comprennent pas encore les montants d'amortissement du projet de la nouvelle école ni l'augmentation des coûts de son fonctionnement qui impacteront fortement le budget 2025. Cependant, l'intérêt des dettes liées à l'école En Bouley est déjà pris en compte dans le fonctionnement 2024 à hauteur d'environ 75 % de son coût final.

Par rapport au budget 2023, on peut remarquer les différences suivantes :

Les charges de personnel sont en augmentation de 4,5 % à la suite de l'augmentation de la masse salariale de 2 % et à l'augmentation du nombre d'équivalents plein temps au sein du personnel communal (engagement d'une personne et augmentation du taux d'activité de certains-es employés-es pour absorber la charge de travail grandissante).

Enfin, les charges de transfert qui comprennent les charges des associations de communes et du canton augmentent une nouvelle fois fortement de 4,5 % et se montent désormais à CHF 19'042'736.15, soit 58 % du montant des charges de notre commune et une augmentation de plus de CHF 800'000.- impactant le budget de la commune. Notons que celles-ci sont encore amenées à croître l'année prochaine avec la fin de la construction et donc le début de l'amortissement du home de Siviriez.

Le budget des revenus d'exploitation se monte à CHF 32'489'860.75 et se décompose comme suit :

Les revenus fiscaux augmentent de 6,7 % au vu de l'évolution des montants perçus au titre de l'impôt sur les personnes physiques.

Les revenus de transferts sont une nouvelle fois en diminution (-4 % en 2024 contre -16 % en 2023) suite à la fin de la compensation des cas de rigueur suite à l'augmentation de notre contribution à la péréquation financière cantonale.

Remarquons encore le montant de CHF 1'474'836.25 en produit extraordinaire, montant lié à la réévaluation de notre patrimoine administratif, qui nous a permis de constituer une réserve devant être dissoute à raison d'un dixième par année et nous permet de vous présenter ce soir un budget quasi équilibré. Or cette réserve entraîne un déficit important.

Le résultat opérationnel se monte donc à une perte de CHF 352'270,40 représentant 1,07 % du total du budget.

J'adresse une nouvelle fois mes chaleureux remerciements à mes collègues du conseil communal, qui souvent ont des idées et des envies plein la tête, mais qui font toujours preuve de beaucoup de réalisme lors des discussions budgétaires. Merci également aux chefs de service et au personnel de la commune pour les nombreux efforts consentis afin de vous présenter ce soir un budget quasi équilibré.

Merci à M. Frédéric ROSSIER et à toute son équipe pour leur précieux travail. Merci également aux membres de la commission financière pour les discussions parfois longues mais toujours intéressantes sur ces budgets.

Je ne saurai terminer mon intervention sans attirer votre attention sur le fait que ce budget est encore un budget de transition et qu'il empêche toute euphorie de la part du conseil communal. Malgré la réévaluation massive de certains postes de revenus et une charge d'intérêts encore faible, et même si celui-ci est établi avec prudence, le budget 2024 ne dégage aucune marge de manœuvre. Dès 2025, la charge des intérêts pour la construction de l'école en Bouley et son amortissement comptable viendront impacter fortement nos budgets. L'impact de l'amélioration de nos entrées fiscales sur la clé glânoise sera également importante dès l'année prochaine.

Enfin, l'évolution des coûts liés aux associations intercommunales COGL, RSG et AGR reste une préoccupation majeure du conseil communal. Je peux vous garantir que les conseillers et conseillères communaux-ales des différents comités sont intervenus-es, parfois avec véhémence, au sein de ces comités des associations de district pour freiner autant que faire se peut l'évolution des coûts. Comme l'année dernière, je vous remercie donc par avance, Mesdames et Messieurs les conseillers généraux, de ne pas perdre de vue les effets des projets en cours sur nos comptes à l'avenir et de faire preuve d'un grand sens des responsabilités dans vos interventions sur ce budget.

M. le Président, Mesdames et Messieurs les conseillères et conseillers généraux, au nom du conseil communal, je vous invite à accepter les budgets 2024 tels qu'ils vous sont présentés, soit :

- 1. Le budget d'investissements présentant des dépenses d'investissements de CHF 31'050'000.- et des recettes de CHF 3'222'500.-.**
- 2. Le budget de fonctionnement avec un déficit de CHF 352'270,40 pour un total des charges d'exploitation de CHF 32'842'131.15.- et un total des revenus de CHF 32'489'860.75.**

J'en ai terminé M. le Président. »

M. le Président remercie M. SCHMID pour cette présentation et ces explications.

RAPPORT DE LA COMMISSION FINANCIERE

■ Intervention de Mme Stéphanie OBERSON, présidente de la commission financière

«La commission financière a examiné avec attention le budget de fonctionnement 2024 lors de sa première séance du 21 novembre dernier. M. Thierry SCHMID, vice-syndic et directeur des finances et M. Frédéric ROSSIER, administrateur des finances, étaient également présents. Cette collaboration est fortement appréciée de la commission financière et réduit le nombre de questions restantes adressées à l'ensemble du conseil communal.

Les réponses à celles-ci nous ont été communiquées lors de la séance commune de la commission financière et du conseil communal en date du 28 novembre.

En préambule, la commission financière relève que le document du budget 2024 présenté est redevenu comparable, du fait que les comptes 2022 et les budgets 2023 et 2024 ont tous été établis sur la base du même plan comptable, hormis quelques petits ajustements.

Des commentaires en lien avec des positions ayant subi des modifications, augmentations ou diminutions de charges ou de produits, auraient été néanmoins appréciés et auraient rendu la lecture du document plus aisée pour tout un chacun. Cette observation a été reçue et sera prise en compte pour les prochaines présentations par le conseil communal.

Le budget de fonctionnement 2024 présente un déficit de CHF 352'270.40, pour un total de charges de CHF 32'842'131.15, soit un peu plus de 1 %.

Les produits proviennent essentiellement des impôts. Entre le budget 2022 et 2023, les postes en lien avec les personnes physiques, morales et contributions immobilières ont été augmentés de CHF 1'774'249.- et entre le budget 2023 et 2024, à nouveau pour CHF 1'210'000.-. L'augmentation avoisine, entre les comptes 2022 et le budget 2024, pour ces postes-là uniquement, environ CHF 2.2 mios. Celle-ci provient d'une augmentation estimée de la population en lien avec les constructions en cours, une amélioration du point d'impôt pour les personnes physiques et de rentrées financières non négligeables des personnes morales.

A relever que la compensation de la mise en œuvre de la RIE3, s'élevant à CHF 244'249.-, cessera en 2025.

Au niveau des charges, les conséquences des investissements consentis font leur apparition, notamment au niveau des intérêts des dettes, poste estimé à CHF 647'000.-.

Les postes de dépenses, dans leur globalité, sont évalués sans coupure.

Ceci nous laisse supposer qu'il existe un certain optimisme au niveau des recettes effectives à recevoir en finalité.

La commission financière a également pris connaissance du budget d'investissements intentionnel 2024, représentant des dépenses nettes pour un total de CHF 27'827'500.-.

La marge décisionnelle est faible, car, sur cette somme, CHF 25'047'500.- sont des dépenses que nous avons déjà approuvées et qui sont en cours de réalisation.

Les crédits nouveaux, sur lesquels nous serons amenés à nous prononcer, sont chiffrés à CHF 2'780'000.-.

Ce soir, une première dépense nous sera soumise. Elle s'élève à CHF 120'000.- et se rapporte à des travaux d'adaptation des collecteurs dans le secteur Place du Midi et haut de l'Avenue Gérard Clerc.

Les autres objets seront présentés et votés en temps opportun.

En conclusion, la commission financière préavise favorablement le budget de fonctionnement, présentant un déficit de CHF 352'270.40, ainsi que le budget d'investissements intentionnel 2024 et propose au conseil général d'en faire de même.

En vous remerciant de votre attention.».

M. le Président remercie Mme OBERSON pour l'établissement et la présentation de ce rapport.

DISCUSSION DE PORTEE GENERALE

M. le Président ouvre la discussion.

■ **Intervention de M. Jean-Bernard FAVRE, conseiller général (PLR)**

«Un budget, il y a plusieurs manières de le souhaiter et de l'interpréter en fonction de sa vision personnelle, de celles de son groupe et des objectifs communaux. On peut rêver d'un budget idéal et finalement le conseil communal doit établir un budget pragmatique en tenant compte des besoins prioritaires et nécessaires tout en y insérant des projets de vision pour le développement futur, le tout en acceptant et respectant la limite de nos moyens financiers.»

Le budget qui nous est soumis ce soir pour acceptation tient compte de ces éléments essentiels et il n'a pas dû être facile à réaliser. En effet, notre exécutif déborde d'idées et de projets pour le futur de notre commune, que ce soit en infrastructures, en mobilité ou en embellissement, ce qui démontre un dynamisme et surtout une envie de créer un environnement agréable et rationnel pour tous les romontois et romontoises.

La réalité est différente car nous nous sommes engagés pour la réalisation d'importants projets attendus depuis tellement longtemps. La nouvelle école et l'aménagement du plateau d'Arruffens accaparent une partie de nos ressources financières, ce qui limite nos possibilités dans l'investissement d'autres projets. Nous devons être fiers de cette décision et ne pas la regretter. Si l'on tient compte encore des charges liées qui grignotent année après année toujours un peu plus de nos ressources et les associations intercommunales qui modifient aussi, sans qu'on puisse beaucoup les contrôler, le droit de disposer librement de nos revenus, notre marge de manœuvre devient effectivement plus restreinte.

Malgré tout ça, Romont avance et pourra compter sur de nouvelles ressources fiscales. Les immeubles en construction vont se remplir de nouveaux contribuables, des entreprises ont annoncé leur arrivée, des friches industrielles ont été rachetées. Ce sont des signes encourageants qui démontrent que Romont est devenue une commune attractive.

Romont a aussi entamé sa mue afin de devenir une commune estampillée « respectueuse de l'environnement ». Certes, cette transformation ne va pas assez vite aux yeux de certains, mais elle a au moins le mérite d'être en route ou sur les rails ! Le récent clip vidéo montre bien que notre commune a cette volonté et en plus, qu'elle sait communiquer.

Le groupe PLR, que je représente, a confiance dans l'avenir et en notre exécutif. Nous en avons eu la preuve à l'examen de ce budget qui était dénué de tous commentaires et qui nous a paru, dans un premier temps, bien austère. Les membres de notre groupe ont été actifs, ils ont posé des questions à nos conseillers communaux et à nos représentants à la commission financière. A ces interrogations, des réponses claires ont été données. Nous avons apprécié cette maîtrise des dossiers et la clarté des réponses, ce qui démontre une excellente préparation et une transparence totale, celle justement voulue par le conseil communal.

Au final, le groupe PLR accepte ce budget mais restera très attentif tout au long de l'année à sa concrétisation. Les dépenses nécessaires seront priorisées alors que celles plus émotionnelles attendront. Le maintien de notre fiscalité actuelle sera l'objectif principal. Nous tenons à féliciter toutes celles et tous ceux qui se sont engagés-es à la réalisation de ce budget et plus particulièrement M. Thierry SCHMID, notre ministre des finances et M. Frédéric ROSSIER, notre administrateur des finances, de véritables virtuoses des chiffres !

Je vous remercie de votre attention et je vous invite, Mesdames et Messieurs, à accepter ce budget dans la version originale du conseil communal.»

■ **Intervention de Mme Stéphanie PITTET, conseillère générale (Le Centre)**

«Lors de sa séance de préparation du 11 décembre, le groupe Le Centre a analysé les budgets des investissements et de fonctionnement pour l'année 2024.

Le budget de fonctionnement présente un déficit raisonnable, qui nous paraît justifié, au vu des charges prévues nécessaires au bon fonctionnement de notre commune.

Relevons néanmoins la forte augmentation des charges liées des associations intercommunales. Nous demandons au conseil communal de travailler avec beaucoup de rigueur au sein de ces différentes associations afin de limiter l'augmentation des coûts, année après année.

Le groupe Le Centre relève la bonne gestion des deniers publics et a accepté à l'unanimité le budget des investissements ainsi que celui de fonctionnement.

Nous adressons nos remerciements au conseil communal, à son directeur des finances M. Thierry SCHMID ainsi qu'au responsable du service des finances, M. Frédéric ROSSIER.»

■ **Intervention de M. Dominique ZÜRCHER, conseiller général (PS)**

«En premier lieu, le groupe PS tient à remercier les auteurs du projet de budget 2024 pour le travail accompli et les documents élaborés. Les informations présentées par M. le Vice-syndic ont été les bienvenues. Cependant, comme nous avons déjà eu l'occasion de le formuler il y a une année, et comme cela a été aussi relevé dans le rapport de la commission financière, nous regrettons à nouveau le manque de clarté ou d'explications fournies avec les documents remis, qui ne rendent pas la compréhension des chiffres et de leur évolution aisée, d'autant plus dans cette nouvelle version MCH2.

Pour les prochaines années, nous demandons qu'un récapitulatif écrit des principales modifications et adaptations soit intégré aux documents élaborés.

Le groupe PS a pris le temps d'analyser le budget élaboré et en souligne sa teneur dépouillée, ne révélant pas une ambition ou une volonté du conseil communal de s'investir dans certaines des préoccupations de nos concitoyennes et concitoyens, notamment dans les domaines suivants :

- *soutien en faveur de nos aînés-es, notamment dans le domaine de la santé et de l'accompagnement à domicile ;*
- *soutien aux jeunes, aux familles, par l'intermédiaire de structures adaptées telles que crèches, centre de loisirs ;*
- *soutien au développement de l'usage des transports publics et de la mobilité douce ;*
- *soutien à la mise en place de mesures d'améliorations du cadre de vie au centre de notre cité.*

Les nouveaux projets inscrits au budget des investissements 2024 sont quant à eux limités, s'élevant à 2 millions de francs. Nous ne pouvons donc qu'encourager le conseil communal à s'investir dans une politique progressiste permettant de rendre Romont plus attractive et plus facile à vivre pour toutes et tous.

Nous vous remercions de votre attention.»

■ **Intervention de M. Fabrice CORBAT, conseiller général (Les Vert-e-s)**

«Notre groupe a pris connaissance des budgets d'investissements et de fonctionnement 2024 lors de sa dernière séance.

Nous remercions M. le directeur ainsi que M. l'administrateur des finances pour la bonne tenue du document présenté.

Nous constatons un léger déficit, qui s'explique largement par les investissements consentis.

Si nous comprenons aisément que des choix financiers difficiles ont dû être opérés afin de parvenir à ce budget proche de l'équilibre, nous souhaitons toutefois rappeler au conseil communal notre responsabilité face aux défis à venir. Le déclin de la biodiversité et l'urgence climatique nous obligent à ne pas sous-estimer les investissements futurs en faveur de l'environnement. Restreindre aujourd'hui nos dépenses pour la promotion des énergies renouvelables et la diminution de notre consommation énergétique reviendrait à multiplier la facture future par un coefficient inversement proportionnel à notre inaction actuelle.

Deux montants en particulier nous ont interpellés dans le budget 2024. Le projet de place de fête dans le secteur du Bicubic qui ne devra pas être une nouvelle tentative d'augmenter le stationnement à cet endroit sous peine de connaître le même sort que le projet initial. Le second est le montant dévolu à l'acquisition de terrain. Si la Suisse dispose de suffisamment de bonnes terres agricoles pour garantir sa sécurité alimentaire en cas de pénurie, les chiffres publiés par l'Office fédéral du développement territorial (ARE), il y a une quinzaine de jours, montrent aussi que la réserve est faible et ne représente que 1.6 % de plus que le minimum. Il n'est plus question de bétonner sans considération nos terres agricoles. De très sérieuses justifications seront nécessaires.

Nous sommes convaincu-e-s que le conseil communal a pleinement conscience de sa responsabilité dans ce domaine urgent et qu'il saura faire les choix judicieux en matière d'investissements futurs.

Nous réitérons notre demande formulée lors de la discussion du budget l'an dernier. Le conseil communal doit mettre en route sans délai les réformes dont dépendent de nouvelles ressources indispensables au développement de notre commune : taxation du stationnement sur l'ensemble du domaine public communal, mise aux normes des taxes sur l'eau et l'épuration, participation au plan directeur de bassin versant sur l'eau potable, etc.

Nous attendons les amendements des différents groupes mais, en l'état, nous soutenons un vote favorable du budget présenté.»

■ **Intervention de M. Lukas BIELER, conseiller général (PVL)**

«Le groupe Vert'Libéral a étudié avec intérêt le budget d'investissements et de fonctionnement. Nous apprécions la vision claire du ministre et de l'administrateur des finances. Ils sont toujours en mesure de répondre à des questions de compréhension. Comme cela a déjà été dit, des commentaires seront bienvenus l'année prochaine. Nous trouvons aussi la présentation du budget d'investissement moins claire que l'année passée – à revoir éventuellement.

Nous constatons une augmentation importante des charges, notamment provenant des associations de communes. Selon notre information, et comme notre ministre des finances vient encore de l'exprimer, le conseil communal de Romont s'engage beaucoup à contenir l'augmentation de ces

charges liées. Nous soulignons que cela est très important et encourageons le conseil communal à continuer à être très vigilant à ce sujet.

Le groupe Vert'Libéral proposera une modification pour le budget de fonctionnement, mais soutient par ailleurs le budget de fonctionnement et d'investissements et remercie M. SCHMID, M. ROSSIER ainsi que leur équipe pour le travail accompli.»

■ **Intervention de M. Jean-Baptiste MOREL, conseiller général (HN)**

« Le groupe Horizons Nouveaux a examiné avec attention le budget de fonctionnement et d'investissements 2024 que proposent les différents services de la commune et le conseil communal.

Tout d'abord, nous remercions toutes les personnes qui ont œuvré à établir ce budget, ainsi que le trésorier communal, M. Frédéric ROSSIER et le responsable des finances, M. Thierry SCHMID.

Le budget des investissements n'a pas donné lieu à des questions au sein de notre groupe et il conforte notre opinion exprimé dans nos messages précédents sur le fait qu'ils seront bien entendu moins importants ces prochaines années. On remarque quand même l'effort consenti par le conseil communal pour maintenir des investissements pour le développement de notre commune. Nous avons fait le choix d'investir pour la formation de la future génération et elle disposera d'un bel outil pour s'épanouir dans notre commune.

Le budget de fonctionnement annonce la fin des bénéfices pour la commune, qui s'explique entre autres par le début des amortissements de nos importants investissements. Cette prévision, que nous espérons plus pessimiste que la réalité, démontre que la commune devra faire des sacrifices dans les prochaines années.

Enfin, concernant le budget de fonctionnement, le groupe Horizons Nouveaux trouverait très intéressant d'avoir des graphiques et des commentaires accompagnant les tableaux récapitulatifs. Ainsi, sa lecture en serait plus aisée. »

La parole n'étant plus demandée, **M. le Président** clôt la discussion de portée générale sur l'entrée en matière du budget. Il passe ainsi à l'examen de chaque projet d'investissement soumis à l'approbation du conseil général.

3.2 DEMANDE DE CREDIT DE CHF 120'000.- POUR DES TRAVAUX D'ADAPTATION DES COLLECTEURS DANS LE SECTEUR DE LA PLACE DU MIDI ET HAUT DE L'AVENUE GERARD CLERC

M. le Président passe la parole à **M. François HELFER**, conseiller communal en charge du dicastère ENVIRONNEMENT/ENERGIE, pour la présentation de cette demande de crédit.

RAPPORT DE LA COMMISSION FINANCIERE

■ **Intervention de M. Jean-Baptiste MOREL, conseiller général, membre de la commission financière**

« La commission financière a pris connaissance de ce message lors de sa séance de préparation du 21 novembre dernier.

Celui-ci a suscité un débat sur l'actuel état des conduites de la Commune de Romont. Des questions ont été adressées au conseil communal à ce sujet, qui y a répondu lors de la séance d'ensemble du 28 novembre.

Malgré les réponses données, les différents événements météorologiques et les récentes interventions urgentes sur le réseau de canalisations inquiètent la commission.

Elle suggère au conseil communal d'établir et d'identifier les secteurs à risque afin de – si possible - anticiper les problèmes et non pas d'agir uniquement en urgence.

En l'état, la commission financière donne un préavis positif à la réalisation de ce projet indispensable d'amélioration des conduites de la commune. »

DISCUSSION DE PORTEE GENERALE

■ Intervention de M. Luc BARDET, conseiller général (Les Vert·e·s)

« Les Vert-e-s sont bien évidemment désolé-e-s des déboires qui ont affecté les activités de la boulangerie ECOFFEY.

Notre groupe soutient la demande de crédit mais fait toutefois remarquer qu'il est dommage que le conseil communal ne saisisse pas l'opportunité de mettre ce tronçon en séparatif comme le prévoit le PGEE communal (Plan Général d'Évacuation des Eaux).

Pour ce secteur, il est prévu une mise en séparatif selon les opportunités. L'Avenue Gérard Clerc, en aval dans ce secteur, est déjà partiellement en séparatif.

Alors que nous planifions une nouvelle STEP qui nous coûtera des millions, il serait bon de relancer la mise en séparatif afin de réduire autant que possible la taxe compensatoire pour les équivalents habitants encore en unitaire.

Merci pour votre attention. »

■ Réponse de M. François HELFER, conseiller communal

« On y a songé mais l'ensemble de la Grand Rue et de la ville est en système unitaire. Alors ne réaliser que ce tronçon en séparatif n'a pas vraiment de sens et coûte trop cher. En effet, actuellement, tout est en unitaire sur la colline. Ce serait bien de la passer en système séparatif mais les coûts seraient trop conséquents.»

La parole n'étant plus demandée, **M. le Président** clôt la discussion et passe au vote de cette demande de crédit.

VOTE / DECISION

C'EST A L'UNANIMITE DES MEMBRES PRESENTS - SOIT PAR 45 VOIX - QUE LE CONSEIL GENERAL ACCEPTE CETTE DEMANDE DE CREDIT DE CHF 120'000.- POUR DES TRAVAUX D'ADAPTATION DES COLLECTEURS DANS LE SECTEUR DE LA PLACE DU MIDI ET HAUT DE L'AVENUE GERARD CLERC.

3.3.1. VOTE FINAL DU BUDGET DES INVESTISSEMENTS 2024

La parole n'étant pas demandée et l'examen des projets d'investissements 2024 soumis à l'approbation du conseil général étant arrivé à son terme, **M. le Président** invite les conseillers généraux et conseillères générales à se prononcer sur le budget de l'ensemble des investissements pour l'année 2024.

VOTE / DECISION

C'EST A L'UNANIMITE DES MEMBRES PRESENTS - SOIT PAR 45 VOIX - QUE LE CONSEIL GENERAL ACCPETE LE BUDGET DES INVESTISSEMENTS QUI PRESENTE

DES DEPENSES POUR	CHF	31'050'000.-
DES RECETTES POUR	CHF	3'222'500.-
UN TOTAL DE CHARGES D'INVESTISSEMENTS DE	CHF	27'827'500.-.

BUDGET DE FONCTIONNEMENT

Ni le conseil communal ni la commission financière ne vont reprendre la parole, leurs commentaires ayant été formulés durant la discussion générale d'entrée en matière.

M. le Président propose de passer le budget de fonctionnement chapitre par chapitre en ouvrant la discussion à la suite de chacun d'entre eux. Le conseil général procédera ensuite au vote d'approbation du budget de fonctionnement dans son ensemble.

Avant de parcourir les différents chapitres des budgets de fonctionnement, **M. le Président** rappelle la manière de traiter les éventuels amendements. L'article no 88 de notre règlement du conseil général apporte les précisions suivantes :

Après avoir clôt la discussion, le président demande aux membres du conseil général qui ont présenté des amendements ou des contre-propositions s'ils les maintiennent. Si le conseil communal se rallie aux amendements ou contre-propositions, le vote porte directement sur le texte amendé ou la contre-proposition. S'il n'y a pas de ralliement, la proposition du conseil communal est soumise en premier au vote. Lorsque la proposition du conseil communal obtient la majorité des voix, les autres propositions ne sont plus soumises au conseil général. Lorsque la proposition du conseil communal n'obtient pas la majorité des voix, on vote sur les autres propositions.

M. le Président débute la lecture du budget de fonctionnement à la page 13.

Page 19 - Chapitre 2 « Enseignement et formation »

■ **Intervention de M. Patrice BEAUD, conseiller général (PS) – demande d'amendement pour le compte 2195**

« Nous proposons d'augmenter le budget à la hauteur nécessaire pour subventionner le transport public au sein de la zone 44 des TPF à l'ensemble des enfants scolarisés en primaire.

En tenant compte de 430 enfants de 6 ans et plus, au prix de CHF 486.- pour un an, selon la grille tarifaire 2024 des TPF, cela représente une enveloppe maximum de CHF 208'980.- à considérer si chaque élève sollicite un abonnement.

Cela permet non seulement de respecter le règlement de la loi sur la scolarité obligatoire, mais aussi d'offrir à chaque enfant du primaire la possibilité d'emprunter les lignes de bus de la zone 44 pour d'autres usages.

Le centre sportif de Bossens a été rénové, une ligne de bus régulière existe, des entraînements ont lieu presque tous les jours/soirs lors de la saison sportive. Dans l'autre sens, Epicentre dispose aussi de son arrêt de bus. Ne voilà pas l'opportunité de favoriser le déplacement en transport public ?

Rendre le transport public attrayant représente un investissement conséquent (c'est grosso modo deux travaux urgents de réfection de conduites), mais cela participe à un changement des habitudes bénéfique tant pour le climat que pour la cité, en offrant une alternative au transport automobile qui est trop souvent privilégié par les parents, pour de nombreuses mauvaises raisons.

Nous rappelons que la gratuité des transports publics fait partie des revendications du PS depuis longtemps.

■ **Intervention de M. Jean-François ROCH, conseiller général (PVL)**

« Comme vous le savez certainement, depuis la rentrée scolaire 2023-2024, il existe maintenant deux tarifs différents pour le transport des élèves sur le territoire de la commune. Une famille paie entre CHF 255.- et CHF 565.- pour 1 à 3 enfants pour le bus dédié des Glânes, une autre famille paie potentiellement entre CHF 459.- et CHF 1'683.- pour 1 à 3 enfants pour le bus de ligne 475. Cela dépend si la famille achète des abonnements mensuels ou annuels. En gros, c'est entre 2 et 3 fois plus cher pour la famille dont les enfants empruntent le bus de ligne N° 475.

Le groupe PVL considère cette différence injuste et demande que la différence soit payée par la commune. Nous estimons entre 60 et 70 le nombre d'élèves concernés par cette mise à égalité des tarifs. Pour obtenir un chiffre concret à ajouter au budget, j'ai procédé à un calcul avec 85 élèves répartis dans des fratries de 1 à 3 enfants, ce qui donne un montant de CHF 19'315.- que j'arrondis à CHF 20'000.- à ajouter aux charges du chapitre 2195.

Détails :

<i>40 élèves « seuls »</i>	<i>40 x (CHF 459.- – CHF 255.-)</i>	<i>40 subventions à CHF 204.-</i>	<i>CHF 8'160.-</i>
<i>30 élèves « duos »</i>	<i>30 x (CHF 459.- + CHF 459.- – CHF 445.-)</i>	<i>15 subventions à CHF 473.-</i>	<i>CHF 7'095.-</i>
<i>15 élèves « trios »</i>	<i>10 x (CHF 459.- + CHF 459.- + CHF 459.- – CHF 565.-)</i>	<i>5 subventions à CHF 812.-</i>	<i>CHF 4'060.-</i>
<i>Total 85 élèves</i>			<i>CHF 19'315.-</i>

Vous pourrez constater la différence dans les charges du chapitre 2195 entre le budget 2023 et le budget 2024. Ces charges sont inférieures d'environ CHF 95'000.- pour 2024. Ceci est dû en grande partie au fait que le bus de la ligne 475 est passé d'une ligne dédiée à une ligne officielle. Pour information, le bus dédié des Glânes coûte CHF 117'000.- par année. Certes le financement de la ligne 475 n'est pas devenu gratuit, mais comme c'est maintenant un bus de ligne, son financement est réparti entre la confédération, le canton et les communes, ce qui coûtera beaucoup moins cher à la commune.

En préparant cette demande d'amendement, plusieurs remarques et craintes me sont parvenues, venant entre autres, mais pas seulement, du conseil communal et des services communaux.

Première remarque avec laquelle je suis 100 % d'accord : si les enfants vont à pied à l'école, l'abonnement de bus coûtera zéro franc aux parents et il faut encourager les élèves à le faire. Mais il faut quand même s'imaginer que lorsque des enfants qui ont 6-7-8 ans doivent se rendre à l'école en empruntant des trajets qui peuvent mesurer jusqu'à 1,5 km, non pourvus de trottoirs sur l'ensemble du cheminement, avec des traversées de routes dangereuses, on peut comprendre la volonté des parents de voir leurs enfants effectuer ces trajets en bus. Le jour où les cheminements seront vraiment sécurisés, alors on pourra rediscuter du sujet.

Deuxième remarque qui a été évoquée : en voulant gommer une inégalité, on va en créer une autre. Les enfants avec un abonnement TPF pour la ligne 475 auront ainsi le droit de voyager aussi en dehors des horaires de classes dans toute la zone Frimobil N° 44, c'est-à-dire la zone qui englobe Romont/Billens/Prévonloup/Villars-Bramard, et ceci contrairement aux enfants ayant l'abonnement pour la ligne des Glânes qu'ils payeraient le même prix. Croyez-moi, ce que demandent les parents, c'est simplement un abonnement avec un prix équitable pour aller à l'école, et non pas la possibilité d'effectuer un trajet Romont - Prévonloup le dimanche sans que leur enfant doive payer la course.

Une crainte également entendue serait que les parents se ruent sur cet abonnement pour que leur enfant profite du bus en dehors de l'école dans cette fameuse zone 44, mais ces parents savent aussi qu'avec une carte junior qui coûte CHF 30.- par année, leur enfant peut voyager, accompagné d'un parent, en bus ou en train dans toute la Suisse, et non pas seulement en bus jusqu'à Villars-Bramard.

Un autre risque rapporté serait que beaucoup de parents profitent d'acheter cet abonnement même si leur enfant n'a que quelques centaines de mètres à faire jusqu'à l'école. Cela n'était pas le cas avant, cela ne le sera pas non plus à l'avenir.

Lors de la séance du conseil général d'octobre dernier, nous avons demandé que le subventionnement soit valable pour la durée d'abonnement dès l'année scolaire 2023-2024, la partie du prix concernant 2023, qui ne concerne pas directement le budget 2024, sera couvert sans problème dans les comptes 2023 étant donné que ceux-ci bénéficieront de l'économie de charge du bus 475 qui est passé en bus de ligne en 2023.

Pour résumer et pour que tout soit bien clair, ceci n'est en tout cas pas une quelconque demande de gratuité des transports puisque le groupe PVL y est opposé ; cela ne concerne pas du tout les élèves de la Maula pour qui les frais de transport sont déjà pris en charge par la commune. Mais cela concerne principalement les élèves de la zone des Echervettes qui, en devant parcourir jusqu'à 1,5 km, devraient payer 2 à 3 fois plus cher que des élèves de Chavannes qui ont un trajet plus court pour aller à l'école en ville. Si les cheminements pour aller à l'école étaient entièrement sécurisés, je ne serais pas en train de faire cette demande ce soir.

Et dernière chose, lorsque l'école En Bouley sera opérationnelle, il y aura certainement besoin de moins de trajets en bus.

Je vous encourage donc à soutenir cette demande d'augmentation de charge de CHF 20'000.- au chapitre 2195 du budget 2024. »

■ **Réponse de Mme Murielle JAQUIER-ELTSCHINGER, conseillère communale**

« Devant apporter une réponse concernant les transports scolaires suite à la précédente séance du conseil général, je vais donc vous transmettre différents éléments sur le sujet, que vous avez certainement déjà entendu :

Des demandes de modifications ont déjà été formulées dans le cadre des budgets pour les transports scolaires, et pour rappel je relève deux interventions, représentant là la volonté de la majorité des membres du conseil général :

- 2020

Lors de l'établissement du budget 2021, une demande par un conseiller général était formulée pour l'ajout au budget de fonctionnement de CHF 200'000.- pour la mise en place d'un transport dédié pour les élèves de 1H à 4H de toute la commune. La majorité des membres du conseil général a refusé cette demande et validé la variante proposée par le conseil communal.

- 2022

Lors de l'établissement du budget 2023, la demande d'un conseiller général consistait à ajouter un montant de CHF 193'000.- pour que des transports par minibus soient mis en place pour les élèves de 1H à 4H sur toute la commune. Le conseil communal a proposé de maintenir tel quel le montant alloué au budget, ce qui a à nouveau été soutenu à la majorité par le conseil général.

Ce qui suit va donc être en partie une répétition de ce qui a déjà été évoqué lors de précédentes séances, mais il est primordial de rappeler le cadre avec ce sujet complexe des transports scolaires.

La législation et les directives cantonales prévoient un transport garantissant la sécurité des élèves et un transport qui, dans la mesure du possible, doit être assuré via des transports publics.

Au niveau du canton, un mémorandum sur le déplacement des élèves a été rédigé afin de rassembler, dans un document de référence, les directives relatives à ce genre de déplacement.

En préambule, il est indiqué entre autres que : "Sur le plan cantonal, le trafic induit par les écoles est intégré, dans la mesure du possible, dans les prestations offertes par les transports publics concessionnaires financés par les conventions d'offre. Toutefois, la réunion de plusieurs écoles en cercle scolaire, la longueur et le caractère particulièrement dangereux de certains trajets, l'absence de transports publics dans certaines régions ont nécessité la mise en place de transports d'élèves." Tenant compte de ce qui précède, le conseil communal veille à la prise en charge des transports pour les élèves sur l'entier du territoire communal. La future école sur le site En Bouley générera également des modifications et adaptations, car un nombre important d'élèves résident sur le plateau d'Arruffens. De ce fait, il est essentiel de privilégier la mobilité douce et d'utiliser l'argent public plutôt pour ces aménagements.

Une étude sur la reconnaissance des trajets scolaires sur tout le territoire de la commune a déjà été réalisée par le bureau Team+ en mars 2021. Elle sert de base de travail, en relation avec l'étude du service de la mobilité orientée sur le trajet depuis le quartier de la Maula vers les écoles, pour l'aménagement et la sécurisation des trajets scolaires.

La commune remplit son obligation pour le déplacement des élèves, et les élèves du primaire peuvent utiliser :

1. Le bus de ligne 475 La Maula

C'est bien la décision de 2022 du Tribunal Cantonal, et les démarches entreprises par les TPF pour la mise en conformité des arrêts de la Maula, qui ont généré ce changement de considération de la ligne.

De ce fait, les abonnements "scolaires" de la commune à CHF 255.-/an ne sont plus utilisables sur cette ligne mais il est obligatoire de disposer d'un titre de transport valable pour le réseau Frimobil (zone 44) des TPF, au prix de CHF 459.- pour l'abonnement annuel à ce jour. De plus, la commune a l'obligation de financer un accompagnement pour les élèves de moins de 7 ans.

Les élèves disposant d'un tel abonnement peuvent l'utiliser en dehors des temps scolaires et sur toute la zone 44.

A toutes fins utiles, je précise que les enfants n'ayant pas 6 ans révolus voyagent gratuitement.

Le coût de la ligne La Maula figure désormais dans les coûts du réseau (chapitre 6220 Trafic régional).

Pour les élèves utilisant le bus de ligne 475, l'abonnement annuel est déjà pris en charge par la commune pour ceux dont le chemin jusqu'à l'école est concerné par le critère de dangerosité (entre autres tous les élèves de la Maula) ou habitant au-delà des 2,5 km.

2. Le bus dédié Les Glânes (Berlens)

Ce bus est uniquement dédié aux transports scolaires ; l'abonnement valable est celui émis par la commune, et comme les années précédentes, vendu au prix de CHF 255.-/an (prix dégressif en fonction du nombre d'enfants). Ce transport étant dédié, il est obligatoire que tous les élèves du primaire soient assis et ceinturés.

L'abonnement n'est utilisable que pour les trajets scolaires et aucunement valable dans la zone 44 Frimobil.

Le coût de la ligne est pris en charge dans les transports scolaires, soit env. CHF 117'000.-.

Pour les élèves utilisant le bus dédié, l'abonnement annuel est déjà pris en charge par la commune pour ceux dont le chemin jusqu'à l'école est concerné par le critère de dangerosité ou habitant au-delà des 2,5 km.

3. Mini-bus pour les élèves habitant au-delà des 2,5 km

La commune prend en charge les frais du transporteur.

Il n'existe pas d'abonnement particulier pour les élèves.

Le coût de ce mini-bus est de CHF 47'000.- pour l'année scolaire 2023-2024.

En conclusion

La commune tient compte de l'ensemble du territoire et assume financièrement les trajets ou abonnements pour les élèves dont le chemin est considéré comme dangereux ou au-delà des 2,5 km. Il n'existe pas de différence de traitement.

De plus, le conseil communal prend en charge l'abonnement de bus annuel pour tous les élèves de 1H et 2H (pour le bus de ligne, cela concerne les élèves dès 6 ans en 2H).

Les parents des élèves, pour qui le trajet n'est pas considéré comme dangereux ou en-deçà des 2,5 km, font le choix de proposer à leurs enfants d'aller à pied ou à vélo à l'école ou de prendre le bus.

Pour les élèves dont le chemin vers l'école n'entre pas dans les critères de dangerosité et en-deçà des 2,5 km, la politique du conseil communal vise à favoriser la mobilité douce. Des montants importants figurent d'ailleurs au budget 2024 pour la sécurisation du chemin des écoliers.

Il me semble encore important de préciser que c'est bien le changement d'affectation de ligne qui a créé la différence de tarification et que ce n'est pas le conseil communal qui a augmenté le prix de l'abonnement.

▪ **Réponse du conseil communal à l'amendement du groupe PS**

Si nous voulons obtenir l'équité pour tous les enfants, il faut le même abonnement pour tous. Comme précisé et comme nous parlons bien du budget 2024, donc de la rentrée scolaire 2024-2025, il s'agit de 430 abonnements à CHF 486.-, donc nous obtenons un montant de plus de CHF 200'000.- pour cette demande d'amendement.

De plus, il ne faut pas oublier qu'une augmentation de la fréquentation des lignes pourrait induire des coûts supplémentaires car si vraiment tous les élèves prennent le bus, alors les capacités des bus doivent être aussi augmentées.

La gratuité ne va pas améliorer la sécurité du chemin des écoliers.

J'aimerais faire référence au chapitre 6.2 du memorandum "Le chemin de l'école, une part de la vie de l'enfant" indiquant ceci :

« Aller à pied ou à vélo à l'école ou jusqu'à l'arrêt du bus est une habitude saine et agréable pour l'élève, le transport de l'enfant en voiture devant être l'exception en raison des nuisances induites, principalement en termes de sécurité aux abords des écoles.

L'enfant doit faire l'expérience du chemin de l'école ; c'est pour lui un moment important de la journée. Il apprend ainsi à gérer son temps et à mieux connaître son environnement. Il apprend aussi à mieux maîtriser la route en tant que piéton ou cycliste. »

Tenant compte de ces indications, le conseil communal n'est pas favorable à cette demande d'amendement et propose de maintenir tel quel le montant alloué au budget. »

▪ **Réponse du conseil communal à l'amendement du PVL**

Question antérieure du conseil général :

« Pourquoi cette différence de tarif sur le territoire communal ? »

Je pense avoir déjà expliqué pourquoi les deux tarifs étaient différents. Cette mise en conformité de la ligne fait suite à la décision du Tribunal Cantonal qui génère une tarification venant des TPF (tarification Frimobil).

Pour être exact, votre demande d'ajout de CHF 20'000.- concerne bien le budget 2024, et donc la prise en charge de la différence à la rentrée scolaire 2024-2025 ? Auquel cas il faut tenir compte de l'augmentation de la tarification des TPF.

▪ **Réponse de M. Jean-François ROCH, conseiller général (PVL)**

Bien sûr que cela concerne le budget 2024, mais pour la part 2023, comme une économie de CHF 85'000.- a été réalisée (le bus est passé en bus de ligne), il y a donc moyen, sur ces CHF 85'000.- (même si la commune y participera aussi financièrement), d'utiliser une partie pour les abonnements 2023-

2024 sur les comptes 2023. Je l'avais précisé dans mon message. Ce serait intéressant de disposer des chiffres de la participation du canton et de la confédération. »

■ **Intervention de M. Thierry SCHMID, vice-syndic**

« Nous discutons du budget 2024 et non d'une nouvelle dépense 2023. Une proposition d'augmentation des dépenses 2023 dans le cadre des discussions du budget 2024 n'est pas le bon outil parlementaire. Je rappelle, en outre, qu'une augmentation a déjà eu lieu pour la commune qui prend en charge les abonnements pour les enfants dont le trajet est considéré comme dangereux. Donc les coûts pour la commune augmentent bel et bien. Ce soir, nous discutons bien du budget 2024 et non d'une dépense complémentaire sur le budget 2023. »

■ **Intervention de Mme Christelle MASUR LUU, conseillère générale (Les Vert-e-s)**

« Les Vert-e-s soutiennent la proposition du groupe Vert'Libéral. Il s'agit d'une proposition de compromis raisonnable à notre avis. En effet, la situation actuelle, bien que légale, crée une inégalité.

Les Vert-e-s ont pour objectif de rendre sûr le chemin de l'école pour tous les enfants habitant notre commune, quel que soit le quartier dans lequel ils résident. Malheureusement, le retard pris en matière de promotion de la mobilité douce et de la sécurisation du domaine public n'est pas nouveau.

L'inaction communale en matière de mobilité a été mise en évidence lors de tous les audits du programme « Cité de l'énergie » depuis que la Commune de Romont y participe. Il n'est donc pas étonnant qu'un nombre croissant de parents se mobilisent et font connaître leur mécontentement.

En attendant que l'ensemble des rues résidentielles soient correctement sécurisées, c'est-à-dire en zone 30 ou 20 km/h, et que l'ensemble des passages piétons sur les axes principaux soient aux normes actuelles, nous appuierons les propositions allant dans le sens de l'équité et de la gratuité de l'accès à l'école.

La meilleure solution est bien entendu d'aller à pied à l'école, mais pour le moment, ce n'est pas possible partout.

Merci pour votre attention. »

■ **Intervention de M. Jean-Claude CORNU, syndic**

« On dit que « tout doit être gratuit jusqu'au jour où tout sera sécurisé ». Si on va dans le sens de cette gratuité, ce sont jusqu'à CHF 200'000.- de frais supplémentaires par année qui ne pourront être affectés au reste du fonctionnement. Or, on entreprend d'importants travaux en faveur de la sécurisation du domaine public, à savoir le 30 km/h dans la vieille-ville, avec tout ce que cela implique, l'esplanade d'Arruffens avec le 30 km/h depuis la Route En Bouley jusqu'à la Route de la Condémine. On souhaite réaliser un passage relativement compliqué depuis le Glaney vers l'ancienne laiterie. Il y a aussi le passage pour piétons à la Rue des Comtes, Les Glânes, etc.

Si vous préférez affecter l'argent à la gratuité des transports à hauteur de CHF 200'000.- env. ou CHF 20'000.- selon la variante proposée, n'en demeure pas moins le problème de l'égalité de traitement. Il faut traiter de manière semblable les choses qui sont semblables, et traiter de manière différente les choses qui sont différentes.

Si vous préférez consacrer CHF 20'000.- ou CHF 200'000.- pour la gratuité des transports plutôt que de disposer de cet argent pour la sécurisation et la mobilité douce, le choix vous appartient, évidemment. Mais il ne faudra pas venir dire qu'il ne se passe rien et que la Commune de Romont n'avance pas. Au budget 2024 figure la réalisation d'une voie de mobilité douce entre le giratoire de la Maula et la Gare. Cette amélioration au niveau de la mobilité douce ne règlera pas le problème de la route mais celui des piétons et cyclistes. On préfère mettre l'argent sur ce genre d'amélioration plutôt que de répondre à des préoccupations de parents hyper-sécuritaires. Je ne veux pas jouer le « vieux jeu ». Beaucoup de jeunes parents sont très contents d'apprendre à leurs enfants, dès leur plus jeune âge, à affronter les problèmes de la vraie vie, dont font partie aussi les problèmes de sécurité routière. »

■ **Intervention de M. Jean-Baptiste MOREL, conseiller général (HN)**

« Plutôt que d'investir dans la gratuité des transports scolaires, pourquoi ne pas investir cet argent pour la réintroduction de patrouilleurs scolaires avec l'aide de nos aînés qui seraient peut-être très intéressés à ce mélange avec d'autres générations. Pourquoi ne pas redémarrer un pédibus, surtout dans les endroits qui posent problème, ce qui pourrait être une solution pour ne pas investir trop d'argent dans des transports scolaires. »

■ **Intervention de Mme Géraldine DAFFLON, conseillère générale (Le Centre)**

« Lors de sa séance de préparation, le groupe Le Centre a pris connaissance de la demande d'amendement déposée par M. ROCH. Cette demande a créé de vifs débats au sein du groupe et surtout un besoin de clarification.

Nous n'allons pas revenir sur les faits qui ont conduit la ligne de bus 475 à devenir une ligne officielle et non plus une ligne dédiée au transport scolaire.

Selon le règlement scolaire, art. 2

« le conseil communal organise et finance les transports scolaires au sens de la législation scolaire. Ainsi, notamment, il reconnaît les transports gratuits en raison de la longueur ou de la dangerosité du trajet. La pratique consiste en la prise en charge des coûts des transports pour tous les 1H et 2H, pour les élèves habitant à plus de 2,5 km de l'école et pour les enfants dont les trajets sont réputés dangereux. »

En priorité, les efforts financiers et organisationnels doivent aller dans le sens de la sécurisation des chemins. Tant que les travaux nécessaires n'auront pas été réalisés, la dangerosité des parcours empêche certains élèves de se rendre à pied à l'école et oblige la commune à financer les transports. C'est le cas pour La Maula, Les Glânes, Les Rochettes, Les Trois Sapins.

Cette demande d'amendement souhaite gommer une inégalité entre le prix de bus dédié et des bus de ligne. Pour ce faire, elle demande à la commune de contribuer au financement des bus de ligne pour des élèves qui parcourent un chemin sécurisé, quelle que soit la longueur du trajet.

Nous sommes conscients de la problématique des transports scolaires et d'une situation actuelle non satisfaisante pour les plus jeunes élèves. Cependant, la solution proposée ne nous semble pas la plus adéquate. La solution des travaux de sécurisation ou la gratuité des transports pour les plus jeunes (1H à 4H) nous semble plus pertinente pour améliorer la situation.

Pour ces raisons, lors de sa rencontre, le groupe Le Centre n'a majoritairement pas soutenu cette demande d'amendement. »

■ **Intervention de M. Patrice BEAUD, conseiller général (PS)**

« J'aimerais encore préciser une chose. Il ne s'agit pas tellement d'une question de sécurisation dans notre intervention mais d'abord d'une question de transports. Nous profitons du compte 2195 mais nous pourrions faire la demande dans un autre chapitre. Nous maintenons donc notre amendement. »

Le conseil communal ne se ralliant pas à l'amendement proposé, le conseil général doit voter conformément à l'art. 88 du RCG, à savoir en votant d'abord la proposition du conseil communal.

M. le Président soumet ainsi au vote la proposition du conseil communal telle que présentée aujourd'hui, à savoir la conservation des transports scolaires payants selon la loi scolaire.

VOTE / DECISION

C'EST PAR 24 OUI, 16 NON ET 5 ABSTENTIONS QUE LE CONSEIL GENERAL ACCEPTE LA PROPOSITION DU CONSEIL COMMUNAL.

PAR CONSEQUENT, L'AMENDEMENT DE M. BEAUD EST REJETE.

AMENDEMENT DE M. ROCH

M. le Président s'adresse à M. ROCH pour savoir s'il maintient son amendement.

M. ROCH répond par l'affirmative. Le procédure est ainsi la même que pour l'amendement précédent.

Le conseil communal ne se ralliant pas à l'amendement proposé, le conseil général doit voter conformément à l'art. 88 du RCG, à savoir en votant d'abord la proposition du conseil communal.

M. le Président soumet ainsi au vote la proposition du conseil communal, à savoir la conservation des transports scolaires payants selon la loi scolaire et telle que présentée aujourd'hui.

VOTE / DECISION

C'EST PAR 23 OUI ET 22 NON QUE LE CONSEIL GENERAL ACCEPTE LA PROPOSITION DU CONSEIL COMMUNAL.

PAR CONSEQUENT, L'AMENDEMENT DE M. ROCH EST REJETE.

La parole n'étant plus demandée, **M. le Président** passe au vote final du budget de fonctionnement 2024.

3.3.2. VOTE FINAL DU BUDGET DE FONCTIONNEMENT 2024

VOTE / DECISION

C'EST PAR 44 OUI ET 1 ABSTENTION QUE LE CONSEIL GENERAL ACCEPTE LE BUDGET DE FONCTIONNEMENT 2024 QUI PRESENTE

UN TOTAL DE CHARGES DE	CHF 32'842'131.15
UN TOTAL DE REVENUS DE	CHF 32'489'860.75
SOIT UN DEFICIT DE FONCTIONNEMENT DE	CHF 352'270.40.

4. DECISION DE TRANSMISSION DU POSTULAT DU 12 OCTOBRE 2023 INTITULE « AMENAGEMENT DU TROTTOIR ROUTE DE BOSSENS »

Lors de la séance du conseil général du 12 octobre dernier, M. Philippe AYER a déposé un postulat. Le bureau l'a examiné et considéré comme recevable. Il appartient dès lors au conseil général de décider de sa transmission ou non au conseil communal.

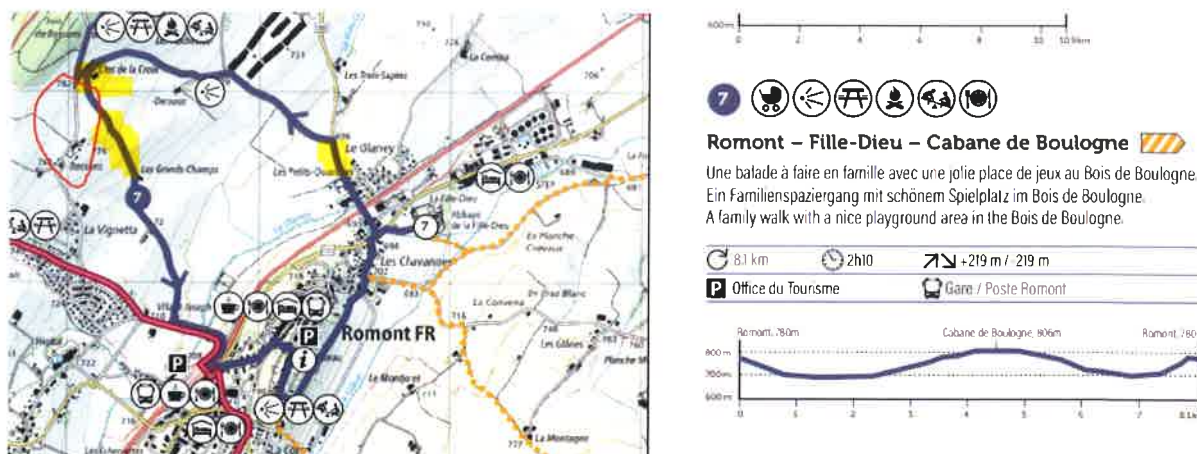
OUVERTURE DE LA DISCUSSION

■ Intervention de M. Lukas BIELER, conseiller général (PVL)

« Le groupe Vert'Libéral a pris connaissance avec intérêt du postulat de M. Philippe AYER et soutiendra sa transmission afin que le conseil communal considère la réfection de ce tronçon.

Nous profitons de cette opportunité donnée pour inviter le conseil communal à élargir la réflexion à l'accès par mobilité douce à la forêt de Boulogne dans sa globalité. En effet, l'accès à vélo reste assez dangereux, même après la réfection proposée, surtout pour des enfants. Si l'accès à pied depuis La Maula était facilité par la réfection, l'accès pour les piétons depuis les autres quartiers de Romont reste difficile. Sur la carte disponible à l'Office de Tourisme, l'accès semble tout facile et est même suggéré comme balade en famille. Dans la réalité, je me suis fait klaxonner sur le bout de route cantonale direction Payerne sans trottoir, regarder de travers par l'agriculteur au Clos de la Croix qui n'était pas au courant qu'un chemin passait par sa ferme, pour finalement constater qu'entre le Clos de la Croix et les Grands Champs), le chemin indiqué sur la carte existe uniquement en partie. Si on arrivait à compléter ce parcours, ce serait un accès encore plus sécurisé et plus intéressant pour les piétons et les cyclistes.

Merci pour votre attention et merci à Philippe AYER d'avoir proposé une réflexion à ce sujet.



■ **Intervention de M. François-Xavier MEUWLY, conseiller général (HN)**

« Le groupe Horizons Nouveaux soutient la transmission de ce postulat en faveur de la création d'un trottoir le long de la Route de Bossens.

Nous aimerions également suggérer l'exploration d'un itinéraire alternatif, potentiellement en empruntant des sentiers existants par endroits, afin d'optimiser cette proposition.

Nous croyons que cette approche pourrait non seulement améliorer la sécurité mais aussi l'accessibilité de la communauté.

Merci de prendre en considération ces recommandations pour enrichir les propositions futures à ce sujet. »

■ **Intervention de M. Fabrice CORBAT, conseiller général (Les Vert·e·s)**

« Le groupe Les Vert·e·s soutient le postulat qui nous est présenté et remercie ses auteurs pour cette initiative.

Nous souhaitons sensibiliser à nouveau le conseil communal à la pertinence de ne pas relâcher la pression sur le canton afin que ce tronçon particulièrement dangereux voie sa limitation de vitesse baisser à 60 km/h au maximum. Merci pour votre attention. »

La parole n'étant plus demandée, **M. le Président** rappelle qu'en cas d'acceptation de la transmission de ce postulat par le conseil général au conseil communal, ce dernier disposera d'un délai d'un an pour se déterminer.

VOTE / DECISION

C'EST A L'UNANIMITE, SOIT PAR 45 VOIX, QUE LE CONSEIL GENERAL ACCEPTE LA TRANSMISSION AU CONSEIL COMMUNAL DU POSTULAT INTITULE « AMENAGEMENT DU TROTTOIR DE LA ROUTE DE BOSSENS ».

5. DETERMINATION DU CONSEIL COMMUNAL SUR LE POSTULAT DU 13 OCTOBRE 2023 INTITULE « REVITALISATION DU RUISSEAU DE LA GLÂNE – DEMANDE D'ANALYSE »

Le postulat déposé par M. Lukas BIELER intitulé « Revitalisation du ruisseau de la Glâne – demande d'analyse » a été transmis au conseil communal selon la décision du conseil général.

M. le Président cède la parole à **M. François HELFER**, conseiller communal en charge du dicastère ENVIRONNEMENT/ENERGIE, pour la présentation de la détermination du conseil communal.

« Comme indiqué dans la réponse au message, à partir de juillet 2023, c'est l'ABVGN qui s'occupe de la revitalisation de la Glâne. »

■ Intervention de M. Lukas BIELER, conseiller général (PVL)

« Nous remercions M. HELFER pour sa présentation très intéressante et exhaustive ce soir !!!

Pour le dire d'entrée, nous sommes bien sûr très déçus de la détermination du conseil communal.

En effet, nous considérons que le conseil communal n'a pas véritablement répondu à ce postulat. En résumé, nous apprenons une année après la transmission du postulat que le conseil communal ne souhaite rien entreprendre car il considère que c'est désormais l'ABVGN qui est compétente en la matière. Nous recevons, en plus, une présentation qui n'a que peu de relevance pour le sujet des revitalisations.

La revitalisation de la Glâne est importante pour la biodiversité, pour la population et pour l'économie, et elle peut être financée jusqu'à 95 % par la confédération et le canton. Aussi nous avons toutes et tous observé ces dernières semaines que la Glâne et le Glaney sont surchargés en cas de pluies exceptionnelles ; les revitalisations permettent justement de réduire le risque de crues en élargissant l'espace des cours d'eau.

Lors de la séance de constitution du conseil général du 6 mai 2021, les plus jeunes élus-es de chaque groupe ont pu exprimer un souhait ou une attente personnelle. Notre collègue Nicolas PERRIN avait souligné ce jour-là son espoir de voir la revitalisation de la Glâne faire un pas en avant pendant cette législature. Et notre syndic, dans son allocution, avait confirmé que ce projet lui tenait également à cœur. Notre postulat devait permettre d'approfondir la question mais, en substance, nous n'avons pas beaucoup avancé.

Certes, nous accueillons avec intérêt le nouveau rôle qui est donné aux bassins versants ; il permettra de mieux coordonner la protection de nos cours d'eau et peut-être de réaliser des revitalisations ensemble. Mais ce n'est pas parce que des communes se groupent au sein d'une association qu'elles sont libérées de leur responsabilité en matière de revitalisation des cours d'eau et qu'elles ne peuvent plus analyser des options. Aussi, la Commune de Romont étant représentée tant au comité directeur de l'ABVGN (par M. François HELFER) qu'à son assemblée des délégués (par M. Emmanuel BUSSARD), le conseil communal a la possibilité de mettre à l'agenda de l'ABVGN ce sujet.

Que ce soit par une démarche individuelle de la commune, par l'intermédiaire de l'ABVGN, ou encore par le COPIL de la route de contournement, nous sommes confiants que le conseil communal se saisira véritablement de la question et nous donnera un retour lors d'une prochaine séance.

Je me permets ici de faire encore une remarque générale :

Nous savons toutes et tous que la préservation de l'autonomie communale est un des défis pour les communes. Si la collaboration des communes au sein des associations de communes est souhaitable, elle crée en même temps un déficit démocratique, car elle transfère du pouvoir décisionnel des législatifs communaux à des structures non élues par la population. Il est important que le conseil communal soit la courroie de transmission des préoccupations des législatifs dans ces associations de communes. Dans le postulat qui nous occupe, le conseil communal n'a pas encore joué ce rôle. Il serait donc utile de clarifier les possibilités d'action du législatif auprès de ces associations et le rôle de l'exécutif comme relais. »

■ **Réponse de M. Jean-Claude CORNU, syndic**

« On a rappelé que j'avais soutenu initialement cette idée de revitalisation de la Glâne. Je n'aimerais pas refaire le débat de l'élection d'un préfet pour la Glâne.

Je ne peux pas admettre que vous affirmiez que la Commune de Romont se désintéresse du sujet. Bien au contraire puisque, dans le cadre du comité de pilotage de la route de contournement dans lequel siègent des représentants de la Commune de Romont, nous débattons de ces questions. Dans le cadre du remaniement parcellaire de la Praly, du remaniement général, des améliorations foncières, ces questions sont et seront encore discutées. Donc j'ai de la peine à admettre qu'on puisse dire que le conseil communal se désintéresse de ce sujet qui nous tient aussi à cœur.

En attendant, lorsqu'on voit ce que vivent certaines régions, le fait que la Glâne et le Glaney puissent déborder un peu en dehors des zones habitées, ce n'est pas le plus terrible que l'on puisse vivre et je ne sais pas si la revitalisation permettra d'améliorer tellement les choses. Je n'admets donc pas qu'on pense et qu'on dise que le conseil communal se désintéresse de cette problématique.

■ **Intervention de M. Luc BARDET, conseiller général (Les Vert·e·s)**

« Si par sa réponse, le conseil communal souhaitait se moquer de l'auteur, de ses cosignataires et du conseil général qui a voté pour transmettre ce postulat à l'exécutif, c'est très réussi. Après une année entière, le conseil communal ne répond à aucun des sujets qui lui ont été soumis.

Tout renvoyer à l'ABVGN, c'est faire fi du rôle de l'exécutif dans les associations de communes. La Commune de Romont est représentée par un conseiller communal au sein du comité de l'ABVGN. Par ce représentant, la commune est censée influencer l'action de l'association. Encore faut-il faire preuve de leadership !

Seule ville au sein de l'ABVGN, Romont y occupe forcément une place particulière avec des intérêts propres qui ne sont pas toujours ceux des communes plus rurales.

Commune urbaine, Romont a tout intérêt à une Glâne revitalisée afin de régler les problèmes de crue dans ce secteur et offrir une zone de détente plus attractive à l'ensemble de ses habitant·e·s.

Quelques coups de téléphone nous ont donc plus appris qu'une année d'étude par le conseil communal !

Si la compétence pour les revitalisations est bien déléguée à l'ABVGN, la revitalisation de la Glâne ne figure pas dans les priorités de dite association, qui se concentre sur l'épuration, plus particulièrement sur les études pour la nouvelle STEP d'Autigny et des collecteurs qui y mèneront. Aucune étude en lien avec le démarrage prochain du redressement de la ligne TPF vers Bulle n'a, semble-t-il, été faite jusqu'ici, pas plus que pour le projet de route de contournement.

Sachant que la future route de contournement, dans son tronçon Sud, passerait en bordure d'un secteur inondable et chevaucherait même ponctuellement l'espace réservé aux eaux, on peut en déduire qu'il y aurait à l'évidence des synergies dans une démarche conjointe liant route de contournement et revitalisation. Il est peu probable que le projet de route de contournement puisse démarrer sans que la gestion des crues ne soit assurée. Or cette gestion des crues passera vraisemblablement par une revitalisation !

Avec un coût couvert à 80 % par des subventions, cela signifie que, pour un franc versé par la commune, l'état en pose quatre sur la table. A l'heure où les perspectives financières communales se resserrent, investir dans des projets financés à hauteur de 4/5^e par des fonds extérieurs devrait être une priorité.

Merci pour votre attention. »

■ **Réponse de M. François HELFER, conseiller communal**

« En tant que membre du comité directeur de l'ABVGN, j'ai comme responsabilité la protection des eaux souterraines et l'eau potable. C'est M. Nicolas LOSEY, conseiller communal à Autigny, qui est responsable de l'aménagement de l'entretien des cours d'eau et donc, de la revitalisation de la Glâne.

Il faut aussi savoir qu'une partie de la Glâne se trouve sur le territoire de la Commune de Mézières, commune faisant également partie de l'ABVGN. Nous nous sommes constitués il y a peu de temps et nous travaillons mais, pour l'instant, c'est encore un peu tôt. On a pris acte de vos demandes qui seront transmises aux collègues de l'ABVGN. »

Le conseil général remercie le conseil communal pour cette détermination dont il prend acte.

6. ELECTION D'UN MEMBRE A LA COMMISSION DES NATURALISATIONS

Suite à la démission de Mme Sara STREIFF de son poste de membre de la commission des naturalisations, il convient d'élire ce soir un nouveau membre. Ce poste revient au groupe Horizons Nouveaux qui propose la candidature de Mme Valeria RASCHIATORE.

Aucune autre candidature n'est proposée.

Selon l'art. 15 du règlement du conseil général, si le nombre de candidat est égal ou inférieur au nombre de sièges, tous les candidats sont élus tacitement, à moins que l'organisation d'un scrutin ne soit demandée par 1/5^e des membres présents.

L'organisation d'une élection par scrutin de liste n'étant pas demandée, **M. le Président déclare Mme Valeria RASCHIATORE élue membre de la commission des naturalisations.**

Ne siégeant pas au conseil général, l'intéressée a d'ores et déjà annoncé qu'elle acceptait son élection.

Le conseil général adresse ses félicitations à Mme RASCHIATORE pour son élection et lui souhaite plein succès dans cette nouvelle fonction.

«Applaudissements. »

7. DIVERS

7.1. DIVERS DU CONSEIL GENERAL

En ce qui concerne la rubrique «DIVERS » du conseil général, **M. le Président** prie l'assemblée de respecter l'ordre des interventions tel qu'établi, à savoir

1. Les propositions.
2. Les postulats.
3. Les résolutions.
4. Les questions et les éventuelles remarques.

7.1.1. PROPOSITIONS

Néant.

7.1.2. POSTULATS

Néant.

7.1.3. RESOLUTIONS

Néant.

7.1.4. QUESTIONS

M. le Président rappelle que le conseil communal répond aux questions immédiatement ou au plus tard lors de la prochaine séance.

1. Question posée par Mme Jacqueline BOURQUI, conseillère générale (PLR)

Objet

Transports scolaires

« Ma question s'adresse à Mme JAQUIER-ELTSCHINGER. Vous avez fait allusion à une étude décrivant les itinéraires dangereux sur le chemin des écoliers, à savoir une étude du bureau Team+. Serait-il possible de la mettre à disposition du conseil général ou de nous rappeler dans quel document nous pourrions la trouver.

Réponse de M. Jean-Claude CORNU, syndic

▪ *cf. annexe 2 : transports scolaires*

- 2.1. *mémoire SMO mai 2018*
- 2.2. *explications service technique 30.01.2024*
- 2.3. *expertise SMO juillet 2021*
- 2.4. *étude Team+ mars 2021 : dépose-minute élèves et arrêts transports scolaires*
- 2.5. *étude Team+ mars 2021 : reconnaissance trajets scolaires selon loi scolaire fribourgeoise*
- 2.6. *étude Team+ mars 2021: reconnaissance trajets scolaires – propositions d'assainissement*

« Le mémoire sur les transports scolaires sera joint au présent procès-verbal. Il faut savoir qu'il existe deux études, soit

- *l'étude du bureau Team+ concernant le territoire communal dans sa globalité ;*
- *une étude du service de la mobilité SMO.*

Il s'agit de documents publics donc rien ne s'oppose à leur transmission. J'espère néanmoins que leur mise à disposition ne sera pas une occasion supplémentaire de revenir une nouvelle fois à charge avec de nouvelles propositions pour le budget 2025. Le conseil communal veillera de mettre en évidence, dans ces études mises à disposition, ce que la commune a déjà entrepris.

Mme BOURQUI se déclare satisfaite de cette réponse.

2. Question posée par M. Patrice BEAUD, conseiller général (PS)

« La part du budget dévolu à l'informatique est en augmentation et celle-ci devrait se poursuivre dans les années avenir. Nous comprenons bien que la sécurité des systèmes d'information est prise très au sérieux par le conseil communal et nécessite des investissements. Nous souhaitons néanmoins en savoir davantage sur la stratégie du conseil communal concernant les systèmes d'information et la sécurité des données de la population notamment.

Quelles réflexions et démarches ont déjà été entreprises et quelles sont les mesures prévues ? Quel état final est visé et pour quand ? Est-ce que des tests ont été demandés à une société spécialisée dans la sécurité informatique pour valider l'efficacité des mesures déjà en place ?

De même nous souhaiterions savoir si le personnel communal a suivi ou va suivre des formations sur les bonnes pratiques en matière de sécurité informatique ? Est-ce que des tests internes ont été réalisés pour vérifier que les bonnes pratiques sont bien ancrées ?

Ces points ne sont pas exhaustifs, mais illustrent notre demande d'information. »

Réponse de M. Thierry SCHMID, vice-syndic

«Vu le nombre de questions et la rapidité avec laquelle vous les avez posées, je vous propose d'y répondre lorsque j'en aurai pris connaissance via le procès-verbal. Je peux d'ores et déjà vous dire que plusieurs choses sont en cours. Oui, nous effectuons des tests et les employés de la commune ont déjà été sensibilisés sur le sujet. Toute une série de projets d'externalisation ont été mis en place ces dernières années et un projet - qui vient d'être lancé - se développera l'année prochaine. Je vous en ferai une description plus exhaustive lors de la prochaine séance. L'informatique va continuer de nous coûter de plus en plus cher. La sécurité informatique devient un sujet très pointu pour toutes les

communes et les organismes publics. Il s'agit un peu d'une course sans fin. Comme je viens de vous le dire, je vous ferai un état détaillé de la situation sur ce qui a été fait et ce qui est encore à faire. »

M. BEAUD, qui s'inquiète de ce sujet depuis plusieurs années, se réjouit d'obtenir des explications complémentaires.

3. Question posée par M. Jean-Baptiste MOREL, conseiller général (HN)

« Je prends la parole au nom des conseillers généraux nommés ci-après, qui partagent mes préoccupations, à savoir MM. Patrice BEAUD, Fabrice CORBAT, Jean-Yves PYTHON, Jean-François ROCH, ainsi que la plupart des habitants du quartier de La Vignetta au sujet des inondations survenues le 14 novembre dernier.

Le mois de novembre a été plutôt pluvieux et nous avons pu remarquer que les canalisations ont été mises à rude épreuve. Inondations dans plusieurs quartiers, avec d'importants dégâts chez plusieurs habitants de la commune, un glissement de terrain ayant engendré une réparation d'urgence du réseau à la Route du Poyet et une canalisation à réparer dans le quartier de Chavannes.

Ainsi, est-ce que des investigations seront menées en amont du quartier de La Vignetta pour étudier l'importante masse d'eau qui s'y déverse en cas de pluie abondante ?

Est-ce qu'une analyse du réseau des canalisations pourrait être anticipée aux points sensibles que pourra définir le service technique ?

Je vous remercie d'avance de votre réponse. »

Réponse de M. Jean-Claude CORNU, syndic

« Le sujet a été discuté lors de la séance de la commission financière. A la suite de cette séance, le conseil communal a aussi été informé et a été stupéfié par les très grandes quantités d'eau déversées soit sur des espaces publics soit dans des propriétés privées.

Il faut néanmoins faire attention à certains éléments sur lesquels on doit se pencher pour une analyse très sérieuse. Jusqu'où va la responsabilité de la commune ? Est-ce que les études ont été sous-estimées ? Est-ce que ce sont les promoteurs des différents secteurs qui ont sous-estimé les risques ? Vous pouvez être certains que le conseil communal prend très au sérieux cette problématique qui sera examinée en collaboration avec le service technique. Pour ce qui concerne le secteur du Poyet, le secteur des Chavannes, il s'agit de situations différentes, soit des conduites qui cèdent tout à coup sans le concours d'événements particuliers ; il s'agit de vieilles conduites qu'il faudra remplacer.

Le conseil communal se penchera très sérieusement sur ce dossier en 2024, à savoir inondations à répétition dans certains quartiers du territoire communal.»

M. MOREL se déclare satisfait de cette réponse.

Intervention de M. Olivier ELTSCHINGER, conseiller général (PS)

« Je me permets de rebondir sur l'événement survenu à la Route des Chavannes, à savoir la rupture d'une conduite qui a privé d'eau les habitants du quartier durant une journée. C'est gérable bien sûr

et nous avons survécu mais j'ai trouvé un peu dommage que la commune n'avise pas les habitants de cette coupure d'eau via son site Internet.»

Réponse de M. Jean-Claude CORNU, syndic

« On doit s'améliorer dans ce genre de situation, c'est une évidence. Le conseil communal prend note de cette remarque judicieuse et intéressante. Il s'agira d'étudier comment on peut s'améliorer au niveau de la communication dans ce genre de situation, sachant que la Commune de Romont n'est pas la seule intervenante ; en effet, la société EauSud et d'autres entreprises interviennent en urgence sur le terrain dans de tels cas. On peut s'améliorer et nous allons étudier la manière de le faire. »

7.2. DIVERS DU CONSEIL COMMUNAL

7.2.1. MARQUAGE AU SOL DES PRIORITES DANS LE QUARTIER DE LA MAULA – QUESTIONS DE M. OLIVIER MARILLER, CONSEILLER GENERAL, LORS DE LA SANCE DU CONSEIL GENERAL DU 12 OCTOBRES 2023

Réponses de M. Emmanuel BUSSARD, conseiller communal en charge du dicastère MOBILITE/SECURITE

« Question CG

Pourquoi le marquage de la priorité de droite n'a été réalisé que sur la Route de l'Ancien Stand avec les trois chemins correspondant à La Vignetta et non pas sur l'entier de la Route de l'Ancien Stand ?

Réponse CC

A l'époque, en 2010-2011, vu la quantité d'intersections, il avait été décidé de ne pas marquer tous les traitillés indiquant les priorités de droite, afin d'éviter des confusions par surabondance de marquage. En effet, dans une zone 30, comme c'est le cas ici, la priorité de droite est la règle à toutes les intersections. De plus, les entrées dans la zone 30 sont clairement indiquées par la signalisation et le mobilier urbain des portes d'entrée.

D'autre part, lors de la mise en zone 30 du solde de la Route de la Vignetta, le SMO a demandé une uniformité sur tout le secteur, soit aucun marquage. Aussi, aucun nouveau marquage des priorités de droite ne sera mis en place sur cette route lorsque le tapis final sera posé le printemps prochain.

Question CG

Point récurant du non-respect de la signalisation routière sur le territoire de la commune : les obligations de tourner à gauche ou à droite, les STOP, le non-respect des priorités ou du sens de circulation dans les giratoires, etc.

Question CG

Quelle est la marge de manœuvre de la commune pour réaliser des aménagements afin que la signalisation routière soit respectée ?

Réponse CC

La signalisation routière doit être respectée d'elle-même. Ce n'est pas le rôle des communes de mettre en place des aménagements afin que la signalisation routière soit respectée.

Dans la mesure où vous constatez des non-respects de la signalisation routière, vous pouvez dénoncer les cas à la Police cantonale.

En cas de problèmes avec des infrastructures routières, la Police cantonale redirige les demandes ou prend contact directement avec le SPC. La Police cantonale collabore également avec ce service lorsqu'il est constaté une situation problématique.

Ici, comme dans tout le canton, les patrouilles de la Police cantonale effectuent de manière régulière des contrôles du respect de la signalisation routière et du comportement des usagers de la route. Des efforts particuliers peuvent être mis en œuvre pour les situations qui le nécessitent, en coordination avec les communes le cas échéant.

Question CG

Enfin, l'exécutif communal ne peut-il pas faire pression sur le canton afin de trouver des solutions ou faire avancer les choses plus rapidement ?

Réponse CC

L'exécutif communal fait régulièrement pression sur le canton pour que l'une ou l'autre affaire avance, dans la mesure du possible, plus rapidement que normal. »

M. MARILLER se déclare satisfait de ces réponses mais constate avec regret que, malheureusement, rien ne changera.

CONCLUSION DE M. JEAN-CLAUDE CORNU, SYNDIC

«Le conseil communal, après avoir travaillé assez durement, a adopté un concept de stationnement global pour l'ensemble de la Ville de Romont et non pas seulement pour l'intra-muros. Je ne vais pas dévoiler trop de points qui seront développés en temps utile. On part de l'idée que le concept doit s'étendre à l'ensemble de la commune. Les tarifs seront raisonnables. Des possibilités existeront pour les habitants ainsi que pour les employés et les commerces de disposer de vignettes pour parquer dans les différentes zones.

Pour la suite des opérations, le conseil communal rencontrera les commerçants vers la seconde moitié de janvier. Des discussions ont déjà eu lieu avec le COG et le Bicubic pour les parkings à proximité. On devrait vraisemblablement présenter à l'ensemble de la population, vers le mois de février, ce concept de stationnement tel qu'envisagé.

S'agissant de la dernière séance de l'année, il est temps de transmettre les remerciements du conseil communal pour tout le travail accompli durant cette année. Nous avons évoqué beaucoup de sujets régulièrement, comme l'école En Bouley, l'esplanade d'Arruffens, le MEP vieille-ville, l'inauguration de la gouille à Bossens, le giratoire de l'Industrie sur lequel on travaillait déjà avant le tragique et malheureux accident, le plan d'aménagement local de Romont, le PAD-cadre d'Arruffens, etc. Tout cela représente un énorme travail. Les choses se passent de manière vive mais constructive, tant dans le cadre du conseil communal qu'avec le bureau du conseil général, la commission financière et les autres commissions. La situation est donc tout à fait réjouissante.

De nombreuses manifestations ont démontré que Romont était une cité débordant d'activités, la Fête nationale, la Bénichon dans un nouvel écrin, le Tour de Romandie féminin sur l'esplanade d'Arruffens, le marché de la St-Nicolas, etc.

Je ne pourrais pas terminer sans remercier de manière très sincère mes collègues du conseil communal. Il faut avouer que je suis un peu privilégié par rapport à eux car je suis plus ou moins à la retraite, un peu avocat, beaucoup syndic. Je les remercie pour les sacrifices qu'ils font chaque semaine pour participer aux séances du conseil communal, séances de groupe, séances des différentes commissions, etc. Ce ne sont pas des professionnels mais ils le font en sacrifiant leur travail, en réduisant leur temps de travail, en perdant sur la LPP, en sacrifiant leur famille. Etre conseiller communal est une sacré galère ! Je tiens donc sincèrement à les remercier pour leur engagement ; j'associe à mes remerciements les membres de l'administration.

Et maintenant, place à l'apéritif préparé par M. Didier ECOFFEY. »

« Applaudissements ».

CONCLUSION DE M. THIERRY JORDAN, PRESIDENT

« Nous sommes arrivés au terme de cette séance et voici le budget de la Commune de Romont sous toit. Au nom de la population romontoise, je tiens à vous remercier pour votre travail et votre engagement au service de notre ville tout au long de l'année.

Je vous souhaite de passer de belles fêtes de fin d'année avec vos amis et votre famille ainsi qu'un excellent début d'année 2024. Je me réjouis de vous retrouver ici même l'année prochaine.

Un apéritif nous attend à l'arrière-salle, auquel est également convié le public.»

M. le Président clôt les débats.

« Applaudissements. »

Au nom du conseil général

Le Président

Thierry JORDAN

Le Secrétaire

Yves BARD

■ *Version approuvée le 22 février 2024.*

Annexes à l'original du procès-verbal

1. Construction de la nouvelle école En Bouley – point de la situation : présentation
2. Transports scolaires
 - 2.1 mémorandum SMO mai 2018
 - 2.2 explications service technique 30.01.2024
 - 2.3 expertise SMO juillet 2021
 - 2.4 étude Team+ mars 2021 : dépose-minute élèves et arrêts transports scolaires
 - 2.5 étude Team+ mars 2021 : reconnaissance trajets scolaires selon loi scolaire fribourgeoise
 - 2.6 étude Team+ mars 2021: reconnaissance trajets scolaires – propositions d'assainissement



Ecole En Bouley

Point de situation du projet

Conseil général du 14 décembre 2023

EEB



Situation le 20 novembre 2023

EEB – points essentiels (1)



- Génie civil – béton
 - ~~Maçonnerie bâtiment des cours : terminée~~
 - ~~Maçonnerie bâtiment des sports : en cours~~
 - ~~Maçonnerie bâtiment de liaison : dans la foulée~~
 - Fin travaux maçonnerie : fin janvier 2024
 - Très haute qualité des bétons apparents

- Autres corps de métiers

La fourmilière prend ses marques

EEB – points essentiels (2)



- Structure et construction bois

20 novembre 2024 !!!

- Délais et finances

- Confirmation planning : remises des bâtiments : novembre 2023
- Finances sous contrôle : ni surprises, ni revendications
- L'essentiel des soumissions est rentré, y compris pour le mobilier des salles de cours
- Le Conseil communal a validé la convention Commune / CGRR / LoRo lors de sa séance du 11.12.2023

EEB - vidéo up to you – 01.12.2023



EEB



Questions ?

Déplacements d'élèves

—

Mémoire

Mai 2018



ETAT DE FRIBOURG
STAAT FREIBURG

Service de la mobilité SMO
Amt für Mobilität MobA

—
Direction de l'aménagement, de l'environnement et des
constructions **DAEC**
Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektion **RUBD**

Table des matières

1	Préambule	4		
2	Transport de voyageurs : autorisations cantonales	5		
2.1	Bases légales	5		
2.2	Autorisations cantonales	5		
2.2.1	Compétence	5		
2.2.2	Conditions	5		
2.2.3	Procédure	5		
3	Financement et reconnaissance	6		
3.1	Bases légales	6		
3.2	Principes	6		
3.2.1	Reconnaissance d'un transport d'élèves gratuit	6		
3.2.2	Reconnaissance d'un transport d'élèves en raison du danger du trajet (art. 14 RLS)	6		
3.2.3	Reconnaissance d'un transport d'élèves en cas de changement de cercle scolaire (art. 12 RLS)	7		
3.2.4	Reconnaissance d'un transport en faveur d'un ou d'une élève à mobilité réduite (art. 13 RLS)	7		
3.3	Modalité de la gratuité (art. 16 RLS)	7		
3.4	Autres déplacements gratuits pour les élèves (à la charge des communes)	8		
3.4.1	Déplacements durant le temps scolaire (art. 17 al. 1 RLS)	8		
3.4.2	Changement d'établissement à l'intérieur d'un cercle scolaire imposé par l'inspecteur (art. 7 al. 3 RLS)	8		
3.4.3	Mesures d'aide ordinaire de pédagogie spécialisée (art. 86 al. 4 RLS)	8		
3.4.4	Cours de langue pour élèves primo-arrivants allophones (art. 94 al. 3 RLS)	8		
3.4.5	Placement en classe relais (art. 97 al 5 RLS)	8		
3.4.6	Programme préprofessionnel pour les élèves en rupture scolaire et sans projet professionnel (art. 98 al. 4 RLS)	8		
3.5	Tableau « Prise en charge des frais de déplacements d'élèves »	9		
4	Conducteurs/trices – Véhicules	10		
4.1	Bases légales	10		
4.2	Caractère professionnel d'un transport (OTR 2 ; art. 3 al. 1bis)	10		
4.3	Caractère particulier des transports d'élèves	10		
4.4	Réglementation particulière pour des entreprises ou des personnes qui effectuent à titre professionnel des transports d'élèves	11		
4.5	Réglementation particulière pour les transports d'élèves effectués par des véhicules immatriculés au nom des communes ou cercles scolaires (transports non professionnels)	11		
4.6	Exigences concernant le certificat de capacité (OACP)	12		
4.6.1	Principe	12		
4.6.2	Exception	12		
4.7	Exigences en matière d'équipement des véhicules	12		
4.7.1	Ceintures de sécurité	12		
4.7.2	Places debout	12		
4.7.3	Panneau « Enfants »	12		
5	Responsabilités – Assurances	13		
5.1	Bases légales	13		
5.2	Tâches et responsabilités des communes	13		
5.3	Assurances	13		
5.3.1	Transport effectué par une entreprise de transport professionnel	13		

5.3.2	Transport effectué par un transporteur privé qui dispose de son propre bus	13	6.5	Chemin de l'école à pied	18
5.3.3	Transport effectuée par la commune qui dispose de son propre bus et de son chauffeur	14	6.5.1	Planification	18
5.3.4	Transport effectué par des parents d'élèves	14	6.5.2	Evaluation de la dangerosité des trajets	18
5.4	Conséquences des dommages éventuels	14	6.5.3	Recommandations pour définir les itinéraires	18
5.5	Cas particuliers	14	6.5.4	Pédibus	19
5.5.1	Enseignants-transporteurs	14	6.5.5	Patrouilleurs et patrouilleuses scolaires	19
5.5.2	Parents-transporteurs	15	6.6	Chemin de l'école à vélo	20
5.5.3	Transport en autocar	15	6.7	L'utilisation de trottinettes ou rollers	20
6	Aménagements – Sécurité – Prévention	16	6.8	A proximité de l'école	20
6.1	Bases légales	16	6.8.1	Zone d'arrêt du bus	21
6.2	Le chemin de l'école, une part de la vie de l'enfant	16	6.8.2	Dispositifs de stationnement des vélos	21
6.3	Limites de l'enfant comme usager de la route	16	6.8.3	Places de dépose minute	21
6.4	Parcours et arrêts du bus scolaire	17	6.8.4	Signalisation et marquage	21
6.4.1	Parcours et horaire	17	6.9	Plans de mobilité scolaire	22
6.4.2	Places d'arrêts	17	7	Contacts	23
6.4.3	Zone d'attente	17	8	Annexes	24
6.4.4	Montée et descente du bus	18	8.1	Aide-mémoire concernant les ceintures de sécurité	24
6.4.5	Dans le bus	18	8.2	Argumentaire au sujet des transports d'écoliers et de l'OACP	25
6.4.6	Après le départ du bus	18	8.3	Sécurité des enfants / nouvelles prescriptions dès le 1er avril 2010	27

1 Préambule

Sur le plan cantonal, le trafic induit par les écoles est intégré, dans la mesure du possible, dans les prestations offertes par les transports publics concessionnaires financés par les conventions d'offre.

Toutefois, la réunion de plusieurs écoles en cercle scolaire, la longueur et le caractère particulièrement dangereux de certains trajets, l'absence de transports publics dans certaines régions ont nécessité la mise en place de transports d'élèves.

L'octroi d'une autorisation cantonale pour le transport de voyageurs, le choix d'un véhicule adéquat, la formation et l'information des conducteurs et des conductrices, la sécurité du trajet, les couvertures d'assurances et le financement sont traités dans différentes bases légales ou règlements.

Dès lors, les instances concernées ont décidé de rassembler dans un document de référence, le présent mémorandum, les directives relatives aux déplacements d'élèves.

Ce document vise à accompagner les communes dans la planification et l'organisation des transports scolaires.

2 Transport de voyageurs : autorisations cantonales

2.1 Bases légales

- > Loi fédérale du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs (LTV)
- > Ordonnance fédérale du 4 novembre 2009 sur le transport de voyageurs (OTV)
- > Loi fédérale du 20 mars 2009 sur les entreprises de transport par route (LEnTR)
- > Règlement du 3 novembre 1999 concernant l'octroi d'autorisations cantonales pour le transport des voyageurs
- > Plan cantonal des transports (PCTr), février 2014

2.2 Autorisations cantonales

2.2.1 Compétence

Le Service de la mobilité est l'autorité compétente pour l'octroi d'autorisations cantonales au sens du droit fédéral. Le droit fédéral (art. 7 OTV) définit les cas dans lesquels une autorisation cantonale pour les courses servant exclusivement à transporter des élèves ou des étudiants (transport d'élèves).

2.2.2 Conditions

L'autorisation cantonale est octroyée ou renouvelée lorsque :

- > aucune offre de transports publics n'est menacée dans son existence
- > aucune offre de transports cofinancée par des contributions d'exploitation ou d'investissement par les pouvoirs publics n'est concurrencée de manière essentielle
- > aucun intérêt essentiel lié à l'environnement ou à l'aménagement du territoire ne s'y oppose
- > le respect des dispositions applicables en la matière est garanti

2.2.3 Procédure

Les demandes d'octroi, de renouvellement, de transfert ou de modification d'autorisations sont adressées au Service de la mobilité au plus tard trois mois avant la date prévue pour le début des courses.

Elles sont accompagnées des indications suivantes :

- > les coordonnées précises du requérant
- > les lignes, les itinéraires prévus et les points d'arrêts, avec la distance qui les sépare
- > l'extrait d'une carte topographique au 1:25 000, avec la mention de l'itinéraire et des points d'arrêts
- > la période d'exploitation
- > la date du début de l'exploitation
- > l'évaluation des coûts annuels, selon leur nature, avec la mention de la personne ou de l'établissement prenant en charge d'éventuels déficits
- > les caractéristiques techniques des véhicules utilisés pour les courses
- > les coordonnées du propriétaire des véhicules ainsi que l'entreprise dont dépend le personnel roulant

Les autorisations cantonales sont délivrées pour une période de cinq ans aux collectivités publiques ou aux entreprises aptes à assurer la pérennité et la fiabilité du transport. L'exploitation ne peut commencer que lorsque l'autorisation a été octroyée.

L'autorisation peut être retirée en tout temps, partiellement ou totalement, lorsque :

- > les conditions auxquelles elle doit satisfaire ne sont plus remplies
- > des violations graves ou réitérées des prescriptions ou des charges ont été commises
- > l'intérêt public le justifie

3 Financement et reconnaissance

3.1 Bases légales

- > Loi du 9 septembre 2014 sur la scolarité obligatoire (loi scolaire, LS)
- > Règlement du 19 avril 2016 de la loi sur la scolarité obligatoire (RLS)

3.2 Principes

A teneur de l'article 17 al. 1 LS, les élèves bénéficient, durant la scolarité obligatoire, de transports gratuits « lorsque la distance à parcourir entre le lieu de domicile ou de résidence habituelle et le lieu de scolarisation, la nature du chemin et des dangers qui y sont liés, l'âge et la constitution des élèves le justifient. »

Le droit des élèves à des transports gratuits, à certaines conditions, fait partie du droit individuel consacré par les Constitutions fédérale et cantonale à la gratuité de l'enseignement de base, dans la mesure où les élèves doivent avoir une possibilité suffisante de fréquenter l'école. La distance entre le domicile ou la résidence de l'élève et l'établissement scolaire ne doit ainsi pas mettre en péril l'objectif d'une formation de base suffisante. Il en découle un droit à la couverture des frais de transport, dans la mesure où le chemin qui mène à l'école, à cause de sa longueur ou de sa dangerosité, ne peut pas être emprunté. Dans un tel cas, les communes doivent organiser et financer un transport scolaire (art. 57 al. 2 let. g LS). Le Conseil d'Etat a fixé les conditions de la reconnaissance et de la gratuité aux articles 10 à 16 du RLS.

L'Etat ne participant plus, depuis le 1er août 2018, aux frais des transports scolaires, ceux-ci doivent désormais être supportés exclusivement par les communes (cf. l'art. 102 LS).

L'article 17 LS ne permet pas aux communes de percevoir auprès des parents une contribution, totale ou partielle, pour les transports reconnus selon les conditions déterminées par les articles 10 à 16 RLS.

3.2.1 Reconnaissance d'un transport d'élèves gratuit

3.2.1.1 Compétence (art. 15 RLS)

Les communes sont compétentes pour reconnaître les transports gratuits au sens de l'article 17 LS.

3.2.1.2 Reconnaissance d'un transport d'élèves en raison de la longueur du trajet (art. 11 RLS)

«¹ Un transport est reconnu si l'élève doit parcourir, pour se rendre de son lieu de domicile ou de sa résidence habituelle à son établissement, une distance d'au moins :

- a) 2,5 km, à l'école primaire
- b) 4 kilomètres, à l'école du cycle d'orientation

² La longueur du trajet est calculée depuis le domicile ou la résidence habituelle de l'élève jusqu'à son lieu d'enseignement principal suivant l'itinéraire piétonnier le plus court. »

Afin d'être au plus juste dans le calcul de la distance à parcourir, il convient de prendre en considération la dénivellation sur le chemin d'école lorsque celle-ci dépasse ± 100 mètres en hauteur ou lorsque des conditions topographiques particulières le justifient.

3.2.2 Reconnaissance d'un transport d'élèves en raison du danger du trajet (art. 14 RLS)

« Un transport d'élèves est reconnu, sans égard à la distance à parcourir, si, sur le chemin du domicile ou de la résidence habituelle à l'établissement, la circulation piétonnière est particulièrement dangereuse. » Indépendamment de la distance à parcourir, l'élève a droit à un transport gratuit si son chemin présente un danger particulier lequel doit être analysé selon différents critères tirés de la

jurisprudence fédérale (conditions de circulation et de cheminement). A cet égard, il est important d'insister sur le fait que le trajet piétonnier doit présenter un danger particulièrement accru pour tous les piétons, la volonté du législateur n'étant pas de transporter l'ensemble des élèves du canton pour seul motif qu'ils doivent emprunter la route. Ainsi, si un trajet déterminé peut être emprunté par les piétons, il revient aux parents d'accompagner leurs enfants s'ils estiment que ceux-ci ne sont pas encore aptes à le parcourir seuls.

Relèvent des conditions de circulation notamment le trafic et le type de route, les vitesses, la visibilité et l'accidentologie. Relèvent des conditions de cheminement notamment l'éclairage, les obstacles latéraux et les traversées.

Une modification temporaire des conditions de sécurité, due aux conditions météorologiques (enneigement, verglas, fortes pluies, etc.) ne donne pas droit à un transport gratuit. Dans ces cas, il revient aux parents d'assurer les déplacements.

3.2.3 Reconnaissance d'un transport d'élèves en cas de changement de cercle scolaire (art. 12 RLS)

« Le transport d'un ou d'une élève fréquentant un établissement autre que le sien est reconnu aux conditions de l'article 11 RLS (2,5 km à l'école primaire, 4 kilomètres à l'école du cycle d'orientation), si le changement d'établissement ou de cercle scolaire a été imposé. » (cf. l'art. 16 al. 1 2e phrase LS). Il en est différent lorsque les parents ont demandé le changement de cercle scolaire (par exemple pour des raisons de langue). Dans ce cas, ce sont eux qui doivent organiser et financer les déplacements de leur enfant.

3.2.4 Reconnaissance d'un transport en faveur d'un ou d'une élève à mobilité réduite (art. 13 RLS)

« Le transport d'un ou d'une élève à mobilité réduite est reconnu si, de manière durable, l'élève ne peut se rendre par ses propres moyens, pour des raisons médicales attestées, à son établissement scolaire. »

Peu importe la distance à parcourir ou l'absence de danger sur le trajet : l'élève à mobilité réduite, attestée médicalement, a droit à un transport gratuit pour se rendre à l'école s'il ou elle ne peut s'y rendre par ses propres moyens, en raison d'obstacles à l'accessibilité ou par manque de transports publics adaptés à son handicap. Ce droit ne s'applique toutefois pas à des situations temporaires (accident ou maladie) de courte durée. Dans ce cas, il appartient aux parents d'assumer les déplacements.

3.3 Modalité de la gratuité (art. 16 RLS)

«¹ Lorsqu'un transport scolaire est reconnu, l'élève a droit au remboursement du titre du transport public.

² A défaut de courses publiques suffisantes, son droit s'étend, en principe, à un transport collectif du centre de la localité de son domicile ou de sa résidence habituelle à son établissement ou, alternativement, à une indemnité pour l'utilisation d'un véhicule privé par les parents.

³ Si les communes n'organisent pas de transports scolaires durant la pause de midi, elles supportent les frais de prise en charge des élèves dont le transport est reconnu. Elles peuvent percevoir auprès de parents une participation pour les frais de repas. »

Il n'existe aucun tarif légal pour l'indemnisation des parents. Les communes disposent d'une grande latitude pour fixer cette indemnité. Toutefois, elles doivent se fonder sur des critères objectifs et pertinents (par exemple : forfait par km, par trajet ou par période). En cas de contestation par les parents, l'indemnité doit résister à l'examen de l'autorité de recours compétent, à savoir le préfet.

L'élève n'a droit à la gratuité que dans la mesure où il ou elle utilise les transports scolaires. Les parents qui, par préférence aux transports scolaires, pourvoient eux-mêmes au transport de leur enfant n'ont pas droit à une indemnité.

Par mesure d'économie ou de rationalisation, les communes n'ont pas l'obligation de prévoir le retour des élèves à leur domicile pour le repas de midi. Dans ce cas, les frais de l'accueil extrascolaire pour la prise en charge à midi ou pour la surveillance des élèves doivent être supportés par les communes, déduction faite du coût du repas à la charge des parents.

3.4 Autres déplacements gratuits pour les élèves (à la charge des communes)

3.4.1 Déplacements durant le temps scolaire (art. 17 al. 1 RLS)

« Sont gratuits pour les élèves les déplacements, durant le temps scolaire, d'un lieu d'enseignement à un autre, notamment pour se rendre aux lieux de l'éducation physique et sportive, des activités créatrices ou de l'enseignement religieux. »

Les transports organisés pour suivre un cours inscrit à la grille-horaire hebdomadaire sont gratuits pour les parents et doivent donc être pris en charge par les communes.

3.4.2 Changement d'établissement à l'intérieur d'un cercle scolaire imposé par l'inspecteur (art. 7 al. 3 RLS)

« Lorsque le changement d'établissement est imposé par l'inspecteur, le coût et l'organisation du transport scolaire sont à la charge de la ou des communes du cercle scolaire. »

3.4.3 Mesures d'aide ordinaire de pédagogie spécialisée (art. 86 al. 4 RLS)

« Le coût et l'organisation occasionnés par un regroupement d'élèves sont à la charge des communes du cercle scolaire de domicile ou de résidence habituelle des élèves. »

3.4.4 Cours de langue pour élèves primo-arrivants allophones (art. 94 al. 3 RLS)

« Le coût et l'organisation d'un transport scolaire occasionné par un regroupement d'élèves primo-arrivant allophones sont à la charge des communes du cercle scolaire de domicile ou de résidence habituelle des élèves. »

3.4.5 Placement en classe relais (art. 97 al 5 RLS)

« Le coût et l'organisation du transport scolaire pour fréquenter une classe relais sont à la charge des communes du cercle scolaire de domicile ou de résidence habituelle de l'élève. Les frais de repas sont à la charge des parents. »

3.4.6 Programme préprofessionnel pour les élèves en rupture scolaire et sans projet professionnel (art. 98 al. 4 RLS)

« Le coût et l'organisation d'un transport scolaire occasionné par un regroupement d'élèves en rupture scolaire et sans projet professionnel sont à la charge des communes du cercle scolaire de domicile ou de résidence habituelle des élèves. »

3.5 Tableau « Prise en charge des frais de déplacements d'élèves »

A la charge des communes :	A la charge des parents :
Trajets de plus de 2,5 km (école primaire) resp. plus de 4 km (Cycle d'orientation)	Trajets de moins de 2,5 km (école primaire) resp. moins de 4 km (Cycle d'orientation)
Trajets particulièrement dangereux pour les piétons	Trajets non reconnus comme particulièrement dangereux pour les piétons
Sorties, excursions, camps	
Déplacements durant le temps scolaire, notamment pour : - l'éducation physique et sportive, les activités créatrices, enseignement religieux ; - la logopédie, psychologie, psychomotricité	Sport scolaire facultatif Accueil extrascolaire
Mesures d'aide ordinaire de pédagogie spécialisée (regroupement d'élèves)	Mesures éducatives et disciplinaires ¹⁾
Cours de langue pour élève primo-arrivants allophones (regroupement)	Elèves à haut potentiel intellectuel (regroupement)
Placement d'un élève en classe relais	12 ^e année linguistique (dans une classe de l'autre partie linguistique du canton)
Programme préprofessionnel (regroupement d'élèves)	Visites d'entreprises
	Tout changement de cercle scolaire ou d'établissement demandé par les parents (notamment pour raisons de langue)
	Changement de cercle scolaire dans le cadre du programme « sports-arts-formation »

¹⁾ Par exemple : l'élève exclu d'un camp qui doit fréquenter l'enseignement dans un autre cercle scolaire

4 Conducteurs/trices – Véhicules

4.1 Bases légales

- > Ordonnance du 19 juin 1995 sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules automobiles (OTR 1)
- > Ordonnance du 6 mai 1981 sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules légers affectés au transport de personnes et de voitures de tourisme lourdes (OTR 2)
- > Ordonnance du 27 octobre 1976 réglant l'admission des personnes et des véhicules à la circulation routière (OAC)
- > Ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV)
- > Ordonnance du 20 novembre 1959 sur l'assurance des véhicules (OAV)
- > Ordonnance du 15 juin 2007 réglant l'admission des conducteurs au transport de personnes et de marchandises par route (Ordonnance réglant l'admission des chauffeurs, OACP)

4.2 Caractère professionnel d'un transport (OTR 2 ; art. 3 al. 1bis)

Sont réputées professionnelles les courses qui sont effectuées régulièrement par un conducteur ou une conductrice ou avec un véhicule, dans le but de réaliser un profit économique. Les courses sont régulières si elles sont effectuées au moins deux fois dans des intervalles de moins de seize jours. Le profit économique est réputé réalisé lorsque le prix requis pour la course dépasse les coûts du véhicule et l'indemnisation des dépenses du conducteur ou de la conductrice. Exemple : une entreprise de transports ou une personne qui effectue des transports d'élèves contre rémunération sur la base d'un contrat passé avec des communes, des établissements scolaires, des instituts privés, etc.

4.3 Caractère particulier des transports d'élèves

Qu'il s'agisse de transports professionnels ou non, qu'ils soient effectués au moyen de véhicules lourds ou légers, les transports d'élèves ne sont régis ni par l'OTR 1 ni par l'OTR 2, compte tenu des articles d'exception.

Dans l'OTR 1, c'est l'article 4 al. 2 let. a qui est applicable, ce qui signifie que les transports d'élèves, qui relèvent en principe du domaine d'application de l'OTR 1 (les véhicules comptant plus de 16 places assises outre le siège du conducteur ou de la conductrice) en sont de nouveau « exclus » par les articles d'exception précités.

Il en va de même pour l'OTR 2, ce qui signifie que les transports d'élèves, qui relèvent en principe du domaine d'application de l'OTR 2 (les véhicules jusqu'à 3,5 t, qui effectuent des transports professionnels d'élèves), font à nouveau exception, en application de l'article 4 al. 1 let. c OTR 2.

4.4 Réglementation particulière pour des entreprises ou des personnes qui effectuent à titre professionnel des transports d'élèves¹

Nombre de places (sans conducteur)	Poids total (tonnes)	Permis de conduire avant le 1 ^{er} avril 2003	Permis de conduire à partir du 1 ^{er} avril 2003		Enregistreur de données (ED) Tachygraphe (Tachy) Tachygraphe numérique (TN)
			Echange contre un PCC	Nouvelle catégorie	
Jusqu'à 8 places	Jusqu'à 3,5 t	D1 (limité aux transports d'élèves)	D1 - code 106 - code 122 (B)	B + code 121 (TPP)	ED, Tachy ou TN
De 9 à 16 places	Jusqu'à 3,5 t	D1 (limité aux transports d'élèves)	D1 - code 106 - code 122 (B)	D1	ED, Tachy ou TN
Plus de 16 places	Jusqu'à 3,5 t	D1 (limité aux transports d'élèves)	D1 - code 106 - code 122 (B)	D	ED, Tachy ou TN
Jusqu'à 16 places	Plus de 3,5 t	D	D	D1	ED, Tachy ou TN
Plus de 16 places	Plus de 3,5 t	D	D	D	ED, Tachy ou TN

4.5 Réglementation particulière pour les transports d'élèves effectués par des véhicules immatriculés au nom des communes ou cercles scolaires (transports non professionnels)

Nombre de places (sans conducteur)	Poids total (tonnes)	Permis de conduire avant le 1 ^{er} avril 2003	Permis de conduire à partir du 1 ^{er} avril 2003		Enregistreur de données (ED) Tachygraphe (Tachy) Tachygraphe numérique (TN)
			Echange contre un PCC	Nouvelle catégorie	
Jusqu'à 8 places	Jusqu'à 3,5 t	B	B	B	Non
De 9 à 16 places	Jusqu'à 3,5 t	D2	D1 - max 3,5 t - code 106	D1	Non
Plus de 16 places	Jusqu'à 3,5 t	D2	D1 - max 3,5 t - code 106	D	Non
Jusqu'à 16 places	Plus de 3,5 t	D	D	D1	ED, Tachy ou TN
Plus de 16 places	Plus de 3,5 t	D	D	D	ED, Tachy ou TN

¹ Cette réglementation s'applique également aux entreprises ou personnes qui effectuent à titre professionnel des transports de personnes handicapées ou d'ouvriers/ères

4.6 Exigences concernant le certificat de capacité (OACP)

4.6.1 Principe

Celui qui veut transporter des personnes avec des cars ou des minibus (cat. D ou D1), respectivement des marchandises avec des camions (cat. C ou C1) doit non seulement avoir le permis de conduire de la catégorie correspondante, mais également être en possession du certificat de capacité pour le transport de personnes ou de marchandises et suivre régulièrement des cours de formation continue.

Des informations détaillées au sujet du certificat de capacité sont disponibles sous www.cambus.ch. La commande du certificat de capacité s'effectue également par ce lien. Le certificat de capacité n'est attribué qu'aux personnes qui possèdent un permis au format carte de crédit de la catégorie correspondante. De ce fait, l'ancien permis de conduire (bleu) doit être échangé contre un permis au format carte de crédit.

4.6.2 Exception

Transport professionnel de personnes avec un véhicule de la catégorie B (dont le nombre de places assises outre le siège du conducteur ou de la conductrice ne dépasse pas huit), n'est pas soumis à l'OACP.

4.7 Exigences en matière d'équipement des véhicules

4.7.1 Ceintures de sécurité

Les véhicules immatriculés ou transformés dès le 1er mars 2006 doivent obligatoirement être équipés de ceintures de sécurité. Pour les véhicules immatriculés avant le 1er mars 2006, l'annexe 1 « Aide-mémoire concernant les ceintures de sécurité équipant les banquettes longitudinales et les sièges conçus pour des enfants » donne toutes les informations utiles.

4.7.2 Places debout

Les places debout ne sont admises que dans les autocars et les minibus affectés au trafic de ligne.

4.7.3 Panneau « Enfants »

Le panneau ayant comme symbole le signal « Enfants » est facultatif sur les véhicules servant aux transports scolaires. Ce panneau doit être amovible (chiffre 7 de l'annexe 4 OETV).

5 Responsabilités – Assurances

5.1 Bases légales

- > Loi du 16 septembre 1986 sur la responsabilité civile des collectivités publiques et de leurs agents
- > Loi du 9 septembre 2014 sur la scolarité obligatoire (loi scolaire, LS)
- > Règlement du 19 avril 2016 de la loi sur la scolarité obligatoire (RLS)
- > Ordonnance du 20 novembre 1959 sur l'assurance des véhicules (OAV)
- > Règlement du 17 décembre 2002 du personnel de l'Etat (RPers)

5.2 Tâches et responsabilités des communes

En vertu des articles 57 LS et 10 à 16 RLS, les communes pourvoient aux transports des élèves et en assument de ce fait la responsabilité (art. 18 al. 2 RLS). Dans le cadre de cette attribution légale, il incombe également aux communes d'organiser la surveillance des élèves du primaire contraints de demeurer un moment dans la cour d'école en raison de l'horaire des transports scolaires, au-delà des dix minutes de surveillance avant et après les cours incombant aux enseignants et enseignantes (art. 18 al. 3 RLS).

Le règlement scolaire communal détermine les attributions du conseil communal en la matière, telles que notamment :

- > reconnaître les transports gratuits en raison de la longueur ou de la dangerosité du trajet
- > fixer l'horaire et le parcours
- > prévoir les haltes nécessaires en choisissant des endroits exempts de danger
- > choisir le transporteur
- > faire surveiller l'arrivée et le départ des véhicules à l'école
- > veiller de manière générale à la sécurité des transports pour les élèves

La commune est donc responsable du bon déroulement des transports scolaires. La Direction de l'instruction publique, de la culture et du sport (DICS) recommande aux communes de conclure une assurance RC couvrant les risques inhérents à ces tâches.

Les mêmes responsabilités lui incombent pour organiser les transports autres que ceux reconnus par la législation scolaire (par exemple la piscine, l'accueil extrascolaire, etc.).

5.3 Assurances

En matière d'assurances (RC obligatoire, casco ou occupants), la situation dépend du type de transport mis en place par les communes.

5.3.1 Transport effectué par une entreprise de transport professionnel

Les assurances liées au chauffeur et au véhicule sont conclues par l'entreprise de transport, détentrice du véhicule. La commune peut demander à voir les contrats d'assurances. L'entreprise en question est par ailleurs responsable de son chauffeur et de l'état de son véhicule. Cette solution a le mérite d'offrir la sécurité la plus optimale pour les enfants et d'exclure toute responsabilité de la commune en lien avec le chauffeur et le véhicule.

5.3.2 Transport effectué par un transporteur privé qui dispose de son propre bus

Les assurances liées au chauffeur et au véhicule sont conclues par le transporteur, détenteur du véhicule. La commune peut demander à voir les contrats d'assurances. Le transporteur est en outre responsable de l'état de son véhicule, ce qui n'exclut pas un contrôle de la commune, également en ce

qui concerne le respect de la capacité du véhicule. Enfin, la commune choisira une personne digne de confiance capable d'assumer pleinement cette charge.

5.3.3 Transport effectuée par la commune qui dispose de son propre bus et de son chauffeur

La commune devra conclure les assurances liées au chauffeur et au véhicule. Elle est responsable de son chauffeur et de l'état de son véhicule. Elle choisira une personne digne de confiance capable d'assumer pleinement cette charge.

5.3.4 Transport effectué par des parents d'élèves

Les parents qui acceptent de transporter des élèves au moyen de leurs véhicules privés ont droit à une indemnité pour les transports reconnus en raison de la longueur ou de la dangerosité du trajet (cf. ch. 3.2.1).

5.4 Conséquences des dommages éventuels

L'assurance RC qui prendra en charge d'éventuels dommages causés à autrui est l'assurance RC du détenteur du véhicule fautif. Les occupants des véhicules impliqués sont également couverts par cette assurance. Toutefois, la conclusion d'une assurance-passagers est conseillée. Celle-ci peut être complémentaire aux prestations de l'assurance RC du détenteur. Elle répond en outre des dommages subis par le conducteur ou la conductrice en complément de son assurance-accident. Il y a lieu cependant de se renseigner auprès des compagnies d'assurances pour connaître leurs conditions générales, notamment en ce qui concerne la faute grave pour laquelle les prestations d'assurances ne sont pas toujours garanties.

Enfin, l'assurance RC du détenteur du véhicule ou toute autre assurance (par exemple l'assurance accident) qui a dédommagé les lésés pourrait se retourner contre le conducteur ou la conductrice en cas de faute grave, voire contre la commune en la rendant responsable du dommage causé par le transporteur dans l'accomplissement de son travail. La commune dispose cependant de preuves libératoires en ce sens qu'elle ne répondra d'aucun dommage si elle prouve qu'elle a pris tous les précautions commandées par les circonstances pour détourner le dommage ou que sa diligence n'eut pas empêché le dommage de se produire. La responsabilité éventuelle de la commune n'exclut pas une responsabilité personnelle du conducteur ou de la conductrice du véhicule ou d'un tiers.

Lorsque la commune dispose de son propre bus et de son propre chauffeur, la situation est particulière puisque le transporteur est dans ce cas un ou une employé-e communal-e. La loi du 16 septembre 1986 sur la responsabilité civile des collectivités publiques et de leurs agents s'applique en l'espèce. La commune devra ainsi répondre du préjudice que son employé-e aura causé d'une manière illicite à autrui. La commune ne pourra se retourner contre son employé-e que si celui-ci a violé intentionnellement ou par négligence grave ses devoirs de fonction.

Les suites pénales d'un éventuel accident sont quant à elles définies par la loi sur la circulation routière. La responsabilité pénale est une responsabilité individuelle qui ne peut être assumée que par l'auteur de l'infraction, le plus souvent le conducteur ou la conductrice du véhicule.

5.5 Cas particuliers

5.5.1 Enseignants-transporteurs

Lorsqu'un enseignant ou une enseignante est amené-e à transporter dans le cadre de sa fonction, avec l'autorisation de son ou sa supérieure hiérarchique, des enfants avec son véhicule privé, il ou elle peut, en cas de dégâts à son véhicule, demander à la DICS une indemnisation couvrant tout ou partie des dommages ou, en cas d'assurance casco, la franchise et la perte de bonus imposées, après une déduction de 200 francs. Cette indemnisation est exclue en cas de faute grave (art. 130 RPer). En cas

de dommages causés à autrui, l'enseignant ou l'enseignante est couvert-e par son assurance RC véhicule. La DICS lui remboursera la franchise et la perte de bonus imposées, la faute grave étant toutefois réservée.

5.5.2 Parents-transporteurs

Des arrangements contractuels entre la commune et les parents-transporteurs peuvent également intervenir, notamment lorsque le service rendu par les parents n'est pas simplement occasionnel. Ainsi, la commune pourrait consentir à prendre à sa charge tout ou partie de la franchise et la perte de bonus imposées par les assurances privées aux parents-transporteurs en cas de dommages à leur véhicule ou à autrui, même si sa responsabilité n'est pas démontrée. Afin de couvrir les dommages causés à autrui par des parents, la commune qui fait régulièrement appel à eux, non seulement pour des transports mais également pour d'autres activités s'inscrivant dans le cadre scolaire (moniteurs, accompagnateurs), a également la possibilité de conclure une assurance RC globale.

5.5.3 Transport en autocar

Lorsque les communes ou les directions d'établissement mandatent un transporteur professionnel pour les déplacements d'élèves à un camp de ski, un camp vert, une course d'école, etc., elles peuvent exiger, pour des raisons de sécurité, que :

- > l'entreprise mandatée produise sa licence de transport V (voyageurs) valable
- > le véhicule utilisé ait été mis en circulation idéalement après le 30 septembre 1999 afin de garantir l'équipement d'un ABS et de ceintures de sécurité pour toutes les places assises
- > le conducteur ou la conductrice, avant le début de la course, présente son permis de conduire et son certificat de capacité (« certificat 95 »)

Elles peuvent également vérifier, sur le permis de circulation, que la date du dernier contrôle technique du véhicule ne remonte pas à plus d'un an.

6 Aménagements – Sécurité – Prévention

6.1 Bases légales

- > Loi du 9 septembre 2014 sur la scolarité obligatoire (loi scolaire, LS)
- > Règlement du 19 avril 2016 de la loi sur la scolarité obligatoire (RLS)
- > Loi du 15 décembre 1967 sur les routes (LR) et son règlement d'exécution du 7 décembre 1992 (RELR)
- > Loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (LCR)
- > Ordonnance du 13 novembre 1962 sur les règles de la circulation routière (OCR)
- > Ordonnance du 5 septembre 1979 sur la signalisation routière (OSR)

6.2 Le chemin de l'école, une part de la vie de l'enfant

Aller à pied ou à vélo à l'école ou jusqu'à l'arrêt du bus est une habitude saine et agréable pour l'élève, le transport de l'enfant en voiture devant être l'exception en raison des nuisances induites, principalement en termes de sécurité aux abords des écoles.

L'enfant doit faire l'expérience du chemin de l'école ; c'est pour lui un moment important de la journée. Il apprend ainsi à gérer son temps et à mieux connaître son environnement. Il apprend aussi à mieux maîtriser la route en tant que piéton ou cycliste.

Le chemin de l'école à pied ou à vélo participe aussi à l'activité physique régulière préconisée par le Canton dans son programme « Je mange bien, je bouge bien » 2018-2021, visant à créer un environnement favorable à la santé afin de prévenir les maladies non transmissibles et agir sur les facteurs de risque tels que le surpoids et l'obésité, chez les enfants et les jeunes.

6.3 Limites de l'enfant comme usager de la route

En raison de sa petite taille et de sa faible capacité de perception, l'enfant voit souvent mal les véhicules qui s'approchent. De plus, il ne sait pas évaluer les distances et a de la peine à localiser les bruits. Par ailleurs, l'enfant est trop impulsif pour se comporter en parfait piéton ou en parfait cycliste. Enfin, il peut exister des différences importantes entre divers enfants d'un même âge.

Pour toutes ces raisons, la responsabilité d'éviter un accident incombe de fait au conducteur ou à la conductrice adulte qui doit anticiper la réaction de l'enfant en réduisant sa vitesse et en étant prêt à s'arrêter. Il doit également savoir que l'on apprend aux enfants d'attendre l'arrêt des véhicules avant de traverser la route à un passage pour piétons. Il ne doit donc pas les inciter à traverser avant par un signe de la main par exemple.

S'ils estiment leur enfant apte à parcourir seul le chemin de l'école, les parents l'aideraient néanmoins beaucoup en l'accompagnant pendant les premiers temps et en lui expliquant les éventuels dangers pouvant survenir. Ce temps d'apprentissage peut varier d'un enfant à un autre. Il doit permettre à l'enfant d'acquérir les bons comportements et de se familiariser avec le parcours et le temps nécessaire pour se rendre à l'école (courir sur le chemin de l'école, si on est en retard par exemple, peut être source de danger).

Lorsque la visibilité diminue, notamment par mauvais temps ou en période hivernale, ils veilleront également à ce que l'enfant porte des vêtements clairs, équipés si possibles de bandes réfléchissantes, de façon à ce qu'il puisse être bien perçu par les automobilistes.

L'enfant imite les bons mais aussi les mauvais comportements des adultes qui doivent montrer l'exemple, pour leurs enfants et ceux des autres. Si un adulte traverse au feu rouge ou en dehors des passages pour piétons et que rien de grave ne survient, l'enfant peut en conclure à tort qu'il peut en faire autant.

6.4 Parcours et arrêts du bus scolaire

Ce chapitre présente les principales consignes, règles de circulation et d'aménagement.

6.4.1 Parcours et horaire

La sécurité du parcours doit l'emporter lorsqu'il s'agit de fixer l'horaire. Il ne faut pas hésiter à choisir un trajet un peu plus long si la sécurité des enfants est mieux assurée.

Lors de l'établissement du parcours du bus scolaire, une attention particulière doit être portée aux emplacements des arrêts. Ceux-ci doivent desservir au mieux les quartiers d'habitation (si possible dans un rayon de 300 m environ autour des arrêts) et être situés à la convergence des cheminements piétonniers, de préférence sécurisés.

De manière générale, on privilégiera les arrêts, respectivement les cheminements des élèves, sur les routes de moindre importance du point de vue du trafic routier (routes de desserte) pour des raisons de sécurité.

6.4.2 Places d'arrêts

Les arrêts des bus scolaires s'effectuent en priorité sur les arrêts des transports réguliers (bus urbains ou régionaux). A défaut, des arrêts de bus scolaires peuvent être définis. Ces arrêts ne nécessitent pas de repérage (marquage ou panneau).

Les arrêts en dehors de la chaussée doivent être privilégiés, en tenant compte du type de véhicule (longueur, porte-à-faux), des visibilité (ne pas masquer un débouché par ex.), des manœuvres éventuellement nécessaires (les demi-tours et marches arrière sont à éviter), ainsi que des contraintes d'entretien (hiver notamment).

Sur les routes de desserte supportant peu de trafic, les arrêts sur chaussée peuvent être admis pour autant que les distances de visibilité d'arrêt (perception par les véhicules circulant sur la route) soient respectées : 25 m à 30 km/h, 50 m à 50 km/h, 65 m à 60 km/h et 110 m à 80 km/h (source : VSS SN 640 237a de 2010).

A proximité d'un passage pour piétons, les bus doivent de préférence s'arrêter après celui-ci pour ne pas cacher la visibilité des piétons aux automobilistes (venant des deux directions).

Pour tout arrêt du bus scolaire sur une route cantonale, une autorisation doit être demandée par la Commune auprès du Service des ponts et chaussées.

6.4.3 Zone d'attente

Un arrêt doit être muni d'une zone d'attente permettant aux élèves d'attendre le bus en toute sécurité et sans gêner la circulation des piétons. Lors d'un arrêt sur une place, un repère peut être marqué pour délimiter la ligne à ne pas franchir jusqu'à l'arrêt du bus.

Les zones d'attentes doivent impérativement être situées en dehors de la chaussée. Elles doivent être confortables (revêtement, déclivité, etc.) et dimensionnées pour accueillir tous les élèves concernés. Elles sont si possible éclairées et munies d'un abri.

Elles peuvent également être équipées de systèmes sécurisés pour le stationnement des vélos qui seront implantés de sorte à ne pas gêner les autres utilisateurs lors de l'arrivée ou le départ du cycliste.

6.4.4 Montée et descente du bus

L'élève doit attendre que le bus s'arrête avant de s'en approcher. Il laisse descendre les passagers avant de monter dans le bus et évite les bousculades.

Le conducteur ou la conductrice veille lors de la fermeture des portes à ce que tous les élèves soient montés (ou descendus). Il attend que tous les enfants soient assis et dûment attachés pour démarrer.

Lorsqu'un bus scolaire signalé comme tel s'arrête pour laisser monter ou descendre les élèves et que les feux clignotants sont enclenchés, les automobilistes ne peuvent le dépasser qu'à une allure réduite et en faisant preuve d'une prudence particulière ; au besoin, ils doivent s'arrêter.

6.4.5 Dans le bus

Les élèves doivent rester assis et attachés à leur place. Ils ne doivent pas gêner le conducteur ou la conductrice de quelque sorte que ce soit.

6.4.6 Après le départ du bus

En dehors des passages pour piétons, l'élève passe derrière le bus et attend le départ du véhicule pour traverser la route (meilleure visibilité). Il utilise les passages pour piétons s'il y en a. Il bénéficie de la priorité sur de tels passages mais ne doit pas s'y lancer à l'improviste.

6.5 Chemin de l'école à pied

6.5.1 Planification

C'est dans le cadre de la révision général du Plan d'aménagement local (PAL) que doivent être menées les réflexions liées au chemin de l'école, en particulier lors de la mise en zone de nouveaux quartiers.

Les aménagements projetés (trottoirs, réaménagement de carrefours) doivent figurer sur le plan directeur communal.

6.5.2 Evaluation de la dangerosité des trajets

Les communes sont habilitées à statuer sur la dangerosité des trajets, conformément à l'article 14 RLS. Elles peuvent au besoin s'adjoindre les services d'un bureau spécialisé en transports ou du bureau de prévention des accidents (bpa). Le Service de la mobilité peut également intervenir à titre d'expert pour valider les planifications communales ou en cas de litige entre la commune et des particuliers.

Pour évaluer la dangerosité d'un trajet scolaire, les éléments suivants doivent être pris en considération : caractéristiques de la route (type, largeur), conditions de circulation du trafic motorisé (trafic journalier moyen, vitesses) et conditions de cheminement des piétons (éclairage, obstacles latéraux, traversées, déclivité, etc.)

L'analyse est généralement menée par tronçons de route. Il suffit qu'un tronçon du parcours soit évalué comme particulièrement dangereux pour que l'ensemble du trajet le soit.

6.5.3 Recommandations pour définir les itinéraires

Le chemin le plus court n'est pas nécessairement le meilleur en termes de sécurité, mais pour que le cheminement soit attractif, le détour ne doit pas excéder un supplément de déplacement de 20 % du trajet initial (cf. norme VSS SN 640 070 du 1er février 2009).

Pour autant que le trottoir ait des dimensions standard (1,65 m selon l'art. 25 ReLR), les trajets s'effectuant sur trottoir ne peuvent pas être reconnus comme « particulièrement dangereux » même si des points particuliers du trajet présentent certaines difficultés, comme les traversées de route par exemple.

Le cheminement des piétons sur la chaussée (mixité des déplacements) n'est théoriquement acceptable que sur les routes de desserte. Pour la définition des routes, la commune se référera à son plan directeur.

Pour une bonne sécurité des piétons, il est nécessaire que la visibilité d'arrêt des véhicules soit suffisante en tout point du trajet : 25 m à 30 km/h, 50 m à 50 km/h, 70 m à 60 km/h et 110 m à 80 km/h (source : VSS SN 640 090b de juillet 2001).

Un seul côté de la route offrant de bonnes conditions de circulation (présence d'un accotement par ex.) peut être retenu pour le cheminement.

Le marquage de bandes longitudinales pour piétons est une solution qui n'offre pas la sécurité d'un trottoir ou d'un cheminement séparé, et n'est donc pas considéré comme tel. Elle n'est admise qu'à titre provisoire, avant la réalisation d'un trottoir définitif.

Le cheminement doit prévoir les traversées de routes par les piétons en priorité au droit des passages pour piétons marqués. Dans les zones 30 où les passages ne sont généralement pas marqués, ainsi qu'en dehors des localités, les traversées s'effectueront à des endroits offrant une bonne visibilité.

6.5.4 Pédibus

Pour les plus jeunes, le Pédibus est une préparation à cette indépendance. C'est un système d'accompagnement des enfants à l'école, à pied, sous la conduite des parents à tour de rôle.

Les parents décident de l'itinéraire, de l'emplacement des arrêts et de l'horaire.

Depuis 2010, la Coordination fribourgeoise (antenne de la Coordination romande du Pédibus) informe et favorise la création, le fonctionnement et la pérennité des lignes de Pédibus dans l'ensemble du canton².

Pour faciliter la démarche des parents, la Coordination met gratuitement à disposition le matériel utile à une ligne de Pédibus. Elle renseigne également sur les modalités d'assurance par le bpa des personnes qui conduisent ces Pédibus.

6.5.5 Patrouilleurs et patrouilleuses scolaires

La commune peut, si cela est nécessaire, mettre en place des patrouilleurs ou patrouilleuses scolaires (enfants ou adultes) pour aider les enfants, aux heures d'arrivée et de sortie des classes, à traverser les routes principales aux passages pour piétons les plus importants (tant par la fréquentation des enfants que le nombre de véhicules), en particulier celles à proximité de l'école.

Pour faire régler la circulation par des patrouilleurs ou patrouilleuses scolaires, élèves ou adultes, il est nécessaire d'obtenir l'autorisation de la Police cantonale. Celle-ci donne les ordres nécessaires ; elle peut déléguer sa compétence aux autorités locales de police (art. 67 al. 3 OSR).

La Police cantonale assure la formation des patrouilleurs ou patrouilleuses, leur fournit le matériel (gilets réfléchissants notamment) et renseigne la Commune sur les modalités d'assurance auprès du bpa.

² Pédibus Fribourg : <http://www.pedibus.ch/pages-cantoniales/pedibus-fribourg-freiburg>

6.6 Chemin de l'école à vélo

En premier lieu, rappelons qu'il est illégal d'interdire aux enfants d'aller à l'école à vélo. Le vélo offre de nombreux avantages : c'est un moyen de déplacement rapide et agréable qui participe à l'autonomie des enfants et renforce leur condition physique.

Si les enfants sont autorisés à circuler seuls à vélo sur les routes principales dès l'âge de 6 ans (art. 19 LCR), ils doivent néanmoins acquérir des aptitudes et compétences spécifiques pour se rendre à l'école à vélo, en lien avec la maîtrise de leur véhicule (équilibre, signe de la main en roulant, freinage, etc.) mais également de leur présence dans la circulation routière (anticipation, positionnement, connaissance des règles, etc.). Le rythme de ces acquisitions peut varier d'un enfant à un autre, en fonction de sa pratique.

Si aucun examen n'est nécessaire pour circuler à vélo, une formation (1 leçon théorique et 2 leçons pratiques) est octroyée par la Police cantonale auprès des élèves de 6H du canton (âgés de 10 ans environ).

Pour aller à l'école à vélo, il est important que l'enfant soit équipé d'un vélo adapté à sa taille, en bon état, muni de freins, éclairage, catadioptrés et sonnette. Il devrait également porter un casque. Comme pour le trajet à pied, il est recommandé aux parents d'effectuer préalablement le trajet à vélo avec leurs enfants avant de les laisser aller seuls.

Sur les routes, les cyclistes doivent circuler en file indienne. Ils doivent utiliser les bandes et pistes cyclables quand il y en a. Les trottoirs, chemins piétonniers et zones piétonnes sont réservés aux seuls piétons. La circulation des cyclistes peut toutefois y être autorisée à l'allure du pas, lorsque la largeur de la surface et le nombre d'usagers garantit un nombre d'interactions limité entre usagers. Ces trottoirs, chemins ou zones sont alors signalées par des panneaux avec plaque complémentaire représentant un cycle.

Le chemin de l'école peut être parcouru à vélo sur les routes à faible trafic, jusqu'à l'école ou l'arrêt du bus. Des emplacements de stationnement sécurisé des vélos doivent être prévus aux abords des écoles et, au besoin, des arrêts de bus.

Les traversées de routes à fort trafic s'effectuent en priorité au droit des passages pour piétons, en poussant le vélo.

Des Vélobus peuvent également s'organiser sur le même principe que le Pédibus. Circuler en groupe permet de renforcer la sécurité sur la route.

6.7 L'utilisation de trottinettes ou rollers

Conformément à l'article 50 de l'OCR, il est permis d'utiliser des engins assimilés à des véhicules (trottinettes, rollers) sur les espaces réservés aux piétons, les pistes cyclables et la chaussée des routes modérées ou à faible trafic. Il est illégal d'interdire aux enfants d'aller à l'école avec ces engins.

Ces utilisateurs doivent respecter les règles de circulation en vigueur pour les piétons et leur accorder la priorité.

Comme pour les vélos, il est recommandé que les parents veillent à ce que leur enfant porte un casque et maîtrise son engin.

6.8 A proximité de l'école

A proximité de l'école, il s'agit de délimiter soigneusement les espaces réservés aux véhicules (bus scolaires et circulation routière) et aux piétons afin de faciliter les mesures de surveillance et d'organisation, mais aussi de garantir une bonne sécurité pour tous les usagers.

6.8.1 Zone d'arrêt du bus

Pour la dépose et prise en charge des élèves, l'arrêt du bus doit se faire à proximité immédiate de l'école (surtout pour les classes primaires 1-8H), sans qu'une traversée de la chaussée ne soit nécessaire pour rejoindre l'école.

Cette zone doit être assez grande pour permettre les manœuvres éventuellement nécessaires. Les marches arrière et demi-tours sont cependant à éviter en raison de leur caractère accidentogène.

La zone sera dimensionnée pour accueillir éventuellement des bus plus grands (cars pour les voyages d'étude par exemple).

6.8.2 Dispositifs de stationnement des vélos

Des dispositifs sécurisés pour le stationnement des vélos sont recommandés aux abords des écoles. Leur nombre doit être défini sur la base de la norme VSS SN 640 065 du 1er août 2011. Leur emplacement doit être le plus près possible de l'entrée du bâtiment. Ils seront de préférence protégés des intempéries.

Des dispositifs pour le stationnement des engins assimilés à des véhicules (trottinette) peuvent également être envisagés en fonction de la demande.

6.8.3 Places de dépose minute

La définition des places d'arrêts pour les parents qui conduisent leur enfant à l'école en voiture est également importante, même si ce mode de transport est à déconseiller vivement. En effet, il contribue à l'augmentation de l'insécurité aux abords des écoles par la gêne qu'il crée sur la circulation routière et celle des piétons, et cela également pour leurs propres enfants.

La place de dépose minute doit être située en dehors des cheminements et des zones d'attente des élèves. Pour être attractive sans péjorer la sécurité aux abords des écoles, elle doit :

- > être située à une distance raisonnable et adaptée de l'établissement scolaire auquel elle est reliée par un cheminement piétonnier entièrement sécurisé (laissant la possibilité de laisser l'enfant parcourir ce dernier tronçon seul) et accessible aux poussettes ou aux personnes (y compris les enfants) à mobilité réduite
- > nécessiter le moins de manœuvres possibles pour le stationnement (augmentation du danger en raison de la faible taille des enfants)
- > ne pas gêner la circulation routière

6.8.4 Signalisation et marquage

A proximité de l'école, la mise en place de réglementation de zone (zone 30, zone de rencontre ou zone piétonne) peut améliorer la sécurité.

- > En zone 30, les conducteurs ou conductrices sont tenus de circuler de manière particulièrement prudente, à une vitesse maximale de 30 km/h ;
- > En zone de rencontre, les piétons bénéficient de la priorité mais ne doivent pas gêner inutilement les véhicules qui roulent à une vitesse maximale de 20 km/h ;
- > Les zones piétonnes sont réservées aux piétons et utilisateurs d'engins assimilés à des véhicules. Certains véhicules, comme le bus scolaire, peuvent être autorisés à y circuler à l'allure du pas (le signal est alors muni d'une plaque complémentaire).

Sur les routes principales, l'efficacité des feux jaunes clignotants ou d'un marquage « kit école » ne doit pas être surestimée. En effet, ce type de signaux peut provoquer chez l'enfant un sentiment de fausse sécurité et l'inciter à être moins prudent. De même, chez l'automobiliste un effet d'habitude

peut s'installer et diminuer sa vigilance. Ce type de signaux est donc à utiliser avec parcimonie à des endroits ciblés.

6.9 Plans de mobilité scolaire

Sur le principe des plans de mobilité d'entreprise, les plans de mobilité scolaire sont recommandés. Ils visent à planifier la mobilité des élèves au sein d'une commune en tenant compte des différents quartiers, des modes de transports et des contraintes de sécurité.

Ces plans de mobilité se basent sur un diagnostic multimodal, d'objectifs et de mesures visant à sécuriser les déplacements et à favoriser la mobilité douce. Un plan de mobilité permet de définir, à l'attention des élèves et de leurs parents, les modes de transports et les chemins à emprunter en fonction de leur lieu d'habitation. C'est donc un outil de planification et de communication très utile pour une commune.

Les plans de mobilité scolaire peuvent faire l'objet d'une démarche participative incluant les élèves et les enseignants, afin de cerner au mieux leurs problèmes et leurs attentes, mais également de les sensibiliser sur les aspects de sécurité et de comportement sur le chemin de l'école (aspects pédagogiques).

7 Contacts

- > Transport de voyageurs : autorisations cantonales

Jean-Luc Telley, Chef de service adjoint
jean-luc.telley@fr.ch, T + 41 26 304 14 22
Service de la mobilité SMO
Grand-Rue 32, 1701 Fribourg
T +41 26 304 14 33, www.fr.ch/smo

- > Conducteurs/rices – Véhicules

Thomas Waeber, Chef du service technique
thomas.waeber@ocn.ch, T +41 26 484 55 06
Office de la circulation et de la navigation OCN
Route de Tavel 10, Case postale 192, 1707 Fribourg
T +41 26 484 55 55, www.ocn.ch

- > Droit à un transport gratuit – Responsabilités – Assurances

Felix Kaufmann, Conseiller juridique
felix.kaufmann@fr.ch, T +41 26 305 12 55
Direction de l'instruction publique, de la culture et du sport DICS
Secrétariat général
Rue de l'Hôpital 1, 1701 Fribourg
T +41 26 305 12 22, www.fr.ch/dics

- > Aménagement – Sécurité – Prévention

Karen Schmid, Collaboratrice scientifique
karen.schmid@fr.ch, T + 41 26 304 14 38
Service de la mobilité SMO
Grand-Rue 32, 1701 Fribourg
T +41 26 304 14 33, www.fr.ch/smo

Raphael Hermann, Sgt-Chef, Chef de groupe intervenant en éducation routière,
educationroutiere@fr.ch, T + 41 79 682 77 06
Police de la circulation : éducation routière
Case postale, 1701 Fribourg
T +41 26 305 20 22, www.fr.ch/pol

8 Annexes

8.1 Aide-mémoire concernant les ceintures de sécurité



Bundesamt für Strassen • Office fédéral des routes
Ufficio federale delle strade • Uffici federal da vias

ASTRA • OFROU
USTRA • UVIAS

Eidg. Dep. für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation • Dép. fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
Dip. federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni • Dep. federal da l'ambient, dals transports, da l'energia e da la comunicaziun

3003 Berne, le 2 décembre 2005 Bon/Gc

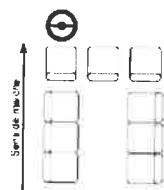
Aide-mémoire

concernant

les ceintures de sécurité équipant les banquettes longitudinales et les sièges conçus pour des enfants (en prenant l'exemple des minibus)

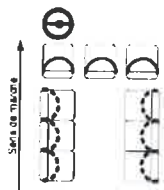
Définitions

Par le terme transformation, il faut entendre l'installation ou la modification subséquente de sièges ou de banquettes.
Par le terme équipement après coup, il faut entendre le montage de ceintures de sécurité sur des banquettes ou des sièges existants.



Les minibus immatriculés avant le 1.1.1976 ne doivent pas être équipés de ceintures de sécurité.

Cela signifie que même les banquettes longitudinales et les sièges conçus pour des enfants n'ont pas besoin d'être équipés de ceintures de sécurité ou d'en être équipés après coup, sauf si une transformation est effectuée à partir du 1.3.2006.

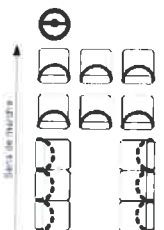


Les minibus immatriculés à partir du 1.1.1976 doivent être équipés de ceintures de sécurité sur les sièges avant.

Cela signifie qu'en cas de transformation effectuée à partir du 1.3.2006, même les banquettes longitudinales et les sièges conçus pour des enfants des véhicules de ce genre doivent en principe être équipés de ceintures de sécurité. Les véhicules ayant fait l'objet d'une transformation avant cette date devront être équipés après coup d'ici au 1.1.2010 ou plus tard.



Lorsque la configuration du véhicule est telle qu'il dispose de sièges pour adultes, dirigés vers l'avant, qui ne requièrent pas de ceintures de sécurité (p. ex. une rangée de sièges arrière), il n'est pas nécessaire d'équiper après coup les banquettes longitudinales et les sièges conçus pour des enfants à moins qu'une transformation soit effectuée à partir du 1.3.2006.



Dans les minibus qui ont été réceptionnés à partir du 1.10.1999 et dans ceux qui ont été importés ou construits en Suisse à partir du 1.10.2001, tous les sièges dirigés vers l'avant et vers l'arrière doivent être équipés de ceintures de sécurité.

Cela signifie que, dans ces véhicules, les banquettes longitudinales et les sièges conçus pour des enfants doivent être équipés de ceintures de sécurité en cas de transformation effectuée à partir du 1.3.2006. Les véhicules ayant fait l'objet d'une transformation avant cette date devront être équipés après coup d'ici au 1.1.2010 ou plus tard.

Il n'est pas nécessaire de fournir une attestation prouvant la résistance des points d'ancrage des ceintures lorsqu'il s'agit de véhicules ayant été immatriculés ou transformés en conséquence avant le 1er mars 2006 et pour lesquels il est dûment prouvé qu'on les équipera volontairement de ceintures de sécurité avant le 1er janvier 2010. Les ceintures de sécurité installées sur une base volontaire doivent pouvoir déployer leur effet protecteur, avoir fait l'objet d'une réception par type et être disposées judicieusement. Leurs points d'ancrage doivent être suffisamment solides.

Berne, le 2 décembre 2005/Ga/Ry

8.2 Argumentaire au sujet des transports d'écoliers et de l'OACP



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun Svizra

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la communication DETEC
Office fédéral des routes OFROU

Argumentaire au sujet des transports d'écoliers / d'ouvriers / de personnes handicapés et de l'OACP

Bases légales

Le principe suivant est applicable : les personnes titulaires de la catégorie D ou de la sous-catégorie D1 qui effectuent des transports de personnes doivent être titulaires du certificat de capacité (art. 2, al. 1, OACP). L'art. 3 OACP énumère les exceptions. Contrairement aux dispositions de l'OTR¹ et de l'OCTV², le caractère « professionnel » n'est pas un critère à prendre en considération pour l'appréciation de la subordination à l'OACP. Ce qui est déterminant, c'est le contexte dans lequel les transports sont réalisés.

L'obtention du certificat de capacité est requise pour pouvoir effectuer des transports de personnes avec des véhicules de plus de 8 places assises, hormis le siège du conducteur.

L'obtention d'un certificat de capacité n'est pas requis pour :

- les courses privées³,
- les véhicules avec une vitesse maximale autorisée jusqu'à 45 km/h,
- l'armée, la police, les services du feu, la douane, la protection civile,
- les courses d'essai ou de transfert,
- les cas d'urgence ou les mesures d'urgence,
- les courses d'apprentissage, d'exercice ou d'examen,
- le transport de matériel ou d'équipement nécessaires à l'exercice professionnel, pour autant que la conduite du véhicule ne représente en moyenne hebdomadaire pas plus de la moitié du temps de travail,
- le trafic interne.

Les transports d'écoliers au moyen de véhicules de plus de 8 places, hormis le siège du conducteur, ne sont pas considérés comme des cas d'exception. Par conséquent, un certificat de capacité doit être obtenu pour ce type de transports, indépendamment de la notion de transport professionnel. Ce principe est également valable pour les transports de personnes handicapées ou d'ouvriers.

Les personnes qui ont obtenu dans le cadre de l'échange du permis de conduire bleu contre le PCC, la sous-catégorie D1 avec le complément 106 3,5 tonnes sont également soumises aux règles de l'OACP, si elles effectuent des transports de personnes avec des véhicules de plus de 8 places, hormis le siège du conducteur, et pour autant qu'il ne s'agisse pas d'un type de transport prévu parmi les exceptions précitées. Le poids du véhicule n'est pas déterminant. Ce principe est également applicable pour les titulaires de permis de conduire bleu qui n'auraient pas effectué l'échange du permis et qui effectuent ce type de transports sur la base de la catégorie D2 de l'ancien droit.

Les titulaires de ces permis devront obtenir le certificat de capacité, s'ils entendent effectuer des transports d'écoliers, d'ouvriers ou de personnes handicapées. Dans ces cas, l'autorisa-

¹ Définition: http://www.admin.ch/ch/fr/rs/822_222/a3.html

² Définition: http://www.admin.ch/ch/fr/rs/744_11/a3.html

³ Sont considérées comme "courses à caractère privé" les transports de personnes qui ont, indépendamment du but de la course, un lien personnel avec le conducteur.

tion reste limitée à des véhicules d'un poids maximal de 3,5 tonnes et aux seuls transports non professionnels.

Les dispositions des OTR 1 et 2 demeurent applicables, indépendamment de celles de l'OACP.

Autres arguments

Les chauffeurs transportant des écoliers, des ouvriers ou des personnes handicapées endossent une responsabilité particulière. En effet et contrairement à des transports effectués à titre privé, les passagers ou leurs parents ne peuvent décider ni de la personne qui conduit le véhicule, ni s'ils souhaitent ou non se faire transporter ou faire transporter leur enfant par cette personne. Les passagers bénéficient d'une prestation - qu'ils doivent s'acquitter d'un paiement ou non - et sont tributaires du fait d'être transportés sûrement d'un point A à un point B. Par conséquent, ils ont légitimement le droit de disposer de conducteurs bien formés. Il serait en outre difficile d'accepter que l'OACP dispose que le chauffeur qui transporte des bananes ou de la ferraille soit mieux formé que celui qui transporte des personnes (en particulier des enfants) dans des bus scolaires.

Celui qui passe l'examen OACP pour le transport de personnes devra répondre à des questions dans les domaines suivants : dispositions sur la circulation routière, technique du véhicule, conduite du véhicule, transport de personnes, responsabilité du conducteur et comportement dans des situations exceptionnelles. La formation va en conséquence largement au-delà d'une formation "ordinaire" en vue de l'examen de conduite. Dans le cadre de la formation continue, les thèmes précités sont approfondis, actualisés et il y a des échanges entre participants aux cours en matière d'expériences vécues en pratique. La complexité croissante de la mobilité requiert une bonne formation initiale et une formation continue afin de pouvoir répondre aux exigences toujours plus fortes de la circulation routière.

Tous les sujets de l'OACP ne sont pas déterminants pour les transports d'écoliers, d'ouvriers ou de personnes handicapées, de sorte que les conducteurs concernés par ces types de transports ne sont pas toujours soumis aux règles de l'OTR, ce qui n'empêche que la formation continue puisse être articulée en fonction des besoins effectifs. Tous les domaines de formation proposent des sujets qui constituent une importante valeur ajoutée pour les transports d'écoliers, d'ouvriers ou de personnes handicapées : l'amélioration continue de la technique de conduite, le comportement vis-à-vis des passagers, le comportement en cas de situations conflictuelles, le comportement en cas d'accident ou de panne, par exemple. Il incombera aux centres de formation continue de proposer à ce groupe de conducteurs des cours taillés sur mesure.

Juin 2009

8.3 Sécurité des enfants / nouvelles prescriptions dès le 1er avril 2010

Sécurité des enfants Nouvelles prescriptions dès le 1^{er} avril 2010

Généralités

Transport de personnes

Le nombre de personnes transportées dans et sur un véhicule ne doit pas excéder celui des places autorisées.



Le nombre de places autorisées figure dans le permis de circulation du véhicule (case 27).

Plus de sécurité grâce à la ceinture

Les ceintures de sécurité doivent être utilisées à toutes les places qui en disposent. Cette obligation s'applique à toutes les personnes circulant dans des véhicules, notamment dans des cars, des taxis, des bus scolaires, des véhicules d'associations sportives, etc.¹

Doivent impérativement s'attacher les conducteurs de ces véhicules ainsi que les passagers quel que soit leur âge.

Sécurité des enfants

Responsabilité

Il incombe aux conducteurs des véhicules de veiller à ce que les enfants de moins de 12 ans s'assoient aux places équipées de ceintures de sécurité et qu'ils s'attachent correctement.

Système de sécurité prescrit dès le 1^{er} avril 2010 : Principes

Age / taille	Système de sécurité prescrit
Enfants de moins de 12 ans d'une taille inférieure à 150 cm	Dispositif de retenue approprié testé selon la série 03 ou 04 du règlement ECE n° 44.
Enfants d'une taille supérieure à 150 cm	Ceintures disponibles
Personnes à partir de 12 ans	

Dérogations à l'obligation d'utiliser des dispositifs de retenue pour enfant

Dans les autocars ainsi que sur les sièges de dimensions réduites spécialement admis pour les enfants, une réglementation différente est appliquée. En effet, dans ces cas-là, les dispositifs de retenue ne sont obligatoires que pour les enfants de moins de 4 ans.

Aux places équipées exclusivement de ceintures abdominales, l'utilisation d'un dispositif de retenue n'est obligatoire que pour les enfants de moins de 7 ans.

Installation de plusieurs dispositifs de retenue pour enfants

L'installation de 3 dispositifs de retenue pour enfants sur la banquette arrière d'un véhicule dépend avant tout de la taille du véhicule et de celle du dispositif ainsi que de l'âge et du poids des enfants.

Utilisation d'un dispositif de retenue pour enfants sur le siège avant

En principe, les enfants peuvent être transportés sur le siège avant, quel que soit leur âge. Les dispositifs de retenue pour enfants placés dos à la route ne peuvent être utilisés à l'avant que si l'airbag est désactivé.¹ Les dispositifs orientés vers l'avant sont autorisés aux places équipées d'airbags dans la mesure où le mode d'emploi du véhicule ne l'exclut pas.

¹ Font exception les personnes utilisant les transports en commun et les personnes effectuant de petites courses (art. 3a, al. 2. OCR)

Exigences imposées aux dispositifs de retenue pour enfants

Notion

Les dispositifs de retenue pour enfants comprennent non seulement les sièges pour enfants, les rehausseurs de sièges et les coques pour bébés, mais également l'équipement spécial intégré dans les sièges de voiture.

Nouvelles exigences

À partir du 1^{er} avril 2010, seuls les dispositifs de retenue qui ont été testés selon la série 03 ou 04 du règlement ECE n° 44 seront admis. Le numéro de la série se retrouve dans le numéro d'approbation (deux premiers chiffres). Toutes les autres informations concernant le dispositif figurent soit sur l'étiquette ECE, soit directement sur le siège.

Les dispositifs de retenue pour enfants de la série 01 ou 02 ne pourront plus être utilisés après le 1^{er} avril 2010.

Remarque : L'inscription « ECE R 44 » ne doit pas nécessairement être mentionnée.



Catégories de poids

Groupe 0	moins de 10 kg	Le choix d'un dispositif de retenue approprié dépend du poids de l'enfant. Les groupes ci-contre indiquent les poids avec lesquels les dispositifs ont été testés. Le groupe doit donc correspondre au poids de l'enfant.
Groupe 0+	moins de 13 kg	
Groupe 1	entre 9 et 18 kg	Le poids maximal de chaque groupe n'est pas déterminant pour les dispositifs de retenue fixés au moyen des ceintures de sécurité des véhicules. C'est pourquoi les modèles du groupe 3 limités à 36 kg peuvent également être utilisés pour des enfants d'un poids plus élevé.
Groupe 2	entre 15 et 25 kg	
Groupe 3	entre 22 et 36 kg	

Dossier

Lorsqu'un dispositif de retenue pour enfant a été testé selon la série 03 ou 04 du règlement ECE n° 44, cela signifie qu'il répond aux exigences minimales légales. Il n'est pas nécessaire qu'un tel dispositif soit équipé d'un dossier. Toutefois, les organisations de la sécurité routière recommandent l'utilisation d'un dispositif doté d'un dossier afin de mieux protéger l'enfant lors de collisions latérales.

Transports d'élèves

Places assises admises

Certains bus scolaires déjà immatriculés sont dotés de places assises de dimensions réduites spécialement admises pour les enfants ainsi que de sièges disposés perpendiculairement au sens de la marche. Depuis le 1^{er} janvier 2010, ces véhicules peuvent continuer de circuler uniquement s'ils sont pourvus au moins d'une ceinture abdominale par siège. Au besoin, ils devront être équipés a posteriori. En ce qui concerne les véhicules immatriculés pour la première fois servant au transport d'élèves, les sièges disposés perpendiculairement au sens de la marche ne sont plus admis. Quant aux places de dimensions réduites des bus scolaires nouvellement mis en circulation, elles ne seront autorisées dès le 1^{er} août 2012 que si un organe de contrôle accrédité par l'OFROU confirme que ces sièges offrent une protection comparable à celle dont un enfant bénéficie avec les dispositifs de retenue testés selon le règlement ECE R 44/03 ou 04.

Sécurité grâce aux dispositifs de retenue pour enfants

Les ceintures de sécurité disponibles dans les autocars et aux places de dimensions réduites spécialement admises pour les enfants (dans le permis de circulation décrites comme « places assises pour enfants ») suffisent à assurer la sécurité des enfants de plus de 4 ans. Aux places pourvues de ceintures abdominales, il est suffisant d'utiliser celles-ci pour les enfants à partir de 7 ans. Dans tous les autres cas, les enfants de moins de 12 ans ou d'une taille inférieure à 150 cm ne peuvent être transportés dans les bus scolaires que si ces derniers sont équipés de dispositifs de retenue testés et appropriés.

Annexes

- *Analyse du SMO*
- *Analyse de Team+*

Le présent document apporte quelques compléments aux deux études citées ci-avant et transmises en annexe.

A. Analyse du SMO

Explications et compléments au document « Commune de Romont – Organisation des transports scolaires », établi par le SMO en date du 13.07.2021, portant sur les aspects liés à la sécurité entre les quartiers de la Maula et de la Vignetta et les écoles primaires de la Ville de Romont :



Points de la situation

Certains trajets ont été jugés par le SMO comme étant de « dangerosité faible » ou de « dangerosité moyenne à élevée ». Pour cette deuxième catégorie, les extraits du rapport du SMO sont complétés par quelques remarques faisant le point de la situation, ci-après en **bleu**.

La carte ci-dessous résume les points et secteurs présentant une dangerosité moyenne à élevée.



Lieu	Trajets concernés	Description	Dangerosité
Chemin de Sous-Gare	A, B, C, D	Le tronçon rectiligne du chemin de Sous-Gare est limité à 80 km/h. Le trafic y est faible et le tronçon est éclairé, mais l'éclairage est partiellement entravé par les arbres. Par contre, la vitesse autorisée (80km/h) induit un danger, compte tenu qu'il est dépourvu d'aménagements piétonniers.	Elevée

Pour ce tronçon, bien que la vitesse autorisée soit de 80 km/h, les vitesses relevées in situ sont en moyenne de ~ 55 km/h. Néanmoins, voitures et piétons se partagent la chaussée.

Une première solution, en cours d'étude, serait de passer tout le Chemin Sous-Gare en zone 30 km/h. Dans ce cas, le SMO précise que s'il venait à être limité à 30 km/h et que le v85 se situe à 38 km/h après l'application de la mesure, ce chemin serait considéré comme praticable pour l'ensemble du trafic piétonnier, soit de dangerosité faible.

Une deuxième solution, plus conséquente mais aussi plus sécuritaire et plus couteuse, serait la réalisation d'un cheminement de mobilité douce (piétons et cyclistes) en bordure et/ou hors chaussée le long de ce tronçon. Quelques variantes ont été étudiées et un montant de réalisation a été mis au budget 2024.

Le conseil communal se prononcera prochainement sur la variante à réaliser dès que possible.

Avenue de la Gare	D	La traversée de la place de la gare ne dispose pas d'équipements adaptés aux flux d'élèves, elle est uniquement marquée par une bande longitudinale pour piétons qui est fréquemment franchie. Le marquage y est complexe. A noter qu'un projet de réaménagement est en cours.	Elevée
-------------------	---	--	--------

Le trajet en question se situe sur le territoire privé des CFF. Pour ce secteur, effectivement des projets de gare routière et de réaménagement de la place de la gare sont en cours. Il est difficile de tirer en avant ce projet tant les acteurs sont nombreux (CFF, TPF, Armasuisse, Canton) et que tous se satisfont de la situation actuelle. Pour songer à une gare routière, il faut déplacer le quai militaire (à la Maladeire) et créer une nouvelle de transit. Il faut également trouver un financement équitable entre les différents acteurs. Courant janvier 2024, la commune a rencontré le Conseil d'Etat, M. Steiert, afin à nouveau, de trouver des solutions pour avancer avec ce dossier ainsi que de le financer.

Passage pour piétons au sommet de l'avenue Gérard Clerc et de la route de la Belle-Croix	A	Ce passage pour piétons est continu sur l'avenue Gérard Clerc et la route de la Belle-Croix sans interruption. Compte tenu de la largeur de la traversée, il doit être équipé d'un îlot de protection. De plus, entre ces deux routes et au sud-est, les barrières peuvent former un écran à la visibilité, notamment pour les jeunes enfants du fait de leur taille. La zone d'attente au sud-est est franchissable.	Elevée (non conforme)
--	---	---	-----------------------

La sécurisation de ce tronçon a été intégrée dans le projet de mise en zone 30 km/h de l'Intramuros. Ledit projet a été mis à l'enquête et n'a rencontré aucune opposition. Les services de l'Etat ont par contre émis quelques remarques contraignant la suppression d'un certain nombre de places de parc. La commune a d'ores et déjà prévu une rencontre avec le SPC et le SMO afin de trouver un compromis acceptable mêlant sécurité et maintien des places de parc.

Passages pour piétons de la Grand-Rue	B	Les distances de visibilité au niveau des passages pour piétons amenant aux deux escaliers sont insuffisantes car elles sont entravées par du stationnement et les zones d'attente au sud-est sont franchissables.	Elevée (non conforme)
---------------------------------------	---	--	-----------------------

La sécurisation de ce tronçon a été intégrée dans le projet de mise en zone 30 km/h de l'Intramuros. La mise en place du projet permettra de traiter ce PPP.

Passage pour piétons situé au sud de l'école	A, B	Ce passage pour piétons est situé sur la ligne de désir du chemin de l'école. La zone d'attente à l'ouest est occupée par du stationnement et celle à l'est est franchissable.	Elevée (non conforme)
--	------	--	-----------------------

La sécurisation de ce tronçon a été intégrée dans le projet de mise en zone 30 km/h de l'Intramuros. La mise en place du projet permettra de traiter ce passage pour piétons (PPP).

Secteur devant l'école de la Ville	A, B	La zone d'attente de l'arrêt de bus est inexistante et elle est occupée par du stationnement. Un kit école est présent.	Elevée (non conforme)
------------------------------------	------	---	-----------------------

Pour ce secteur, les règles étatiques sont à leur limite. En effet, dans le cas précis, la zone d'attente de l'arrêt de bus est la cour d'école. Un fois le bus en place, les voitures parkées ne peuvent évidemment plus bouger et les enfants peuvent monter dans le bus en toute quiétude. Si la situation n'est formellement pas conforme, elle a le mérite de fonctionner. Ce point sera à discuter lors de la prochaine séance commune/SMo/SPC. Cette situation sera traitée dès que possible mais doit également être coordonnée avec le réaménagement de l'Intramuros et la mise en place de l'éventuelle nouvelle ligne de transport urbain.

Passages pour piétons situés sur la route cantonale entre le giratoire de l'Edilité et la rue des Comtes	C	La charge de trafic sur la route de Billens était de 12'500 vhc/j en 2015 et sa largeur est d'environ 9 mètres. Les passages pour piétons doivent donc être équipés d'îlots de protection selon la norme VSS 40 241.	Elevée (non conforme)
--	---	--	-----------------------

Dès 2021 la commune a lancé ce projet consistant à mettre en place un îlot au milieu de la route, permettant ainsi sa traversée en deux temps. Pour ce faire un projet routier a dû être lancé. A cette occasion, le canton, souhaitant revoir le giratoire de l'Edilité, a décidé d'intégrer cet îlot à son dossier de projet. L'ensemble, jugé urgent, devait se réaliser courant 2023 et profiter de crédits COVID extraordinaires. Le projet n'ayant pas été réalisé comme prévu, ce point sera également à discuter lors de la prochaine séance commune/SMo/SPC.

Passage pour piétons du giratoire de l'Edilité	D, E	Les visibilités au niveau de ce passage pour piétons sont conformes, il est équipé d'un îlot refuge mais une des zones d'attente est franchissable. Cependant, il s'agit d'un point noir du réseau routier. Trois accidents impliquant des piétons y sont recensés, deux en 2013 et un en 2020	Elevée
--	------	--	--------

Voir remarque précédente. Dans sa volonté de revoir le giratoire de l'Edilité, ces travaux incluent les PPP adjacents.

Passage pour piétons de la rue Pierre-de-Savoie	C, D, E	La zone d'attente à l'est est franchissable. La largeur de route à 7 m permet à un véhicule de doubler un bus scolaire à l'arrêt et la visibilité sur les zones d'attente est obstruée par le bus à l'arrêt. Un kit école est présent. Un accident impliquant un piéton est à signaler au passage-piétons rue Pierre de Savoie au droit de l'école de la Condémine en 2018.	Elevée (non conforme)
---	---------	---	-----------------------

La Rue Pierre-de-Savoie est prévue d'être mise en zone 30 km/h. Pour l'heure ce projet est lié à notre PAD-Cadre, outil d'aménagement subordonné au PAL. Des aménagements seront donc mis en place le moment venu. Un projet d'arrêt de bus sur chaussée avait été esquissé afin de stopper les voitures derrière les bus. Mais, avec la mise en service de la nouvelle Ecole primaire En Bouley, les flux de bus et d'élèves vers l'actuelle école de la Condémine (transformée à futur en AES) vont très fortement diminuer, voir devenir sporadique. En tant qu'AES, ce seront les parents qui transporteront leurs enfants à l'AES et qui viendront les rechercher. Néanmoins, les enfants transiteront toujours par ce quartier, si ce n'est pour aller à l'AES, ce sera pour aller à la nouvelle Ecole En Bouley. Aussi, ce point devra être traité dès que possible.

B. Analyse du Team+

Explications et compléments au document « Commune de Romont - Reconnaissance des trajets scolaires, propositions d'assainissement », établi par le bureau Team+ en date du 30.03.2021, portant sur les aspects liés à la sécurité du trajet des écoliers.

En plus des éléments cités dans l'analyse du SMO, spécifique au trajet Maula – Ecole, le bureau Team+ a relevé d'autres points nécessitant des mesures de sécurisation du cheminement des écoliers.

1. Carrefour de l'Impasse de la Maladaire

Les itinéraires piétons entre le quartier du Glaney et le carrefour des Chavannes sont interrompus au niveau de l'Impasse de la Maladaire. Les piétons doivent, dans ce secteur, cheminer au travers de plusieurs difficultés : passage étroit au coin du bâtiment, zone mal définie souvent utilisée pour du stationnement, puis traverser un large carrefour sur presque 20 m jusqu'à rejoindre le trottoir existant. Cette situation, sans alternative, est clairement un point délicat pour les piétons.

Pour ce cas, la commune a également initié un projet afin de sécuriser le passage de l'ancienne laiterie et de la traversée de l'Impasse de la Maladaire. Tout comme pour l'Intramuros, les services de l'Etat ont émis des remarques extrêmement contraignantes et coûteuses en regard du but recherché (construction de trottoirs aux alentours, mise au norme de places de parc, ...). Si la commune comprend bien les services de l'Etat (SPC, SMO) dans leur rôle de faire respecter les règles et d'émettre des préavis en bon et due forme, la commune ne souhaite pas, dans un premier temps, les ignorer ou les contourner en actionnant la préfecture. Aussi, pour ce cas également, la rencontre commune/SMO/SPC permettra de trouver un juste milieu afin de sécuriser rapidement et de manière pragmatique le cheminement des écoliers.

2. Grand Rue / Rue des Moines

Une situation particulièrement délicate est rencontrée à l'extrémité Nord de la Grand Rue, entre la crèche Casse-Noisettes et le haut du Chemin du Brit :

> Le piéton débouchant du chemin du Brit doit traverser un accès large à la hauteur de la Promenade des Avoines, avec un trafic pouvant provenir de toutes directions (Chemin du Brit, Promenades des Avoines, Grand Rue, Route du Poyet et Parking du Poyet).

Ce point a été réglé en mettant en place un trottoir traversant entre le haut du Chemin du Brit et le bureau d'architectes GDW.

> Plus au Nord, le trottoir longeant le bâtiment (GDW, Fief) est particulièrement étroit.

> Encore plus vers le centre-ville, le cheminement s'interrompt à la hauteur du stationnement pour deux-roues (le long des Capucins).

> Enfin, l'itinéraire piéton doit longer l'arrière de cases de stationnement.

Par ces 3 derniers points, situés dans l'Intramuros, des améliorations ont été proposées dans le cadre du MEP Intramuros. Un réaménagement de l'entier du secteur, avec une réduction de la chaussée pour pouvoir en faire bénéficier les piétons, est prévu. Le réaménagement de l'Intramuros étant une tâche d'envergure et de longue haleine, la commune doit décider si ce secteur sera prioritaire ou pas.

Etabli à Romont, le 30.01.2024



ETAT DE FRIBOURG
STAAT FREIBURG

Reçu le :
15 JUL. 2021
Préfecture de la Glâne

Service de la mobilité
Grand-Rue 32, 1701 Fribourg

Préfecture du district de la Glâne
A l'attention de Monsieur Willy Schorderet
Préfet de la Glâne
Rue du Château 108
1680 Romont

Fribourg, le 13 juillet 2021

Dossier n°2020/17
Commune de Romont - Organisation des transports scolaires

Monsieur le Préfet,

Suite à votre demande nous avons examiné avec attention le dossier que vous nous avez transmis et nous pouvons nous déterminer comme suit sur les aspects liés à la sécurité entre les quartiers de la Maula et de la Vignetta et les écoles primaires de la Ville de Romont.

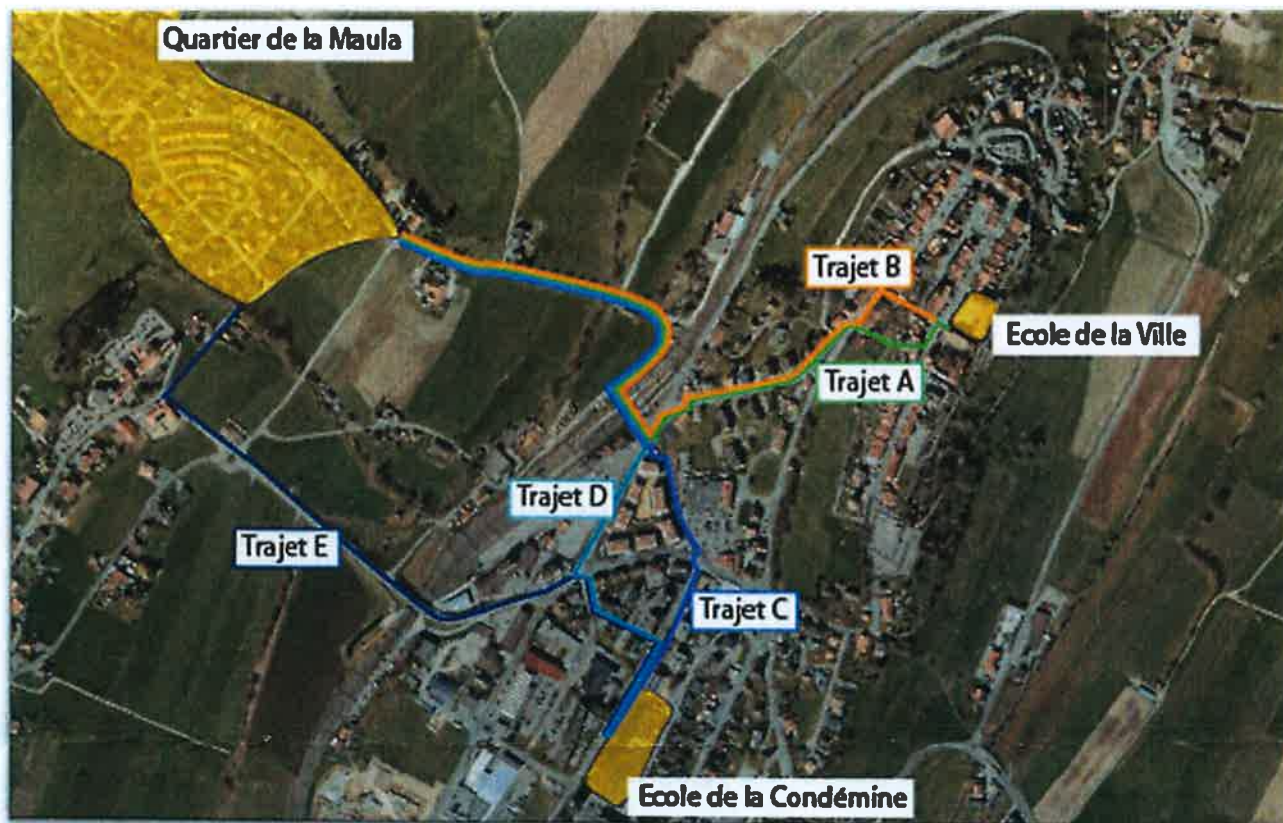
Service de la mobilité SM
Amt für Mobilität MobA

Grand-Rue 32, 1701 Fribourg

T +41 26 304 14 33
www.fr.ch/smo

VRéf : 2020/17
NRéf : 2112_c215
Affaire traitée par : Anita Pugin
T direct : +41 26 304 14 28
Courriel : anita.pugin@fr.ch

Le plan ci-dessous illustre les différents cheminements envisageables entre les quartiers de la Maula et de la Vignetta et les écoles de la Ville de Romont.



Les chemins de l'école, entre le quartier de la Maula et de la Vignetta et les écoles sont décrits, tronçon par tronçon, dans le tableau ci-dessous. Il comprend également une évaluation de la dangerosité.

Lieu	Trajets concernés	Description	Dangerosité
Quartier de la Maula et de la Vignetta	A, B, C, D, E	L'équipement du quartier est conforme aux types de route.	Faible
Route de Billens	E	La route de Billens est dotée d'un trottoir bordant une route cantonale limitée à 80 km/h. Le fait que la bande cyclable sépare le trottoir la voie de circulation améliore quelque peu la sécurité de la liaison piétonne.	Faible

Chemin de Sous-Gare	A, B, C, D	Le tronçon rectiligne du chemin de Sous-Gare est limité à 80 km/h. Le trafic y est faible et le tronçon est éclairé, mais l'éclairage est partiellement entravé par les arbres. Par contre, la vitesse autorisée (80km/h) induit un danger, compte tenu qu'il est dépourvu d'aménagements piétonniers.	Elevée
Passage sous-voie gare	A, B, C, D	Le passage sous-voie de la gare est éclairé et ne présente pas de danger particulier mais pourrait créer un sentiment d'insécurité.	Faible
Passage pour piétons de l'avenue de la gare	A, B, C	Les passages pour piétons sont équipés d'îlots de protection et les visibilitées sur les zones d'attente sont suffisantes. Les signaux au niveau des îlots de protection, non nécessaires, peuvent par contre entraver la visibilité au centre de la chaussée sur les jeunes enfants du fait de leur taille.	Faible
Avenue de la Gare	D	La traversée de la place de la gare ne dispose pas d'équipements adaptés aux flux d'élèves, elle est uniquement marquée par une bande longitudinale pour piétons qui est fréquemment franchie. Le marquage y est complexe. A noter qu'un projet de réaménagement est en cours.	Elevée
Avenue Gérard Clerc	A, B	L'avenue Gérard Clerc est équipée d'un trottoir séparé de la chaussée par une bande herbeuse arborisée.	Faible
Passage pour piétons au sommet de l'avenue Gérard.Clerc et de la route de la Belle-Croix	A	Ce passage pour piétons est continu sur l'avenue Gérard Clerc et la route de la Belle-Croix sans interruption. Compte tenu de la largeur de la traversée, il doit être équipé d'un îlot de protection. De plus, entre ces deux routes et au sud-est, les barrières peuvent former un écran à la visibilité, notamment pour les jeunes enfants du fait de leur taille. La zone d'attente au sud-est est franchissable.	Elevée (non conforme)

Passages pour piétons de la Grand-Rue	B	Les distances de visibilité au niveau des passages pour piétons amenant aux deux escaliers sont insuffisantes car elles sont entravées par du stationnement et les zones d'attente au sud-est sont franchissables.	Elevée (non conforme)
Escalier entre la Grand-Rue et la rue de l'Eglise	A, B	Les deux escaliers menant à la rue de l'Eglise sont étroits et non adaptés aux personnes à mobilité réduite. Ils permettent des liaisons en site propre.	Faible
Passage pour piétons situé au sud de l'école	A, B	Ce passage pour piétons est situé sur la ligne de désir du chemin de l'école. La zone d'attente à l'ouest est occupée par du stationnement et celle à l'est est franchissable.	Elevée (non conforme)
Passage pour piétons situé au nord de l'école		Ce passage pour piétons est surveillé par des patrouilleurs enfants Bien qu'il ne soit pas concerné directement par l'expertise, l'équipement de cette traversée est insuffisant. Les zones d'attente sont franchissables et les visibilitées sont entravées par le bus à l'arrêt.	Faible (présence de patrouilleurs mais non conforme)
Secteur devant l'école de la Ville	A, B	La zone d'attente de l'arrêt de bus est inexistante et elle est occupée par du stationnement. Un kit école est présent.	Elevée (non conforme)
Rue des Comtes	C	La rue des Comtes est équipée d'un trottoir d'une largeur confortable.	Faible
Passages pour piétons situés sur la route cantonale entre le giratoire de l'Edilité et la rue des Comtes	C	La charge de trafic sur la route de Billens était de 12'500 vhc/j en 2015 et sa largeur est d'environ 9 mètres. Les passages pour piétons doivent donc être équipés d'îlots de protection selon la norme VSS 40 241.	Elevée (non conforme)
Passage pour piétons du giratoire de l'Edilité	D, E	Les visibilitées au niveau de ce passage pour piétons sont conformes, il est équipé d'un îlot refuge mais une des zones d'attente est franchissable. Cependant, il s'agit d'un point noir du réseau routier. Trois accidents impliquant des piétons y sont recensés, deux en 2013 et un en 2020	Elevée

Rue Paul-Bondallaz	D, E	La rue Paul-Bondallaz est équipé de trottoir franchissable séparé de la chaussée uniquement par un rang de pavé	Faible
Passage entre la rue Paul-Bondallaz et la rue Pierre-de-Savoie	D, E	Ce passage est équipé d'une bande piétonne au niveau de la chaussée et d'un escalier étroit. A noter que la charge de trafic n'induit pas la nécessité d'un aménagement pour les piétons.	Faible
Rue Pierre-de-Savoie	C, D, E	La rue Pierre-de-Savoie est équipé de trottoir franchissable séparé de la chaussée uniquement par un rang de pavé bordant du stationnement.	Faible
Passage pour piétons de la rue Pierre-de-Savoie	C, D, E	La zone d'attente à l'est est franchissable. La largeur de route à 7 m permet à un véhicule de doubler un bus scolaire à l'arrêt-et la visibilité sur les zones d'attente est obstruée par le bus à l'arrêt. Un kit école est présent. Un accident impliquant un piéton est à signalé au passage-piétons rue Pierre de Savoie au droit de l'école de la Condémine en 2018.	Elevée (non conforme)

La carte ci-dessous résume les points et secteurs présentant une dangerosité moyenne à élevée.



Il ressort que chaque trajet comporte des secteurs ou des aménagements dangereux notamment dû à des défauts de conformité. De ce fait, nous concluons que les trajets entre les quartiers de la Maula et de la Vignetta sont dangereux.

Nous rappelons que le mémorandum sur les déplacements d'écoliers commente l'article 14 du règlement de la loi sur la scolarité obligatoire : Reconnaissance d'un transport d'élèves en raison du danger du trajet.

« Un transport d'élèves est reconnu, sans égard à la distance à parcourir, si, sur le chemin du domicile ou de la résidence habituelle à l'établissement, la circulation piétonnière est particulièrement dangereuse. » Indépendamment de la distance à parcourir, l'élève a droit à un transport gratuit si son chemin présente un danger particulier lequel doit être analysé selon différents critères tirés de la jurisprudence fédérale (conditions de circulation et de cheminement). A cet égard, il est important d'insister sur le fait que le trajet piétonnier doit présenter un danger particulièrement accru pour tous les piétons, la volonté du législateur n'étant pas de transporter l'ensemble des élèves du canton pour seul motif qu'ils doivent emprunter la route. Ainsi, si un trajet déterminé peut être emprunté par les piétons, il revient aux parents d'accompagner leurs enfants s'ils estiment que ceux-ci ne sont pas encore aptes à le parcourir seuls.

Relèvent des conditions de circulation notamment le trafic et le type de route, les limites de vitesse, la visibilité et l'accidentologie. Relèvent des conditions de cheminement notamment l'éclairage, les obstacles latéraux et les traversées.

A noter que, pour le transport d'élèves par bus, l'arrêt de bus de l'école de la Ville est dangereux et que le passage pour piétons situés devant l'école de la Condémine est non conforme, donc jugé dangereux.

Il est également à relever que des aménagements pourraient permettre d'améliorer la sécurité de ces trajets.

Restant à votre disposition pour tout renseignement complémentaire, nous vous adressons, Monsieur le Préfet, nos meilleures salutations.



Grégoire Cantin
Chef de service



Anita Pugin
Cheffe de section



Reçu le :

- 8 FEV. 2021

Préfecture de la Glâne

Transports publics fribourgeois
Trafic (TPF TRAFIC) SA
Route du Vieux-Canal 6
1762 Givisiez

+41 26 351 02 00
tpf@tpf.ch
tpf.ch

TPF TRAFIC, Rte du Vieux-Canal 6, 1762 Givisiez

Courrier A

Préfecture du district de la Glâne
Rue du Château 108
Case postale 96
1680 Romont

Givisiez, le 5 février 2021

N/Réf : 11200_Recours TS Romont_observations_20210203

V/Réf : WS/nd

Recours contre la décision du 17 novembre 2020 du Conseil communal de Romont relative à l'organisation des transports scolaires – Dossier n°2020/17

Monsieur le Préfet,

Dans le délai imparti à cet effet, nous avons l'avantage de vous transmettre nos observations au recours cité en titre.

A titre liminaire, nous vous informons que notre prise de position porte uniquement sur les moyens avancés sous la lettre A dudit recours relatifs à la violation des art. 57 al. 5 LCR et 3a OCR.

En premier lieu, il convient de faire une distinction entre les transports purement scolaires au sens de l'art. 7 let. b de l'ordonnance sur le transport de voyageurs (OTV ; RS 745.11) soumis à autorisation cantonale, et les transports de voyageurs au sens de l'art. 6 OTV soumis à concession.

En l'espèce, le véhicule transportant les élèves de la Maula est un bus affecté au transport de ligne qui est couverte par la concession N° 20.478 Romont – Lucens/Hennens. Il ne s'agit dès lors pas de courses servant exclusivement à transporter des écoliers pour lesquels une autorisation cantonale est nécessaire.

Conformément à l'art. 3a de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR ; RS 741.11), les conducteurs et passagers des voitures automobiles affectées au trafic régional exploité selon l'horaire par des entreprises de transport concessionnaires sont dispensés du port obligatoire de la ceinture.

Par conséquent, dans la mesure où le bus transportant les écoliers de la Maula est affecté au trafic régional au sens de la disposition précitée, le port de la ceinture n'est pas obligatoire.

En vertu de l'art. 107 de l'ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV ; RS 741.41), les places debout ne sont admises que dans les autocars et les minibus affectés au trafic régional exploité selon l'horaire par des entreprises de transport concessionnaires ou au remplacement de trains, ainsi que dans les voitures automobiles où le personnel qui effectue le chargement ou le surveille ne peut être transporté assis.

En l'espèce, pour les mêmes raisons que citées ci-dessus, il est également autorisé de transporter des écoliers debout dans le cadre desdits transports.

Au vu de ce qui précède, il sied de constater que le transport des écoliers de la Maula respecte les dispositions légales en la matière.

Nous souhaiterions également ajouter que les aspects liés à la sécurité sont une priorité aux TPF. Suite à la chute du petit Malik, nous avons mis en place, en collaboration avec la Commune, une personne d'accompagnement qui veille à assoir en priorité les écoliers et leur mettre la ceinture.

Veillez agréer, Monsieur le Préfet, nos salutations les meilleures.

Transports publics fribourgeois
Trafic (TPF TRAFIC) SA


D. Hofstetter
Administrateur Vice-
Président


O. Jolissaint
Administrateur

COMMUNE DE ROMONT
DÉPOSE-MINUTE DES ÉLÈVES ET ARRETS DE TRANSPORTS
SCOLAIRES
NOTE DE TRAFIC

MARS 2021

SOMMAIRE

1	INTRODUCTION	3
2	DÉPOSE-MINUTE DES ÉLÈVES	3
2.1	École de la Ville	3
	<i>Diagnostic</i>	3
	<i>Propositions</i>	3
2.2	École de la Condémine	5
	<i>Diagnostic</i>	5
3	ARRÊTS DE TRANSPORTS SCOLAIRES	6
3.1	École de la Ville	6
	<i>Diagnostic</i>	6
3.2	École de la Condémine	7
	<i>Diagnostic</i>	7
	<i>Propositions</i>	8

Date	Modifications	Par
30 03 2021		MM – HR

1 INTRODUCTION

La présente note de trafic a pour but de proposer des améliorations, s'il y a lieu, pour la dépose-minute des élèves dans les différents établissements scolaires, et de se pencher également sur les arrêts de transports scolaires.

A noter que le secteur d'Arruffens, relatif au CO de la Glâne et à la future école primaire, n'a pas été analysé au vu de l'étude séparée déjà en cours sur ce secteur, et des réaménagements prévus qui modifieront entièrement le fonctionnement actuel de la dépose-minute et des arrêts de transports scolaires.

2 DÉPOSE-MINUTE DES ÉLÈVES

2.1 École de la Ville

Diagnostic

Le site de dépose-minute pour l'école de la Ville se fait sur le parking identifié sur la carte suivante, au-dessus de la collégiale. L'organisation de la dépose-minute à cet endroit suscite des problèmes de sécurité pour les élèves. Comme confirmé par la Police communale, les manœuvres nécessaires et la place à disposition rend la dépose-minute chaotique et potentiellement dangereuse pour les élèves. Une réorganisation de son organisation semble donc nécessaire afin de rendre la situation plus sûre pour les élèves.



Figure 1 – Localisation de la dépose-minute pour l'école de la Ville

Propositions

Déplacement de la dépose-minute au niveau de la place du Château avec utilisation des places pour les cars lors des heures de dépose-minute.

Création d'un cheminement piétonnier le long du château avec réorganisation du stationnement pour y libérer de l'espace afin de garantir 2.0 m de largeur sur le nouveau cheminement.

2.2 École de la Condémine

Diagnostic

Le site de dépose-minute pour les élèves de l'école de la Condémine est situé plus au sud sur la rue Pierre-de-Savoie, en face de l'abri PC. Les places de stationnement sont réservées à la dépose-minute aux heures d'arrivée/départ de l'école (7h30-8h30 / 11h-12h / 13h-14h / 15h-16h). Lors de la vision locale effectuée avec la Police communal, il n'a été fait mention d'aucun problème lié à cette dépose-minute.

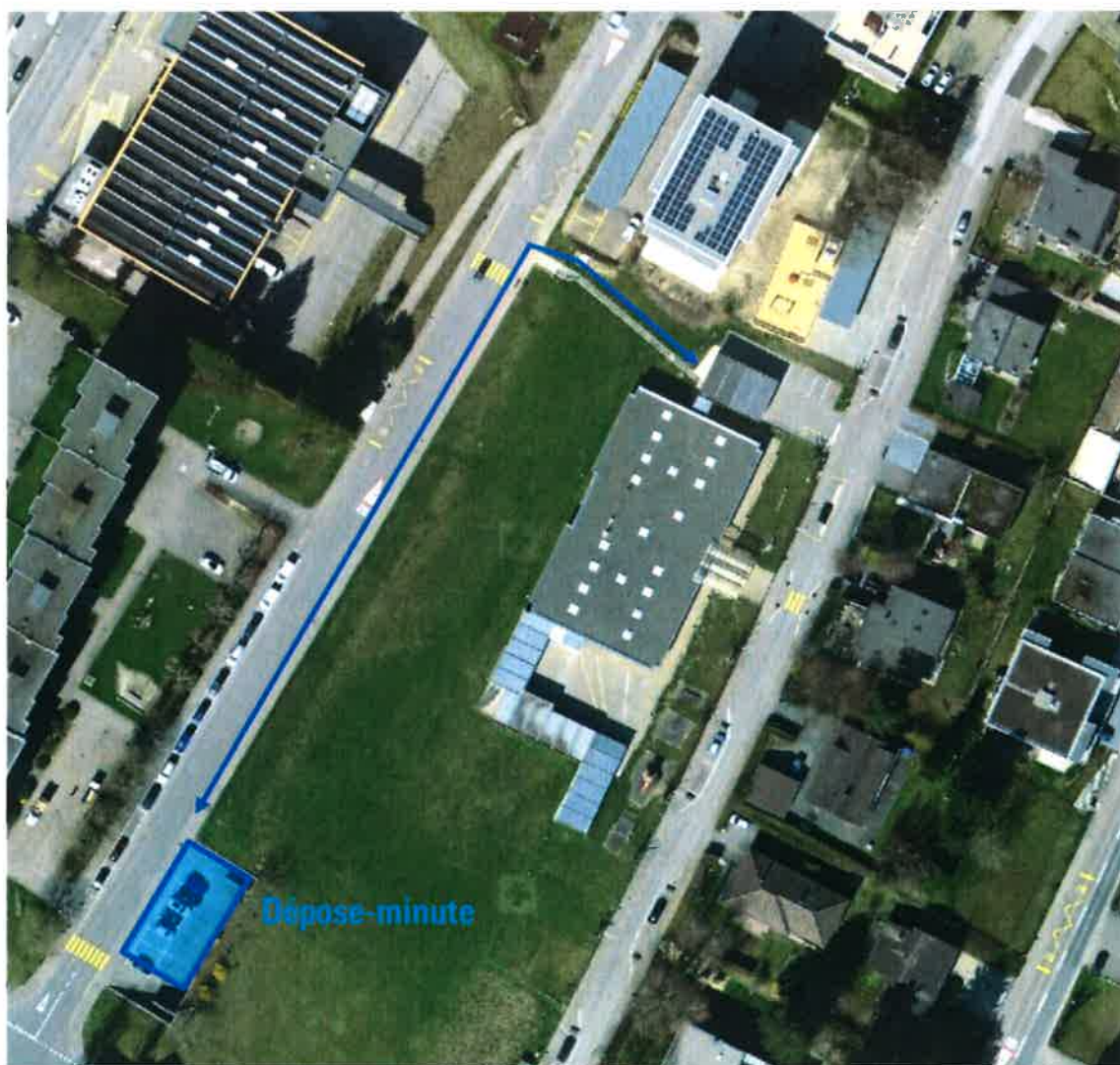


Figure 3 – Localisation de la dépose-minute pour l'école de la Condémine

3 ARRÊTS DE TRANSPORTS SCOLAIRES

3.1 École de la Ville

Diagnostic

Les arrêts scolaires (bus tpf et minibus) de l'école de la Ville fonctionnent actuellement bien et donnent satisfaction. Il n'y a dès lors pas lieu aujourd'hui de revoir leur organisation.

Une réorganisation de ces arrêts engendrerait une mise aux normes LHand. Avec le début imminent d'un MEP pour la mise en zone 30 de l'intramuros, des réaménagements importants seront réalisés, ce qui sera une opportunité de mettre en conformité ces arrêts.



Figure 4 – Emplacement des arrêts de transports scolaires pour l'école de la Ville

3.2 École de la Condémine

Diagnostic

Pour cet établissement scolaire, la disposition des arrêts de transports scolaires et de transports publics présente des lacunes. Lorsque des bus sont arrêtés aux arrêts, la largeur de la chaussée actuelle de 7,7 mètres permet facilement leur dépassement par d'autres véhicules. Cette situation est particulièrement problématique à cause de la présence du passage pour piétons. Pour une route avec des vitesses de circulation de 50 km/h et sans déclivités, les distances de visibilité sur le passage piéton doivent être d'au moins 55 m. Comme le montre la figure ci-après, ces conditions de visibilité ne sont pas assurées.



Figure 5 – Emplacement des arrêts de transports scolaires pour l'école de la Condémine

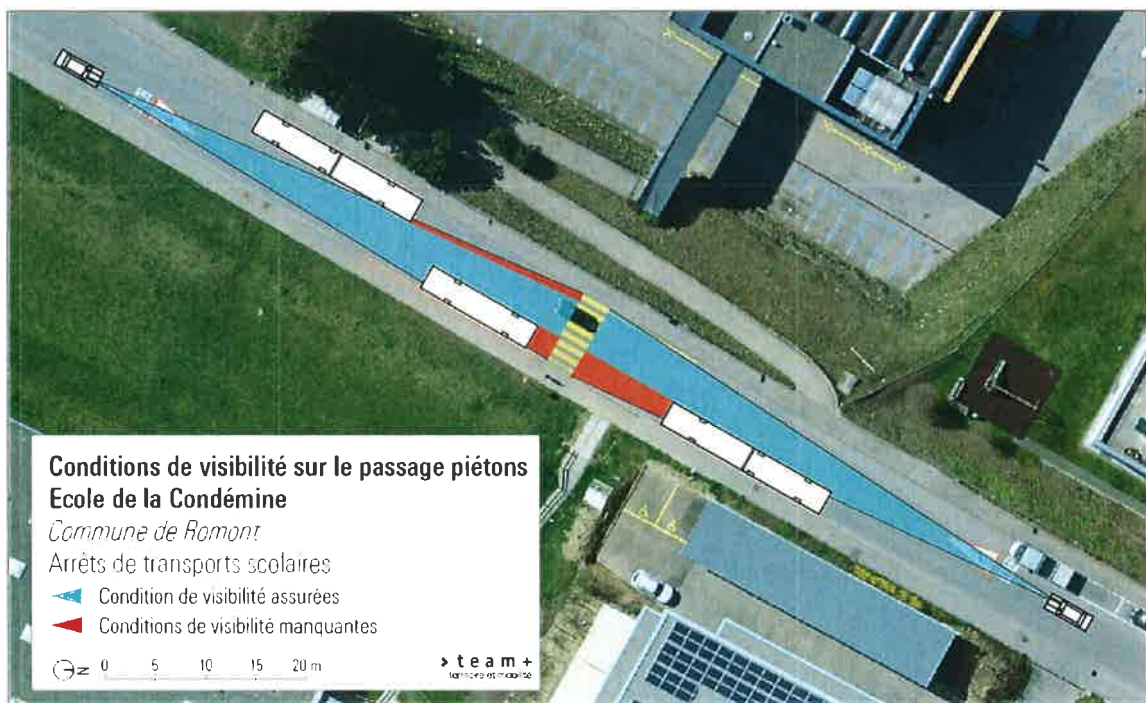


Figure 6 – Conditions de visibilité sur le passage piétons

Propositions

Afin de sécuriser la traversée piétonne, il est premièrement nécessaire de revoir l'aménagement de celle-ci ainsi que des arrêts de bus. Avec la largeur de chaussée à disposition, soit 7,7 mètres, la solution préconisée est de séparer physiquement les deux voies de circulations et de créer des arrêts de bus bloquants. Ceci permettra également d'offrir un îlot de refuge pour les piétons. Des voies de circulation réduites à 3,0 mètres de largeur permettent d'offrir un îlot central de 1,7 m, soit un peu moins que la dimension standard préconisée par la norme (2 m), mais davantage que le minimum (1,5 m). Les arrêts de bus sont déplacés afin de réduire la longueur totale de l'aménagement.

La séparation des voies de circulation avec un élément physique a pour but d'empêcher le dépassement des bus à l'arrêt. Ainsi, le trafic est bloqué, ce qui sécurise la traversée lorsqu'un bus est arrêté. De plus, toujours dans la situation où un bus est à l'arrêt, l'îlot central permet aux piétons d'observer un temps d'arrêt sur la route afin de regarder si une voiture vient dans le sens inverse. Il est prouvé qu'une traversée piétonne avec îlot est aussi sûre qu'une traversée régulée par des feux.

L'emplacement du passage pour piétons est maintenu au même endroit afin de garder le décalage avec l'accès à l'école, ce qui augmente la sécurité de la traversée.

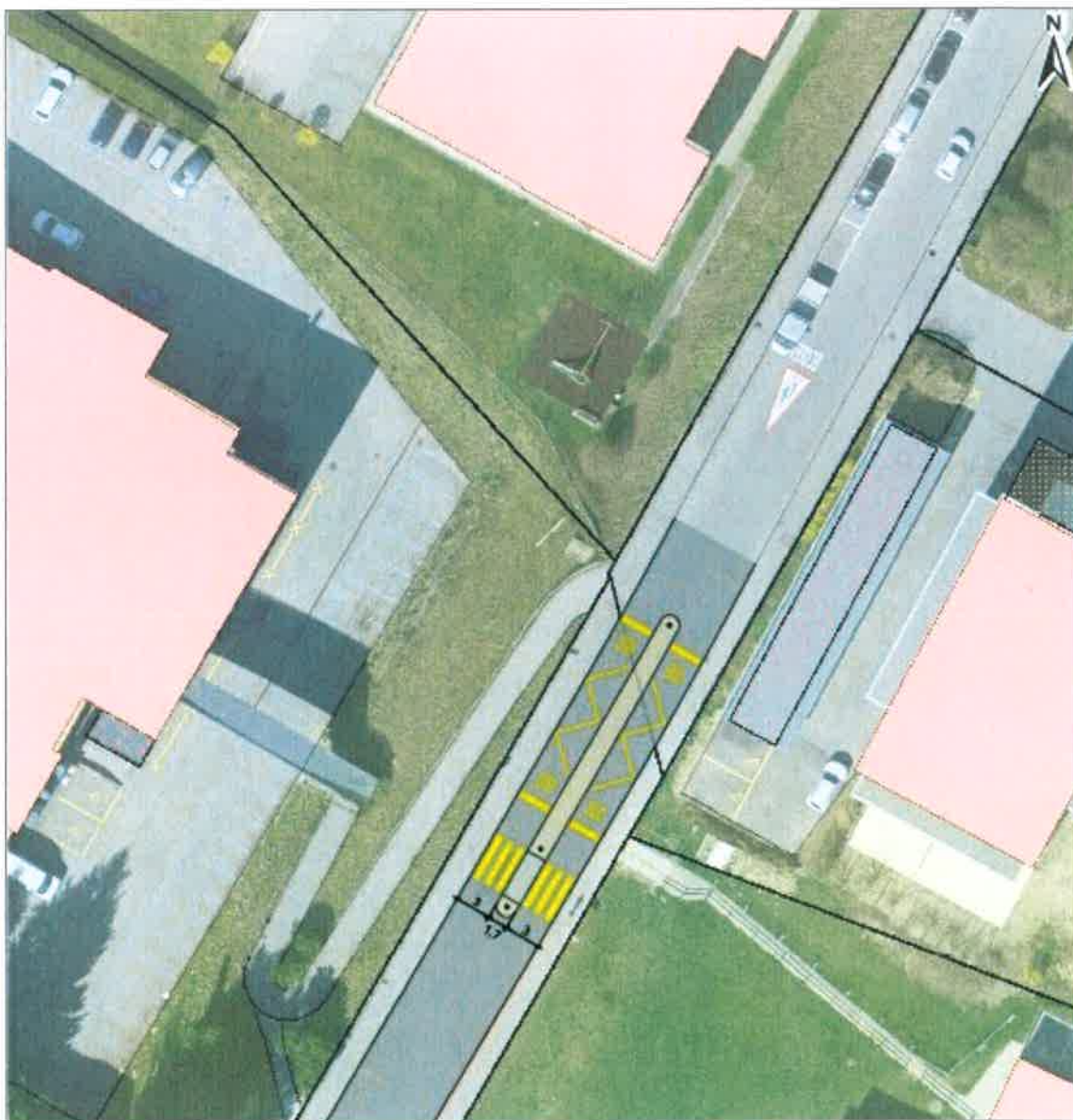


Figure 7 – Sécurisation de la traversée piétonne sur la rue Pierre-de-Savoie

Bulle, le 30 mars 2021

› **team+**

Marius Menthonnex, ing. dipl. HES
Hervé Ruffieux, ing. dipl. EPFL

COMMUNE DE ROMONT
RECONNAISSANCE DES TRAJETS SCOLAIRES SELON LA LOI
SCOLAIRE FRIBOURGEOISE
ETUDE DE MOBILITÉ

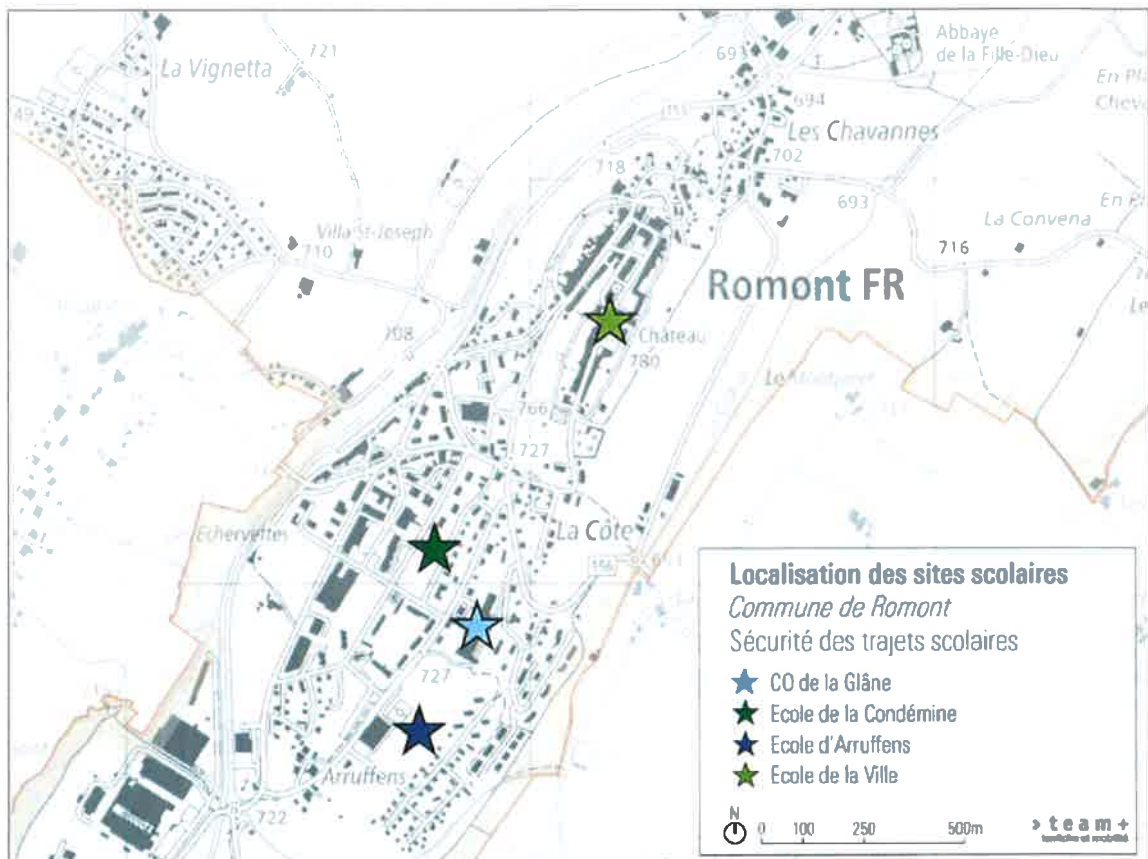
SOMMAIRE

1	CONTEXTE	4
2	MÉTHODOLOGIE	5
2.1	Bases documentaires	5
2.2	Méthodologie adoptée	5
2.3	Hierarchisation des critères	6
2.4	Définition des relations entre les critères	7
3	APPLICATION	10
3.1	Iso-distances initiales	10
3.2	Reconnaissance des trajets	11
3.3	Traversées dangereuses	13
3.4	Accidentologie	16
4	INTÉGRATION DE LA RECONNAISSANCE DES TRAJETS SUR LES ISO-DISTANCES	17
4.1	CO de la Glâne	17
4.2	Ecole de la Condémine	18
4.3	Ecole de la Ville	19
4.4	Ecole d'Arruffens	20
5	RESULTATS	21
5.1	CO de la Glâne	21
5.2	Ecole de la Condémine	22
5.3	Ecole de la Ville	23
5.4	Ecole d'Arruffens	24
6	CONCLUSION	25
7	BIBLIOGRAPHIE	25

Date	Modifications	Par
30 03 2021	-	MM - HR

1 CONTEXTE

Les trajets scolaires à Romont – comme ailleurs – sont une source constante de préoccupations, tant administratives et légales que sécuritaires. La présente étude vise à se pencher sur certains de ces aspects et à les clarifier, notamment pour ce qui concerne le **financement des trajets** par la commune. D’entente avec la Commune, elle prendra en compte les établissements scolaires tels que localisés sur la carte suivante.



2 MÉTHODOLOGIE

2.1 Bases documentaires

Les quatre documents de référence sont ceux cités dans la bibliographie du chapitre 7, ils définissent en partie la méthodologie développée pour la reconnaissance des trajets scolaires sur la commune de Romont.

Par **trajets scolaires « reconnus »**, on entend les trajets qui, du fait de leur longueur, de leur dangerosité ou de certaines autres de leurs caractéristiques, sont à supporter exclusivement par les communes. La législation reconnaît ainsi les trajets – piétonniers et entre le domicile et l'école – selon les critères suivants (non cumulatifs) :

- Le trajet fait au moins 2.5 km pour les élèves du niveau primaire, et 4.0 km pour les élèves du cycle d'orientation (art. 11 de [2]). En cas de topographie particulière, il est possible d'en tenir compte. Plus spécifiquement, afin d'être au plus juste dans le calcul de la distance à parcourir, il convient de prendre en considération la dénivellation sur le chemin d'école lorsque celle-ci dépasse ± 100 mètres en hauteur ou lorsque des conditions topographiques particulières le justifient [3].
- Le trajet est particulièrement dangereux, indépendamment de la distance à parcourir (art. 14 de [2]). Il s'agit de prendre en compte les conditions de circulation et de cheminement. Pour ce qui est des conditions de circulation, on peut considérer le trafic, le type de route, la vitesse, la visibilité, l'accidentologie. Pour les conditions de cheminement, peuvent être pris en compte les aspects liés à l'éclairage, aux obstacles latéraux, aux traversées routières (chapitre 3.2.2 de [3]). A noter qu'un itinéraire jugé particulièrement dangereux au moment où le diagnostic est posé peut éventuellement être sécurisé ultérieurement, et que dès lors la reconnaissance du trajet peut évoluer dans le temps.
Dans son mémorandum concernant les déplacements des élèves, le Service de la mobilité (SMo) précise en outre que pour qu'il soit reconnu, un trajet piétonnier doit présenter un danger pour **tous** les piétons et non seulement les enfants. Dans ce sens, le SMo mentionne que si un trajet peut être emprunté par les piétons, « il revient aux parents d'accompagner leurs enfants s'ils estiment que ceux-ci ne sont pas encore aptes à le parcourir seuls ». Il convient de préciser que le SMo s'écarte ainsi des recommandations du bpa qui préconise dans [4] une différenciation de la dangerosité des trajets scolaires en fonction de la classe d'âge. On peut cependant considérer une certaine logique dans les considérations cantonales, en ce sens que la « reconnaissance » d'un trajet pour des raisons de dangerosité, au sens de la législation cantonale, a pour but uniquement de répondre à la question du financement dudit trajet par la commune.
- Le trajet, pour un élève fréquentant un établissement autre que le sien, répond aux conditions de distance précitées, pour autant que le changement d'établissement ou de cercle scolaire ne soit pas un choix des parents (art. 12 de [2]).
- Le trajet est celui d'un élève à mobilité réduite, qui a donc de manière durable une impossibilité de se rendre à l'école par ses propres moyens (art. 13 de [2]).

2.2 Méthodologie adoptée

Conformément au RLS, la méthodologie développée a deux axes directeurs : la longueur du trajet et sa dangerosité.

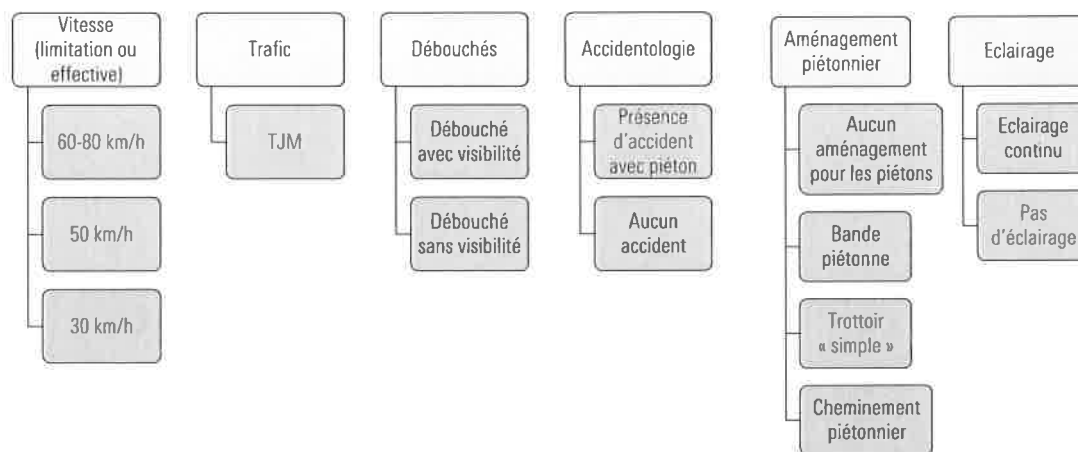
Les critères de dangerosité sont notamment explicités dans le mémorandum du SMo. Il s'agit des conditions de circulation et des conditions de cheminement.

Deux étapes successives caractérisent la méthodologie :

1. Dans un premier temps, les iso-distances maximales relatives à chaque établissement sont cartographiées, soit 4 km pour le CO de la Glâne et 2.5 km pour les autres écoles (Condémine, Ville et Arruffens). Ces iso-distances constituent les limites géographiques au-delà desquelles les itinéraires sont reconnus, indépendamment de la dangerosité des itinéraires.

- 2: Puis intervient la qualification de la dangerosité des itinéraires. Il s'agit là de définir les critères qui permettent de qualifier si un tronçon est dangereux ou non. Cette analyse est à porter sur l'entier de la commune.

Les conditions de trafic et de cheminement peuvent être évaluées selon les critères définis dans le schéma suivant. Les critères se réfèrent aux conditions de circulation et aux conditions de cheminement.



2.3 Hiérarchisation des critères

Afin de qualifier les tronçons, une hiérarchisation des critères a été réalisée. Ceci permet, grâce à un enchaînement de critères bien définis, de qualifier chaque tronçon de manière objective. Les critères sont détaillés par ordre de prise en compte.

Vitesses de circulation

Un critère qui présente beaucoup d'importance sur la sécurité des piétons est la vitesse de circulation des automobiles. C'est pourquoi ce critère a été implémenté comme principal. Si un relevé de vitesse (V_{85}^1) a été effectué, celui-ci fait foi. Dans le cas contraire, la limitation de vitesse en vigueur est considérée. Les vitesses de circulations ont été classées en trois catégories :

- « 0-30 km/h » : comprend les limitations de vitesses inférieures ou égales à 30 km/h et des relevés de vitesses allant jusqu'à 38 km/h².
- « 50 km/h » : comprend la limitation de vitesse à 50 km/h ainsi que des relevés de vitesses compris entre 39 et 58 km/h.
- « 60-80 km/h » : comprend les limitations de vitesses de 60, 70 et 80 km/h ainsi que des relevés de vitesses supérieurs à 58 km/h.

Aménagement piétonnier

Le type d'aménagement dédié aux piétons influence forcément la dangerosité (ou la sécurité) du tronçon, mais est à combiner avec les vitesses de circulations. Les aménagements piétonniers sont catégorisés de la manière suivante :

- Aucun aménagement : les piétons circulent à même la route en mixité avec le reste du trafic.
- Bande piétonne : les piétons circulent à même la route avec un marquage adéquat.
- Trottoir simple : les piétons circulent sur un trottoir en bord de route.

¹ La vitesse appelée V_{85} définit la vitesse en dessous de laquelle circulent 85% des véhicules observés.

² Vitesse limite admise pour les zones 30

- ▶ Trottoir protégé / cheminement piétonnier : les piétons circulent soit sur un trottoir séparé de la route par un élément physique (glissière de sécurité, bande herbeuse, etc.), soit en site propre en dehors du trafic.

Charge de trafic

La charge de trafic, selon les vitesses pratiquées, a une influence sur la dangerosité du tronçon, et plus particulièrement sur les aménagements de type « bande piétonne ». Plus le trafic est important, plus la dangerosité augmente pour le piéton.

Débouchés et éclairage

Ces deux critères sont traités conjointement après la définition des critères précédents. Ils sont de plus faible importance mais ont malgré tout un rôle sur la dangerosité des tronçons. Ils jouent un rôle notamment en présence d'aménagements de « type bande piétonne » et « trottoir simple ». Pour les débouchés, il s'agit d'identifier s'ils présentent de mauvaises conditions de visibilité. Sur ces types d'aménagements l'éclairage a aussi une influence sur la sécurité du piéton, puisqu'il est potentiellement à proximité immédiate des véhicules.

Accidentologie et traversées dangereuses

L'accidentologie et les traversées dangereuses sont traitées une fois que le tronçon a été qualifié. La présence d'accidents ou d'une traversée reconnue comme dangereuse peut remettre en question l'identification du tronçon à la baisse. Les conditions simultanées pour que les accidents soient considérés dans la dangerosité d'un tronçon ont été définies comme suit :

- ▶ Le secteur correspond à la définition de « point noir » définie dans la norme VSS correspondante.
- ▶ Les accidents considérés impliquent des piétons.
- ▶ Les causes ou les conséquences de ces accidents peuvent être mises en relation avec un défaut de l'aménagement routier.
- ▶ Les accidents ont eu lieu dans les 5 dernières années, voire moins si l'aménagement a changé entretemps.

La présence d'accidents peut ainsi, lorsque ces conditions sont réunies, changer la catégorie du tronçon ou de la traversée.

Une traversée dangereuse est principalement définie par des manquements sur les conditions de visibilité. Celles-ci sont définies dans les normes VSS. Des lacunes sur les aménagements de traversée et l'éclairage sont donc également des critères qui permettent d'identifier les traversées dangereuses.

2.4 Définition des relations entre les critères

Tronçons à 30 km/h

Les routes dont la limitation de vitesse est ≤ 30 km/h ou dont les vitesses de circulation sont ≤ 38 km/h pour V_{85} ne présentent pas de danger pour les piétons. Les tronçons concernés ne sont dès lors pas reconnus.

Tronçons à 50 km/h

Les routes dont la limitation de vitesse est de 40 ou 50 km/h ou dont les vitesses de circulation sont > 38 km/h pour V_{85} mais ≤ 58 km/h sont qualifiées selon les différents critères détaillés précédemment.

Les tronçons sont **reconnus** dans les cas suivants :

- ▶ Aucun aménagement pour les piétons. En effet, en dehors d'une zone à vitesse modérée de type zone 30 par exemple, il est admis que le cheminement des piétons en mixité n'est pas admissible.

- Bande piétonne avec un trafic journalier moyen (TJM) $\geq 1'000$ v/j. Les bandes longitudinales ne constituent jamais un aménagement très sécuritaire pour les piétons, mais cependant on considère qu'un tel marquage reste sûr avec un trafic très faible, et devient limite dès un certain seuil de TJM, admis ici à 1'000 v/j.
- Bande piétonne avec un trafic journalier moyen (TJM) $< 1'000$ v/j, s'il n'y a aucun éclairage ou en présence de débouchés sans visibilité.

Les tronçons disposant des caractéristiques suivantes ne sont **pas reconnus** mais **présentent un potentiel de sécurisation** :

- Bande piétonne avec un trafic journalier moyen (TJM) $< 1'000$ v/j avec éclairage et sans des débouchés sans visibilité. Le potentiel de sécurisation peut consister à sécuriser la bande piétonne par des éléments infranchissables, ou à la remplacer par un trottoir.
- Trottoir simple sans éclairage ou avec des débouchés sans visibilité. Le fait d'avoir un trottoir est déjà une certaine sécurité, mais l'amélioration des débouchés franchissant ce trottoir et la mise en place d'un éclairage sont des moyens permettant d'améliorer la situation.

Et finalement, les tronçons caractérisés comme suit ne présente pas de danger particulier et sont donc **non reconnus** :

- Trottoir simple avec éclairage et sans des débouchés sans visibilité.
- Trottoir protégé / cheminement piétonnier

La figure ci-après synthétise la méthodologie appliquée sur les tronçons à 50 km/h.

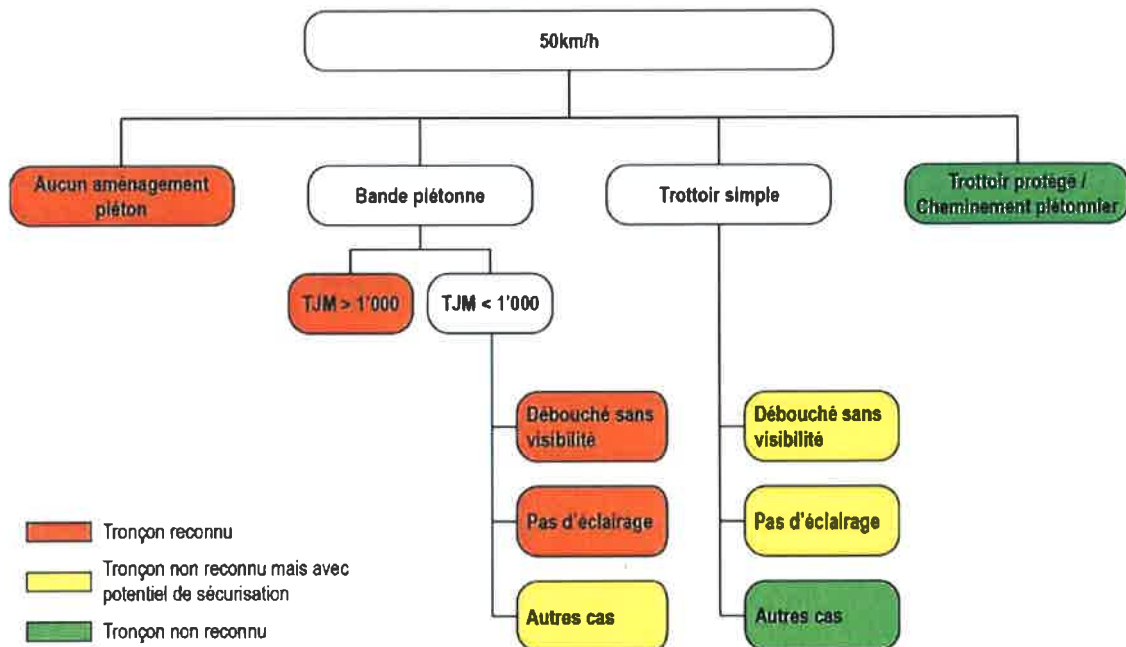


Figure 1 – Méthodologie de classification des tronçons à 50 km/h

Tronçons à 60-80 km/h

Les routes dont la limitation de vitesse est entre 60 et 80 km/h ou dont les vitesses de circulation sont > 58 km/h sont qualifiées selon les différents critères détaillés précédemment.

Les tronçons **reconnus** présentent les caractéristiques suivantes :

- Aucun aménagement pour les piétons, situation clairement inadmissible du point de vue de la sécurité routière.

- Bande piétonne. Un tel marquage ne constitue aucunement une sécurité acceptable avec une telle vitesse.

Les tronçons disposant des caractéristiques suivantes ne sont **pas reconnus mais présentent un potentiel de sécurisation** :

- Trottoir simple sans éclairage ou avec des débouchés sans visibilité. Le potentiel de sécurisation réside dans l'éclairage du trottoir et dans l'amélioration des visibilités des débouchés franchissant ce trottoir.

Et finalement, les tronçons caractérisés comme suit ne présentent pas de danger particulier et sont donc **non reconnus** :

- Trottoir simple avec éclairage et sans débouchés sans visibilité.
- Trottoir protégé / cheminement piétonnier

La figure ci-après synthétise la méthodologie appliquée sur les tronçons à 60-80 km/h.

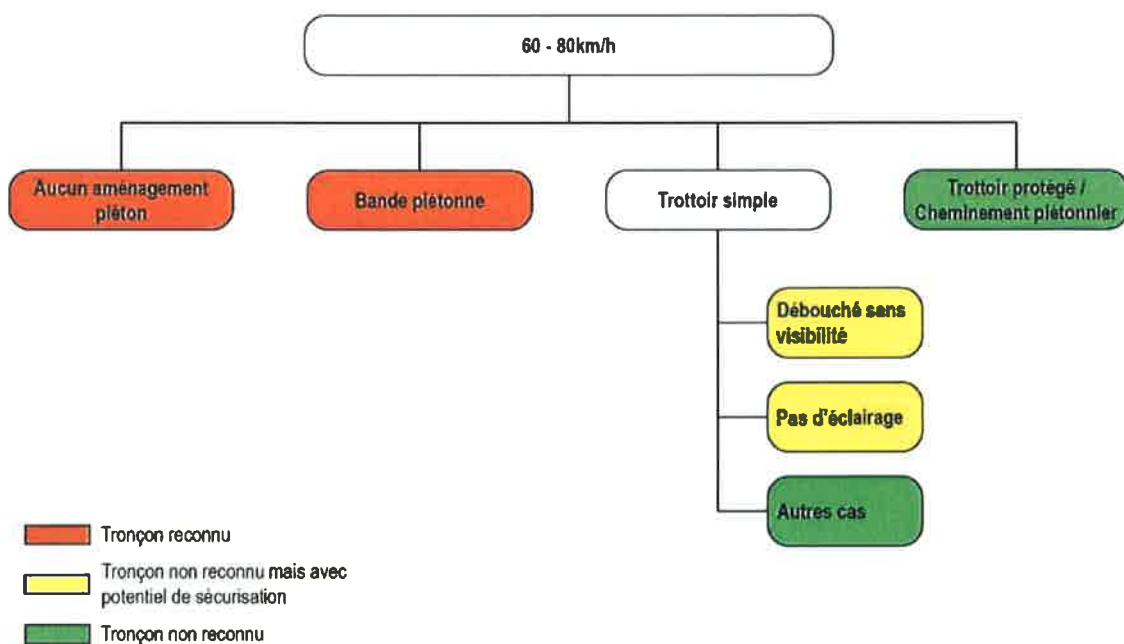


Figure 2 – Méthodologie de classification des tronçons à 60-80 km/h

3 APPLICATION

De manière à identifier les habitations qui seront au bénéfice de trajets scolaires financés ou à assurer par la Commune, il s'agira de superposer les aspects de distance maximale et de dangerosité telle que définie plus haut. Ainsi on obtiendra les trajets *reconnus* selon la méthodologie retenue.

L'application de la méthodologie reflète la situation du réseau pour la rentrée scolaire de 2021. Cette situation est vouée à évoluer au gré de l'évolution des caractéristiques des trajets.

3.1 Iso-distances initiales

Les iso-distances initiales maximales pour les sites scolaires de la commune sont les suivantes :

- 4 km pour le CO de la Glâne
- 2.5 km pour les autres écoles (Condémine, Ville et Arruffens).

Les iso-distances sont représentées sur les cartes suivantes en considérant les distances les plus courtes praticables depuis le site scolaire, c'est-à-dire en tenant compte des trajets réels et non à vol d'oiseau. Ces cartes sont disponibles en plus grand format dans les annexes.

On constate que la distance de 4 km pour le CO de la Glâne inclut tout le territoire communal. Autrement dit, tous les élèves de la commune pourraient se rendre à pied sans financement des trajets, sous réserve de la reconnaissance d'un tronçon pour raisons de dangerosité.

Pour les trois autres sites scolaires qui disposent d'iso-distances de 2.5 km, une certaine partie de la commune se trouve au-delà de la distance maximale. Cela signifie donc que chaque élève qui réside en dehors de la surface colorée pourra bénéficier d'un financement pour ses trajets ou d'un trajet organisé par la Commune.

Ces iso-distances sont susceptibles d'être modifiées dans la mesure par exemple où de nouveaux cheminements plus directs seraient créés ou, à l'inverse, lorsqu'un cheminement est supprimé, prolongeant la distance à parcourir.

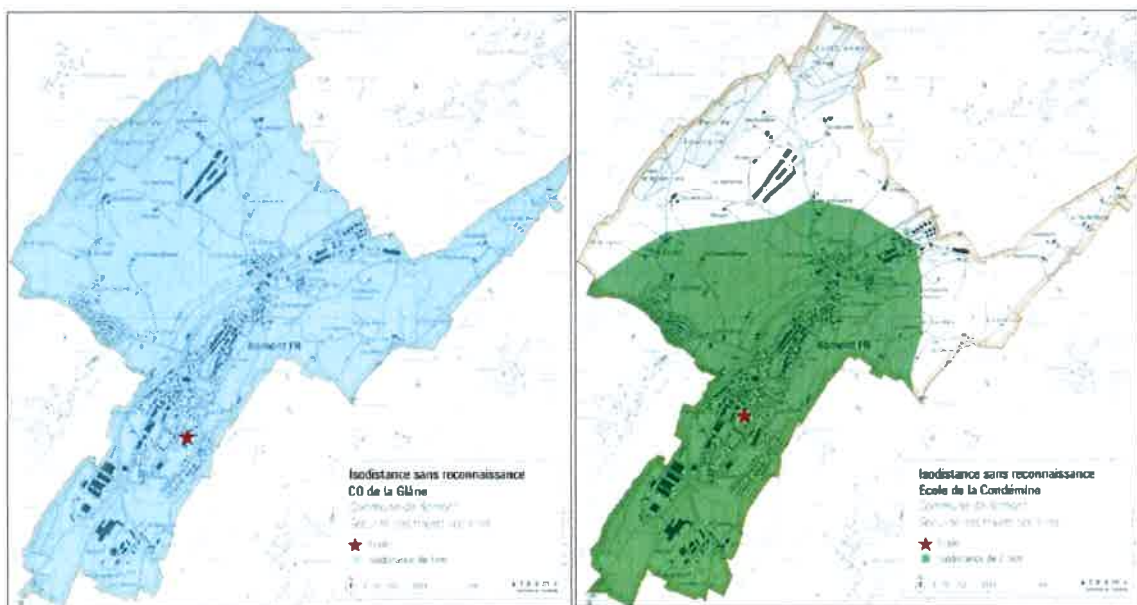


Figure 3 – Iso-distance initiale de 4 km du site de la Glâne

Figure 4 – Iso-distance initiale de 2.5 km du site de la Condémine

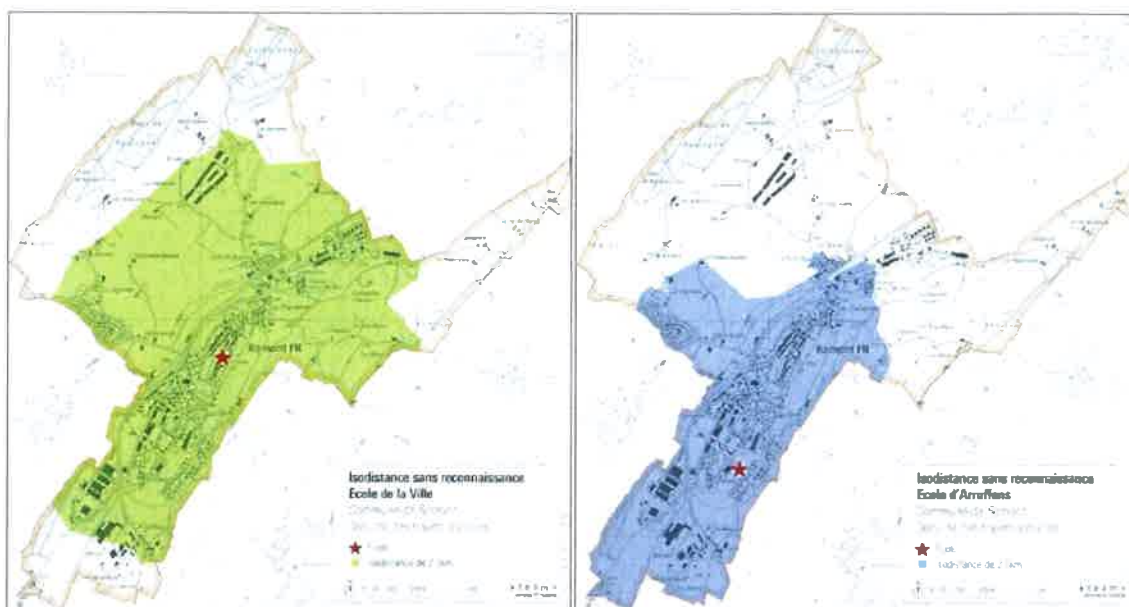


Figure 5 – Iso-distance initiale de 2.5 km du site du Ville Figure 6 – Iso-distance initiale de 2.5 km du site d'Arruffens

3.2 Reconnaissance des trajets

Le résultat de la reconnaissance des trajets est visible sur la carte suivante. Comme expliqué précédemment, cette reconnaissance est réalisée pour l'horizon de la rentrée scolaire de 2021 et évoluera au gré des modifications apportées sur les trajets.

En rouge sont représentés tous les tronçons qui présentent une dangerosité selon les critères précédemment définis et sont dès lors reconnus. Il apparaît que le centre-ville de Romont, sauf quelques exceptions, répond aux critères de sécurité. A l'opposé, les routes qui s'écartent du centre-ville sont souvent synonymes de trajets non sécurisés et jugés dangereux. Deux tronçons particulièrement problématiques sont identifiés sur la carte. Ces tronçons, actuellement définis comme reconnus, coupent les itinéraires entre le centre-ville où les écoles sont situées et des quartiers.

- Le premier se situe au niveau de l'impasse de la Maladaire le long de la route des Trois Sapins. A cet endroit les caractéristiques locales font que le tronçon est reconnu, coupant l'itinéraire entre le quartier du Glaney et le centre-ville.
- Le deuxième tronçon identifié se situe sur le chemin Sous-Gare entre le quartier de la Maula et la gare CFF. La reconnaissance de ce tronçon implique d'utiliser l'itinéraire alternatif par la route de Billens, ce qui rallonge la distance du parcours.

Les tronçons identifiés en orange et en vert ne sont pas reconnus. A noter que les tronçons en orange, bien que non reconnus, présentent un potentiel d'amélioration.

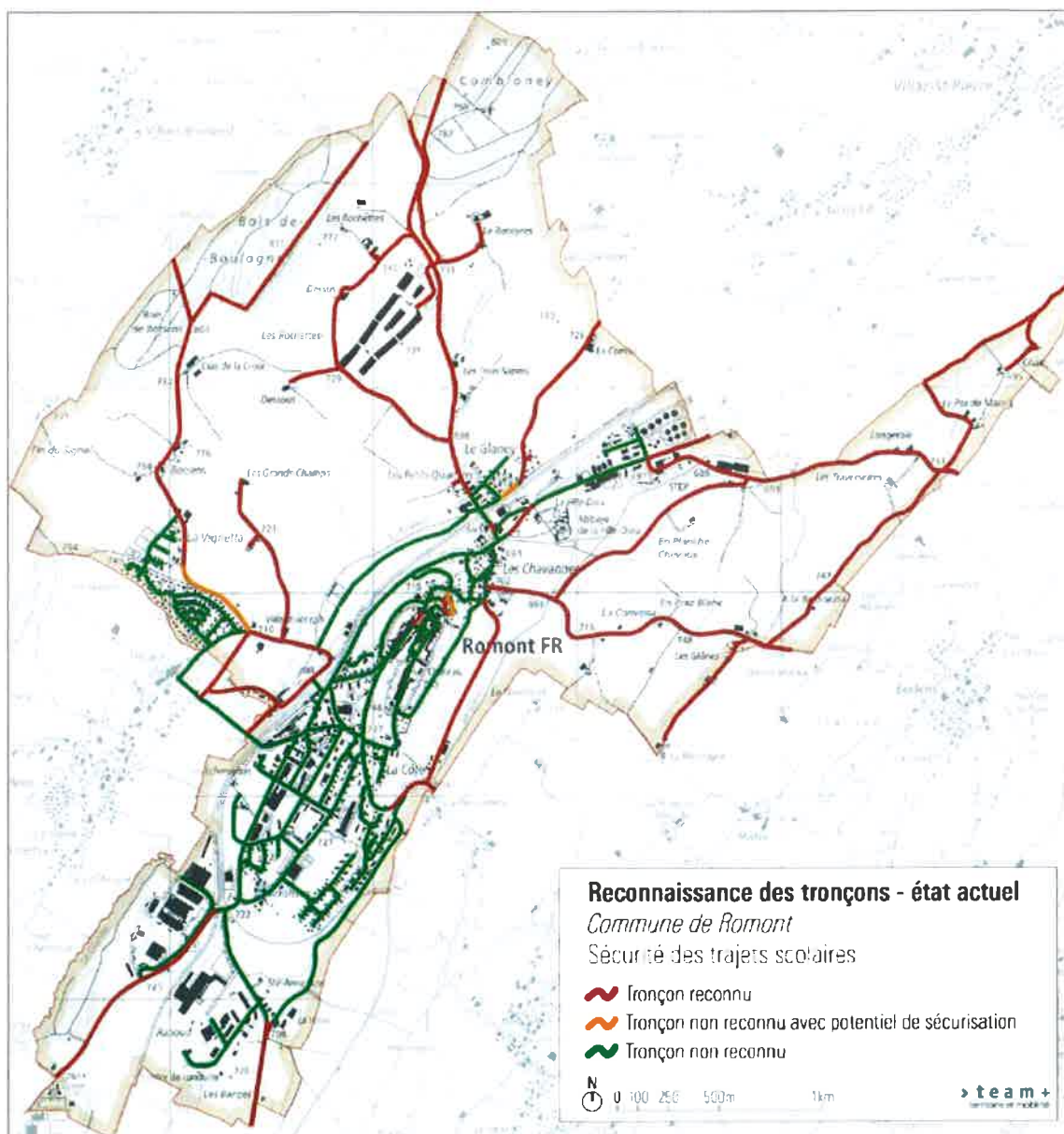


Figure 7 – Reconnaissance des trajets selon les caractéristiques actuelles (2021) des tronçons



Figure 8 – Discontinuité de cheminement le long de la route des Trois Sapins



Figure 9 – Manque d'aménagement sur le chemin Sous-Gare

3.3 Traversées dangereuses

La carte suivante regroupe les traversées dangereuses identifiées. Elles sont séparées en deux catégories : celles dont des projets d'amélioration sont en cours ou prochainement réalisés et celles pour lesquelles rien n'est prévu actuellement. Pour la reconnaissance des trajets, les traversées catégorisées comme en cours d'amélioration ne sont pas considérées comme réalisées, et donc ne posent plus de problème de sécurité.

Les traversées jugées dangereuses et pour lesquelles aucune amélioration n'est prévue sont les suivantes :

- Route de Fribourg, secteur de La Poularde (cf. illustration ci-après). Il a été identifié qu'aucune traversée sécurisée n'était aménagée et, partant, que traverser la route cantonale dans ce secteur constituait un danger avéré. Ce manque d'aménagement n'a cependant aucune influence sur la reconnaissance des trajets.



- Traversée de la Promenade des Avoines, à la hauteur du parking du Poyet. La traversée de ce secteur (cf. photo ci-après), au haut du chemin du Brit, n'est pas évidente tant le débouché est large et les mouvements des véhicules nombreux. Comme il existe plusieurs alternatives aux déplacements des élèves, entre autres via la traversée régulée par des feux et l'escalier reliant le parking du Poyet et la rue des Moines, ce problème n'a pas d'influence sur la reconnaissance des trajets.



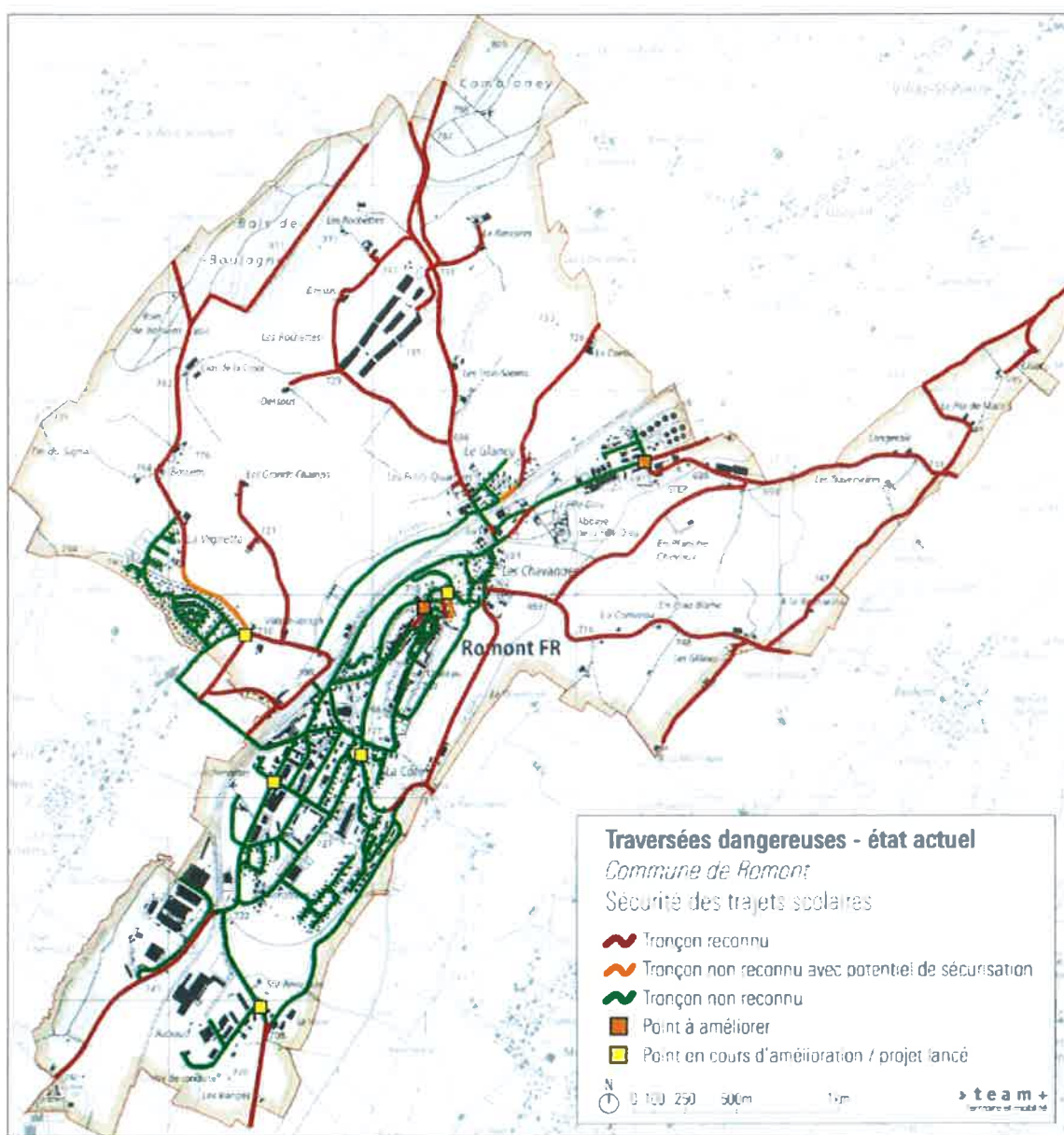


Figure 10 – Identification des traversées dangereuses

3.4 Accidentologie

La carte suivante recense les accidents impliquant des piétons³ ayant eu lieu entre 2015 et 2019⁴. L'intersection de la route de Billens avec la rue Pierre-de-Savoie recense trois accidents (le quatrième a eu lieu sur le parking en face et n'est donc pas lié aux aménagements de la route). Toutefois, la configuration de ce secteur a récemment fait l'objet de modifications, avec notamment le déplacement du passage pour piétons. En outre, avec trois accidents avec blessés légers, la valeur limite définie pour un point noir n'est pas atteinte (minimum 5). Ainsi, à ce jour, l'accidentologie présente sur la commune n'impacte pas la reconnaissance des trajets.

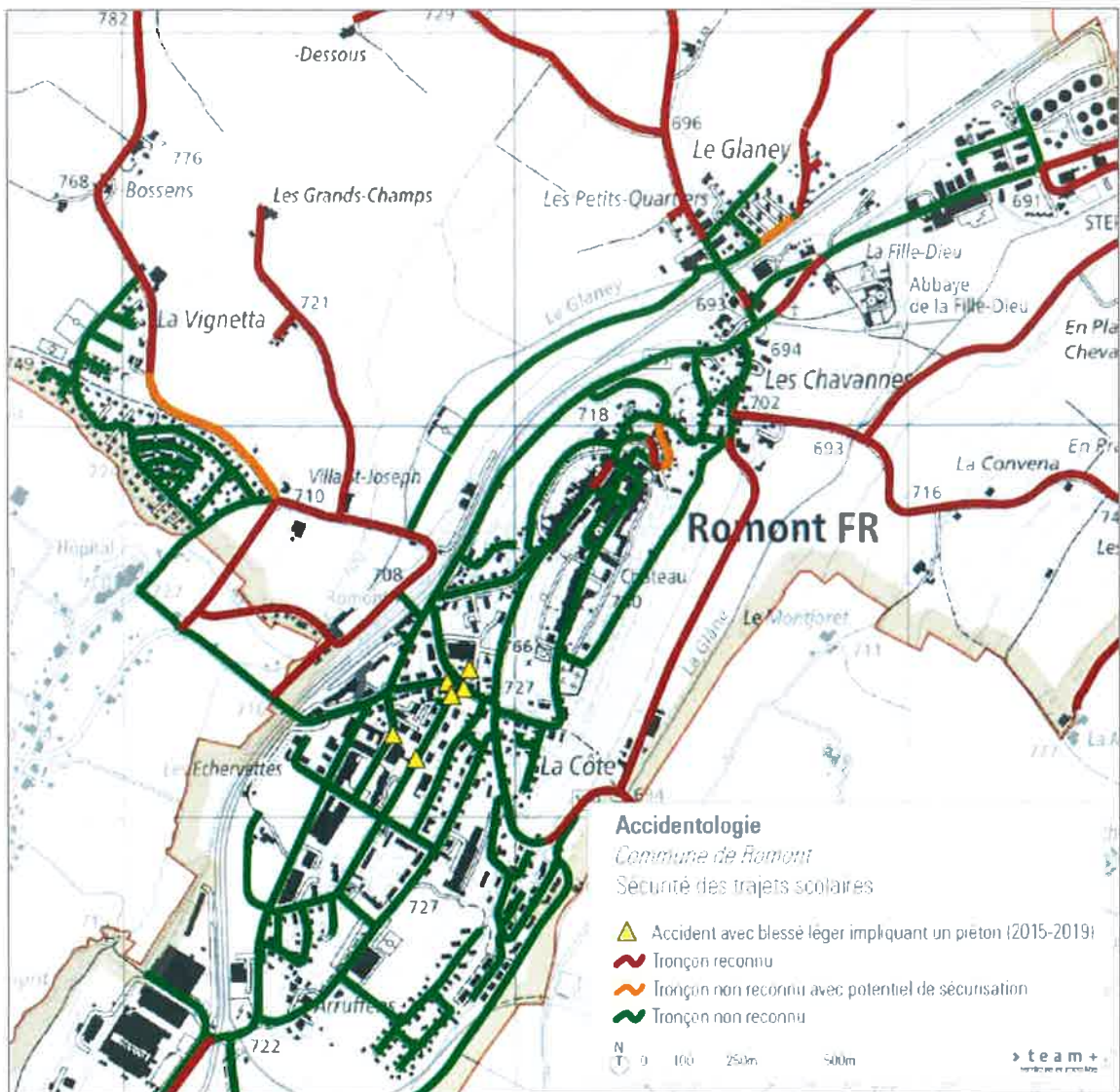


Figure 11 – Analyse de l'accidentologie

³ Source : Office fédéral des routes, actualisé le 28 02 2020

⁴ Les données de 2020 ne sont pas encore disponibles

4 INTÉGRATION DE LA RECONNAISSANCE DES TRAJETS SUR LES ISO-DISTANCES

Les cartes présentées dans ce chapitre superposent l'iso-distance initiale de chaque site scolaire avec la reconnaissance des trajets. On y constate alors une réduction de la surface où les trajets ne sont pas reconnus et respectivement une augmentation des zones où les trajets sont reconnus. Le quartier du Glaney est particulièrement impacté par la considération de la dangerosité des tronçons, ainsi que le quartier de la Maula, pour les sites les plus éloignés.

4.1 CO de la Glâne

L'iso-distance initiale du CO de la Glâne inclut l'entier de la commune. Cependant, comme on peut le voir sur la figure suivante, une grande partie de la commune se trouve en zone où les trajets sont reconnus, notamment tout le quartier du Glaney, à cause d'un petit tronçon qui présente une certaine dangerosité au niveau de l'impasse de la Maladaire.

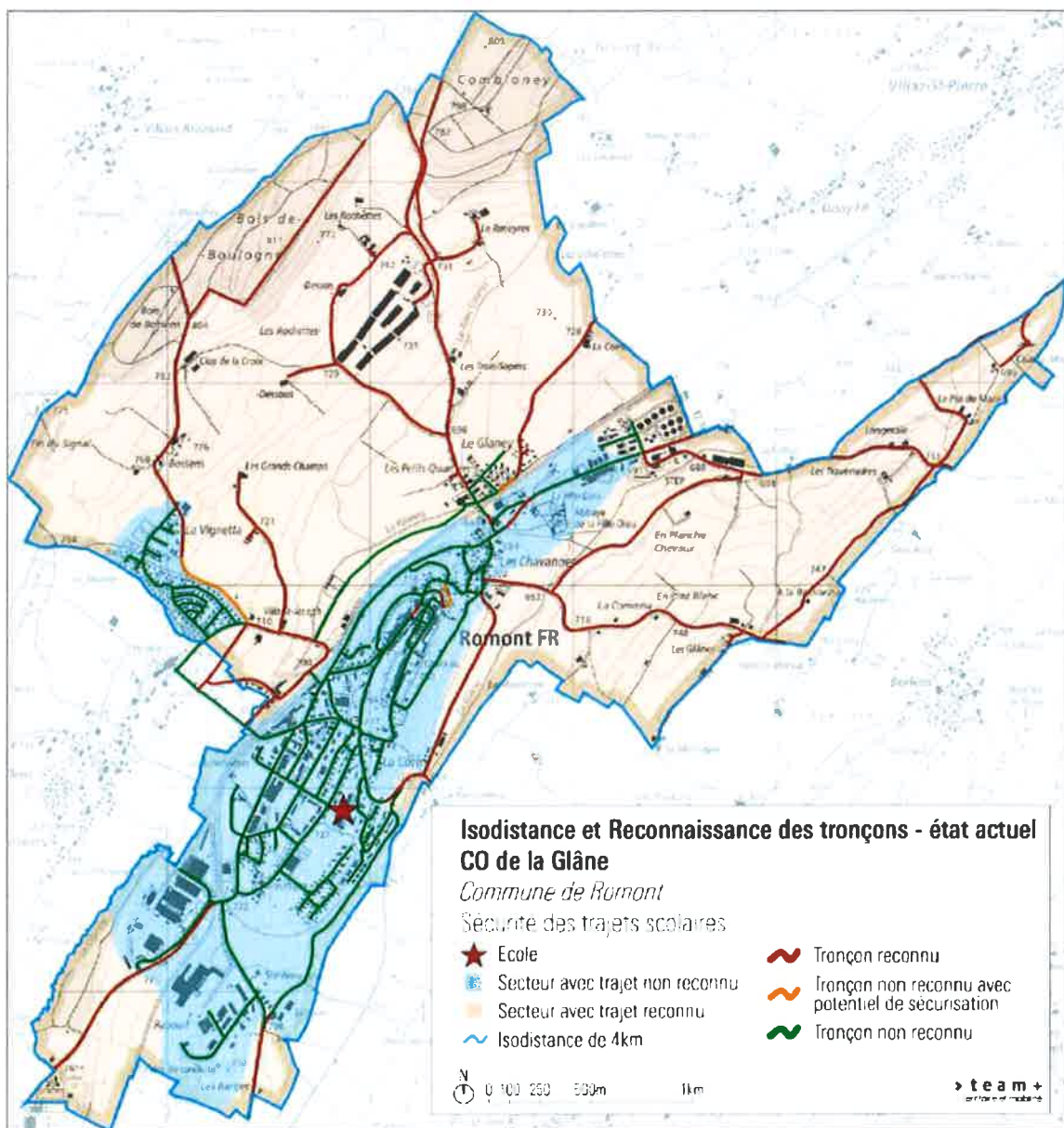


Figure 12 – Superposition de l'iso-distance initiale avec la reconnaissance des trajets pour le site du CO de la Glâne

4.2 Ecole de la Condémine

Pour les mêmes raisons que le site du CO de la Glâne, le quartier du Glaney se trouve en zone de reconnaissance pour le site de la Condémine.

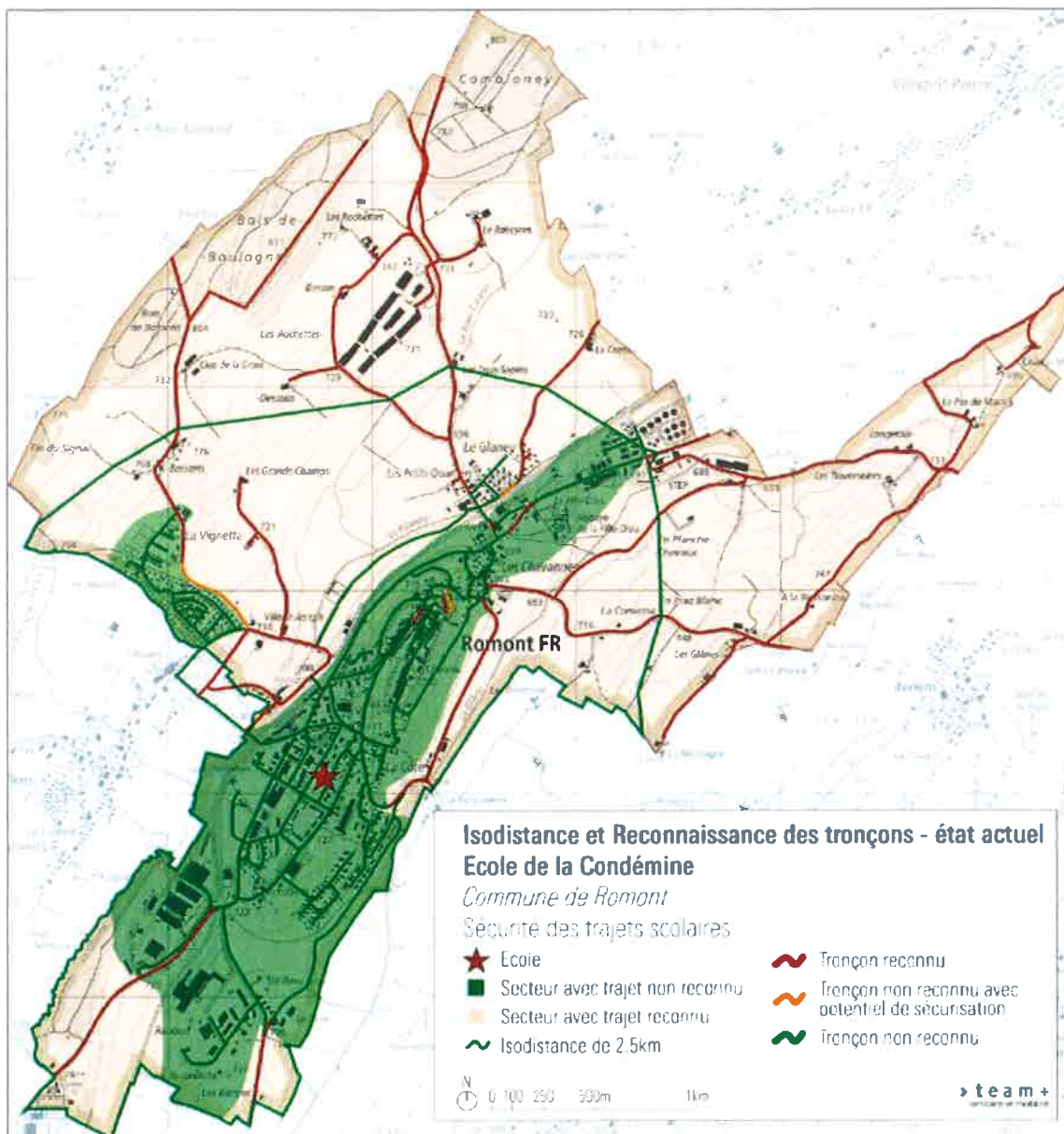


Figure 13 – Superposition de l'iso-distance initiale avec la reconnaissance des trajets pour le site de la Condémine

4.3 Ecole de la Ville

Comme pour les sites du CO de la Glâne et de la Condémine, le quartier du Glaney se trouve en zone reconnue.

Les hauts du quartier de la Maula sont également en secteur reconnu de par la dangerosité attribuée au chemin Sous-Gare, qui implique une déviation de l'itinéraire par la route de Billens, ce qui augmente les distances à parcourir. Ainsi, la zone reconnue du quartier de la Maula, en passant par la route de Billens, se trouve à plus de 2,5 kilomètres du site de la Ville.

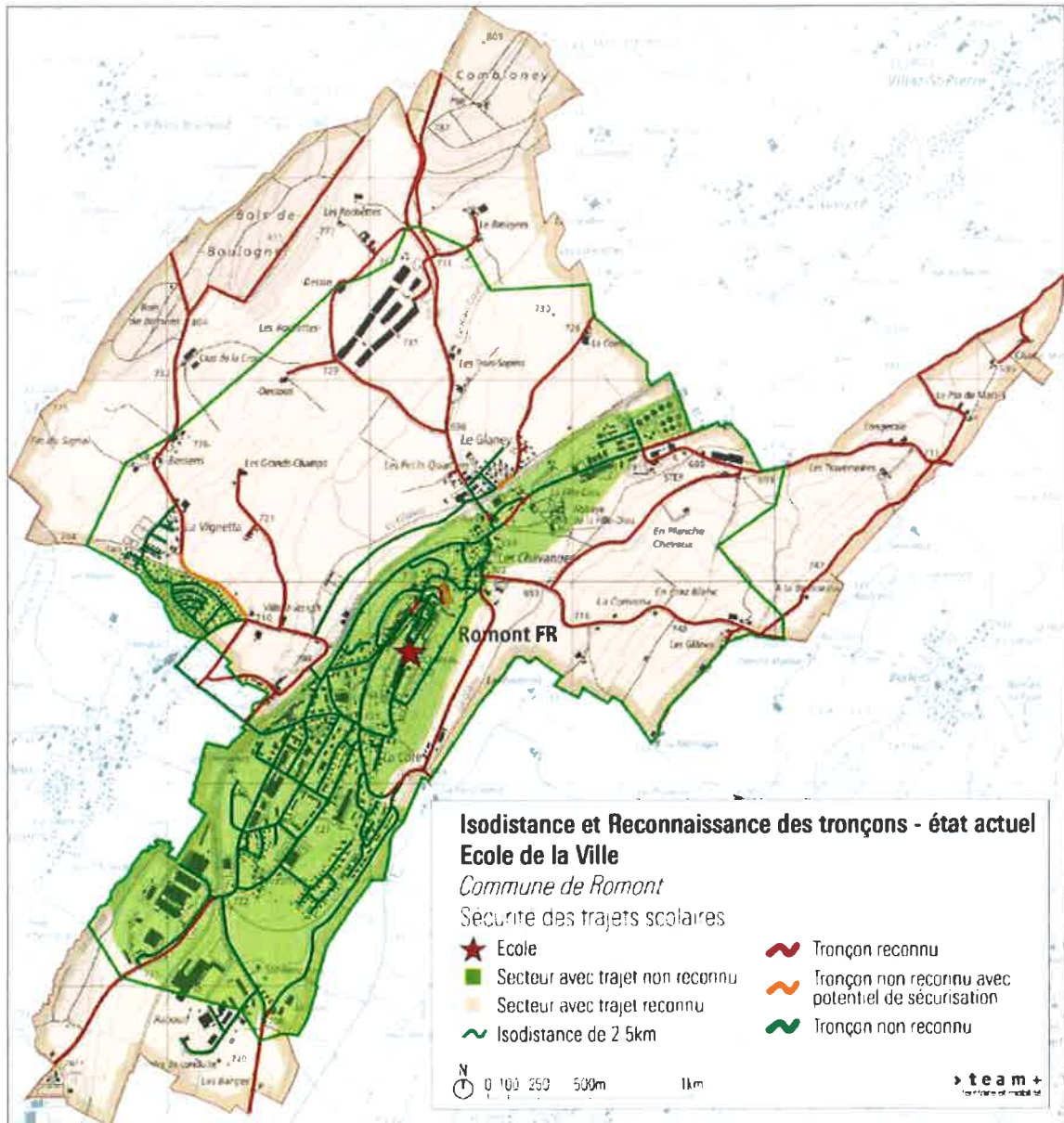


Figure 14 – Superposition de l'iso-distance initiale avec la reconnaissance des trajets pour le site de la Ville

4.4 Ecole d'Arruffens

Le quartier du Glaney est également en secteur reconnu pour l'école d'Arruffens à cause du tronçon défini comme dangereux au niveau de l'impasse de la Maladaire. Toutefois, la partie la plus au nord-est du quartier sera de toute manière reconnue de par la distance trop importante au site scolaire.

Une partie du quartier de la Maula se trouve aussi en zone reconnue pour la même raison que l'école de la Ville, soit les caractéristiques du chemin Sous-Gare. La partie la plus au nord-ouest du quartier est en secteur reconnu d'une part pour les mêmes raisons que le reste du quartier, mais également à cause des caractéristiques de la route de Bossens.

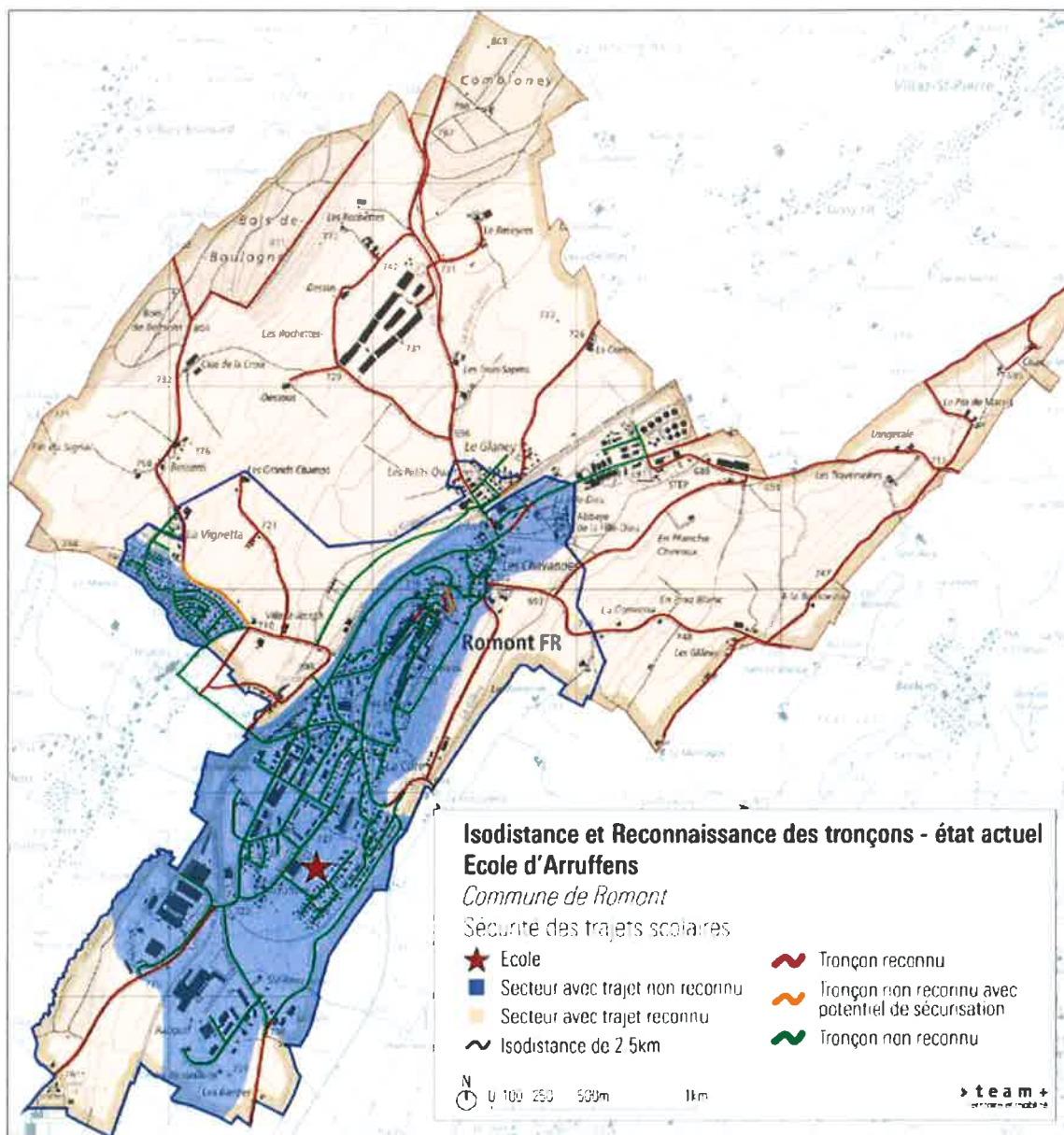


Figure 15 – Superposition de l'iso-distance initiale avec la reconnaissance des trajets pour le site d'Arruffens

5 RESULTATS

Les cartes suivantes représentent les résultats de la reconnaissance des trajets pour les écoles de Romont selon les caractéristiques actuelles (2021) du réseau. A noter cependant que les projets qui sont actuellement en cours de réalisation ou planifiés y sont également inclus.

Ces cartes sont vouées à évoluer en fonction de la réalisation de nouveaux projets ou de la modification des caractéristiques des tronçons.

5.1 CO de la Glâne

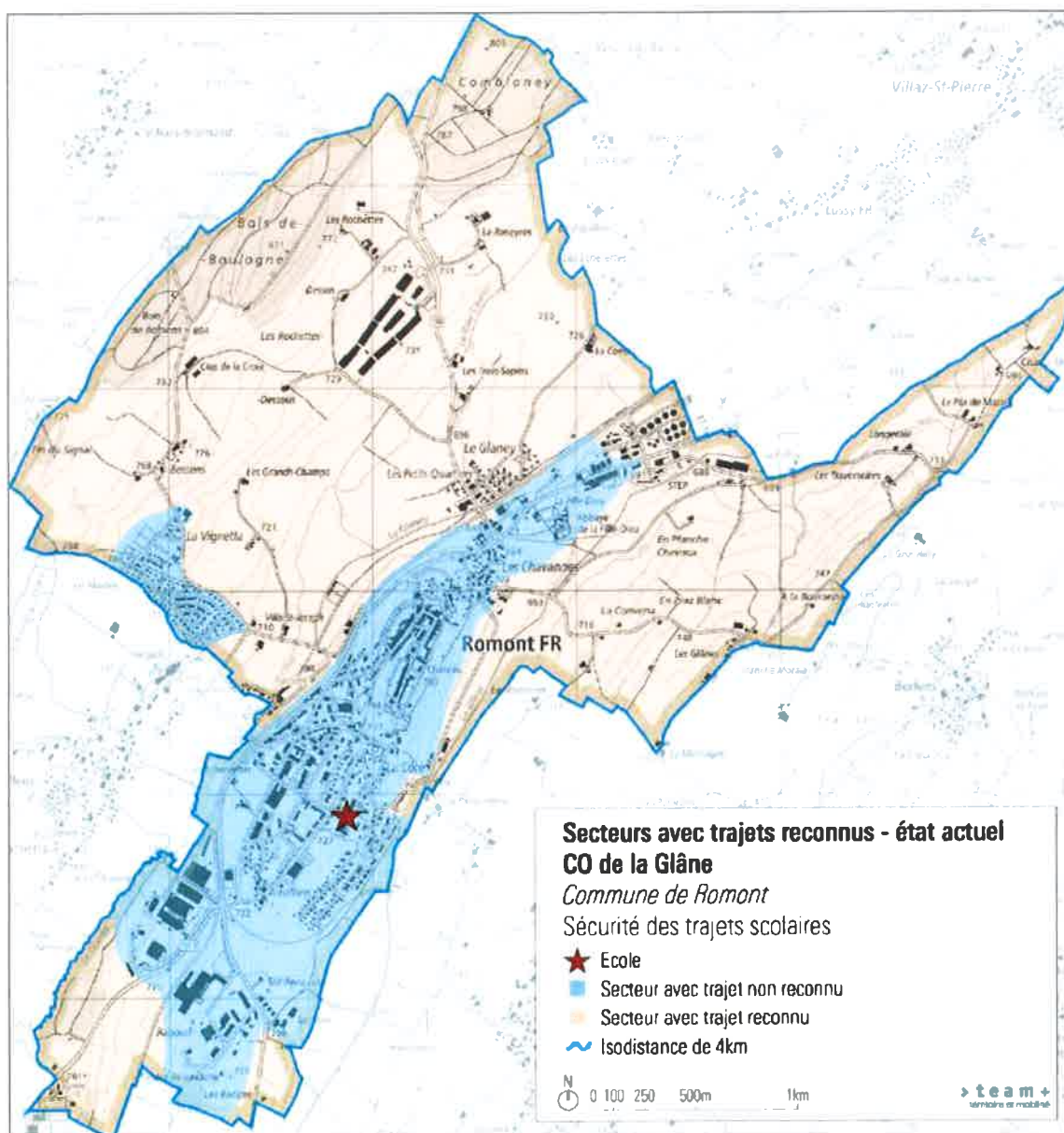


Figure 16 – Reconnaissance des trajets pour le CO de la Glâne

5.2 Ecole de la Condémine

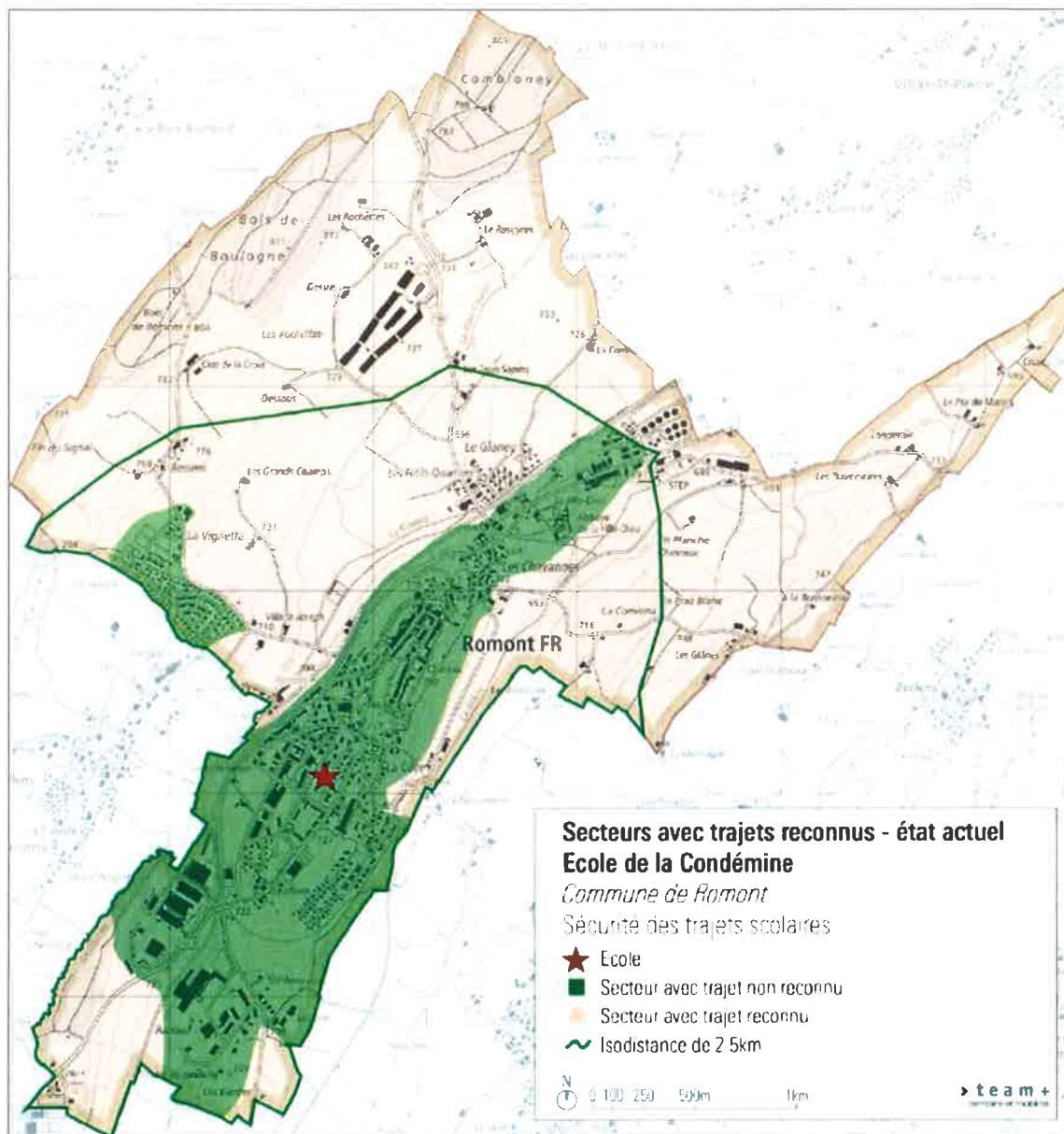


Figure 17 – Reconnaissance des trajets pour l'école de la Condémine

5.3 Ecole de la Ville

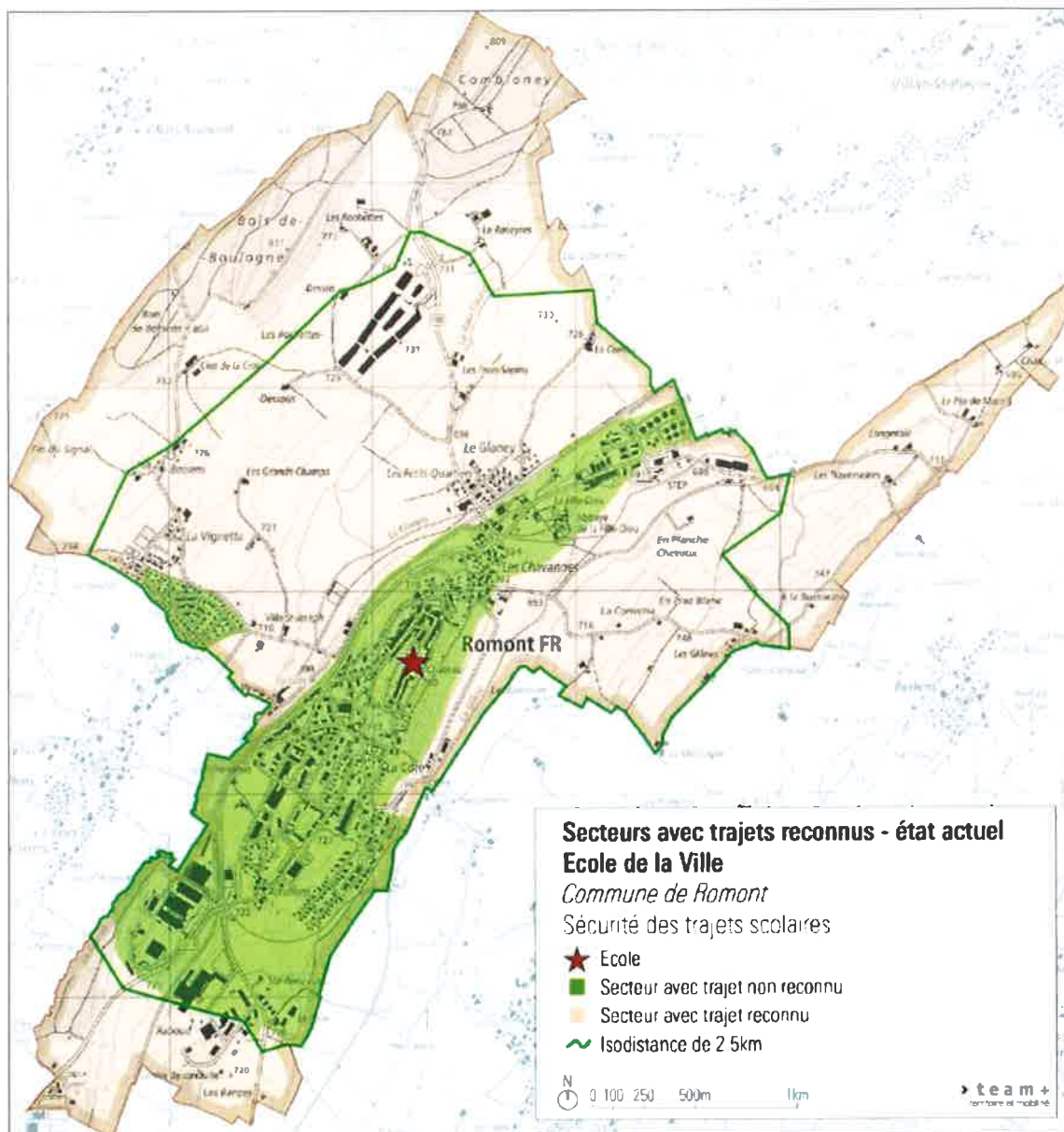


Figure 18 – Reconnaissance des trajets pour l'école de la Ville

5.4 Ecole d'Arruffens

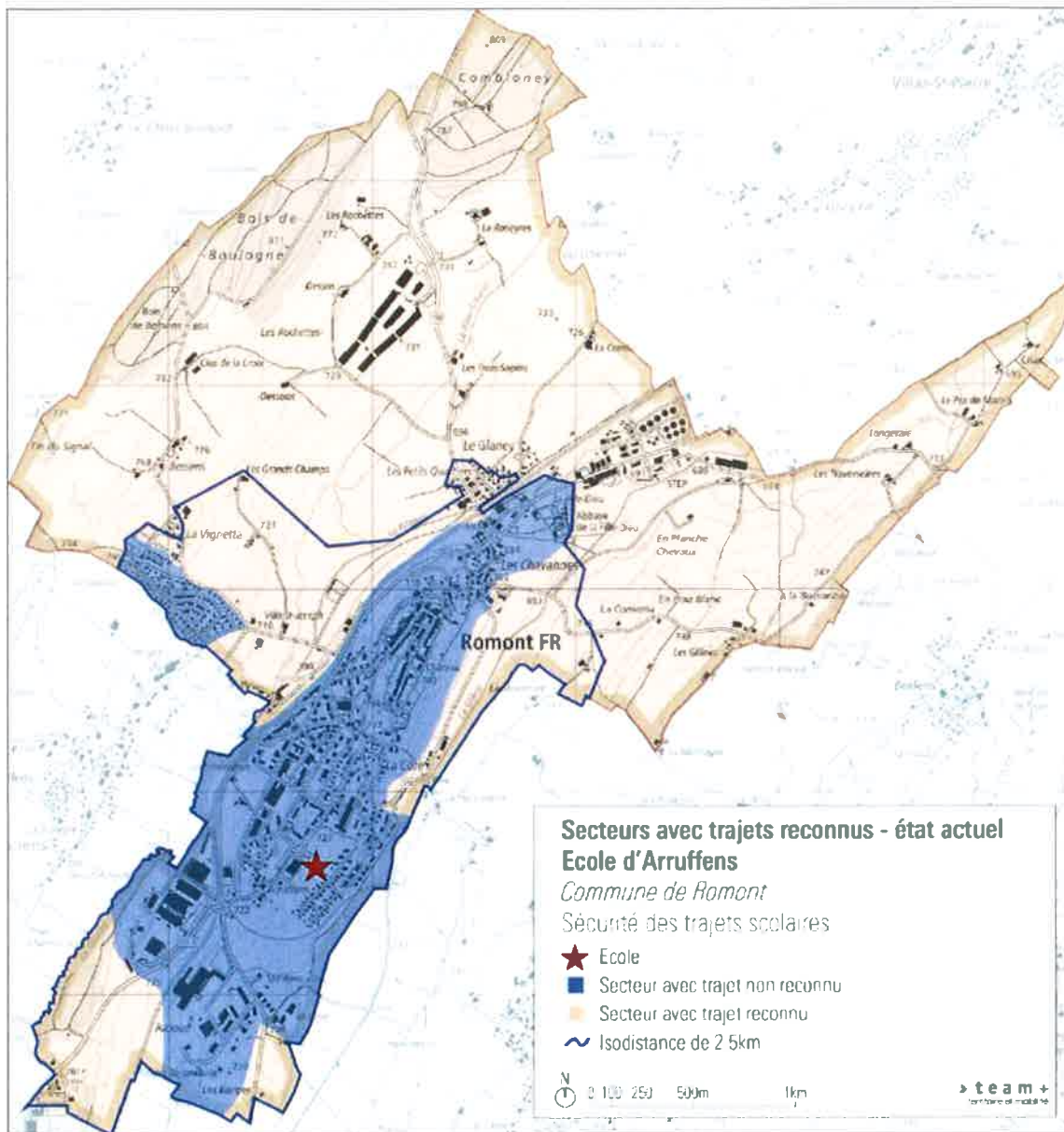


Figure 19 – Reconnaissance des trajets pour l'école d'Arruffens

6 CONCLUSION

Il est primordial de rappeler que la méthodologie présentée dans ce document avait pour but de répondre à la reconnaissance des trajets selon [2]. Si une analyse strictement de dangerosité des trajets scolaires avait été réalisée indépendamment de ces bases légales, elle aurait notamment dû prendre en compte l'âge des élèves, et donc leur expérience dans le trafic.

7 BIBLIOGRAPHIE

- [1] Loi du 9 septembre 2014 sur la scolarité obligatoire (loi scolaire, LS)
- [2] Règlement du 19 avril 2016 de la loi sur la scolarité obligatoire (RLS)
- [3] Mémoire de mai 2018 sur les déplacements scolaires du SMO⁵
- [4] Document technique 2.262 du bpa⁶ de 2016 sur les trajets scolaires à pied

Bulle, le 30 mars 2021

› **team+**

Marius Menthonnex, ing. dipl. HES
Hervé Ruffieux, ing. dipl. EPFL

⁵ Service de la mobilité du canton de Fribourg

⁶ Bureau de prévention des accidents

COMMUNE DE ROMONT
RECONNAISSANCE DES TRAJETS SCOLAIRES, PROPOSITIONS
D'ASSAINISSEMENT
NOTE DE TRAFIC

MARS

SOMMAIRE

1	CADRAGE	3
2	AMÉLIORATIONS IDENTIFIÉES	3
2.1	Affectation du chemin Sous-Gare à la MD	3
	<i>Proposition</i>	3
2.2	Carrefour de l'impasse de la Maladaire	4
	<i>Proposition</i>	4
2.3	Grand-Rue / Rue des Moines	6
	<i>Proposition</i>	7
3	RECONNAISSANCE DES TRAJETS, ÉTAT FUTUR	8

Date	Modifications	Par
30 03 2021	-	MM - HR

1 CADRAGE

Parallèlement à l'étude de reconnaissance des trajets en référence au Règlement fribourgeois sur la loi scolaire, des pistes de sécurisation du réseau ont été étudiées et présentées à la Commune.

La présente note regroupe les améliorations en question, de manière synthétique, la Commune pouvant ensuite selon opportunité les mettre en oeuvre. N'ont pas été incluses les modifications du réseau qui font aujourd'hui déjà, selon les informations fournies par la Commune, l'objet d'un projet ou d'une prochaine planification.

2 AMÉLIORATIONS IDENTIFIÉES

2.1 Affectation du chemin Sous-Gare à la MD

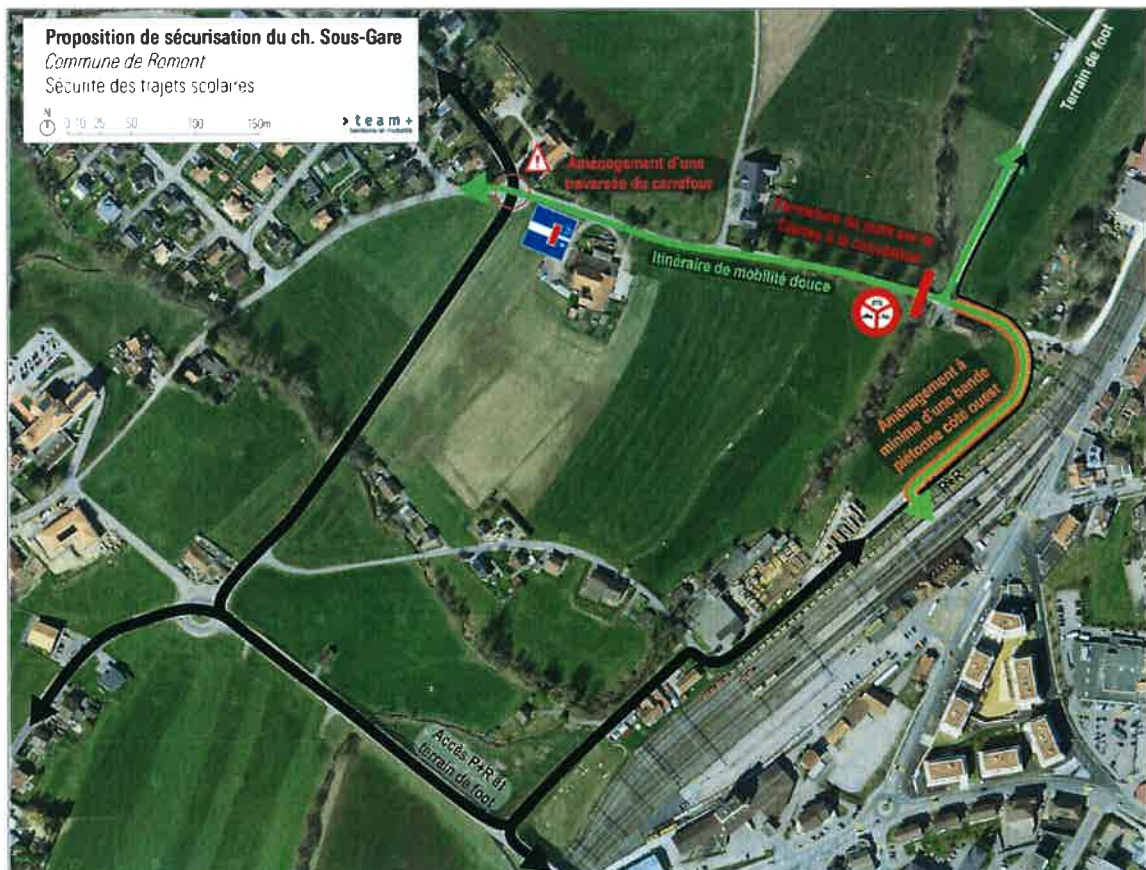
Le chemin Sous-Gare est limité à 80 km/h sur une grande partie du tronçon, et surtout aucun aménagement destiné à la mobilité douce (MD) n'existe.

Proposition

Le chemin Sous-Gare pourrait être réservé à la MD, un axe fort serait ainsi créé avec un accès direct et sûr de/vers la gare. Fermé à la circulation motorisée, ce chemin ne serait alors plus utilisé que pour le trafic agricole en rive gauche du Glaney. L'accès au terrain de foot et au P+R ne serait alors possible que via la route de Billens.

Une vérification du gabarit routier de ce dernier accès et une prise en compte des cas de croisements déterminants devrait être entreprises. La visibilité au débouché sur la route de Billens devra aussi être vérifiée.

En termes de trafic, un tel dispositif supprimerait le petit transit, mais modifierait quelques trajets (Vignetta <> foot, P+R <> giratoire rte de Billens). Quoiqu'il en soit, le trafic resterait extrêmement limité sur les axes concernées. Comme ordre de grandeur, il faut réaliser que le P+R provoque probablement aujourd'hui environ 150 mouvements par jour, dont une grande partie circulant déjà via l'accès sur la route de Billens.



2.2 Carrefour de l'impasse de la Maladaire

Les itinéraires piétons entre le quartier du Glaney et le centre-ville sont interrompus au niveau de l'impasse de la Maladaire. Les piétons doivent, dans ce secteur, cheminer au travers de plusieurs difficultés : passage étroit au coin du bâtiment, zone mal définie souvent utilisée pour du stationnement, puis traverser un large carrefour sur presque 20 m jusqu'à rejoindre le trottoir existant. Cette situation, sans alternative, est clairement un point délicat pour les piétons.



Proposition

Deux types de réaménagement sont proposés afin d'améliorer la situation

- Un trottoir traversant (solution la plus aboutie et sécurisante)
- Redimensionnement de la géométrie du carrefour avec sécurisation (trottoir et potelets).



Figure 1 – Aménagement de type trottoir traversant



Figure 2 – Redimensionnement du carrefour et sécurisation

2.3 Grand-Rue / Rue des Moines

Une situation particulièrement délicate est rencontrée à l'extrémité Nord de la dans le secteur de la Grand-Rue, entre le haut du chemin du Brit et la crèche Casse-Noisettes :

- Le piéton débouchant du chemin du Brit doit traverser un accès large à la hauteur de la Promenade des Avoines, avec un trafic pouvant provenir de toutes directions (chemin du Brit, Promenades des Avoines, Grand-Rue, route du Poyet et parking du Poyet).
- Plus au Nord, le trottoir longeant le bâtiment est particulièrement étroit.
- Encore plus vers le centre-ville, le cheminement s'interrompt à la hauteur du stationnement pour deux-roues.
- Enfin, l'itinéraire piéton doit longer l'arrière de cases de stationnement.

A noter que ces éléments avaient déjà été mis en évidence dans une étude réalisée pour la Commune en 2018.



Figure 3 – Secteur du débouché de la Promenade des Avoines



Figure 4 – Secteur de l'accès à la salle des Capucins

Proposition

Un réaménagement de l'entier du secteur, avec un réduction de la chaussée pour pouvoir en faire bénéficier les piétons, est vivement recommandé. La création d'un trottoir traversant à la hauteur de du carrefour Brit – Avoines serait également une option très sécuritaire.

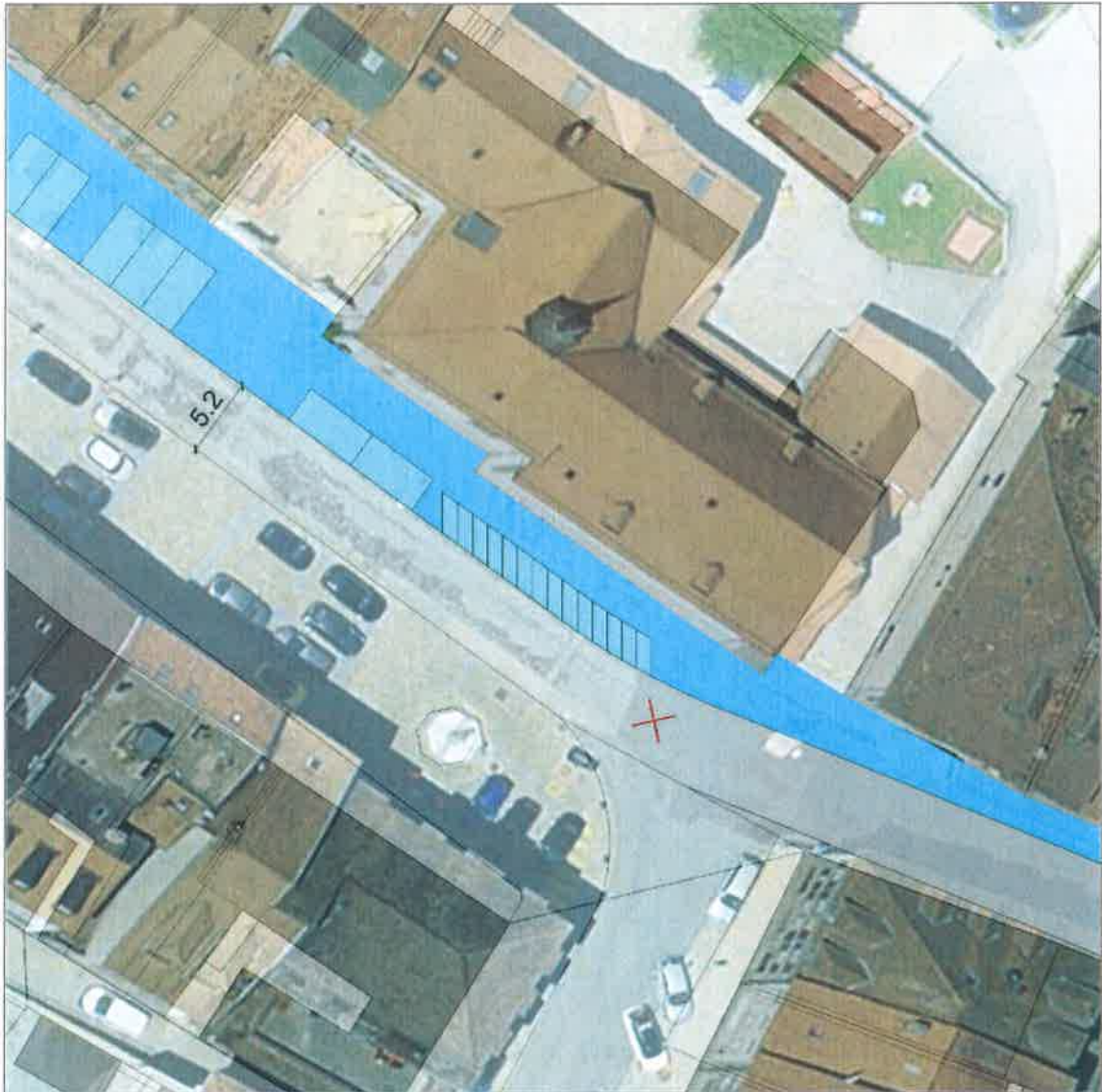


Figure 5 – Esquisse (principe d'aménagement) réalisée par team+ dans un mandat précédent de la Commune

3 RECONNAISSANCE DES TRAJETS, ÉTAT FUTUR

Comme cela a été précisé dans l'étude de mobilité traitant de la méthodologie liée à la reconnaissance des trajets selon la loi scolaire fribourgeoise, des améliorations du réseau peuvent avoir pour conséquence de modifier la reconnaissance des trajets.

Les figures qui suivent simulent, pour chacun des sites scolaires, les nouvelles situations de reconnaissance des trajets selon la loi scolaire.

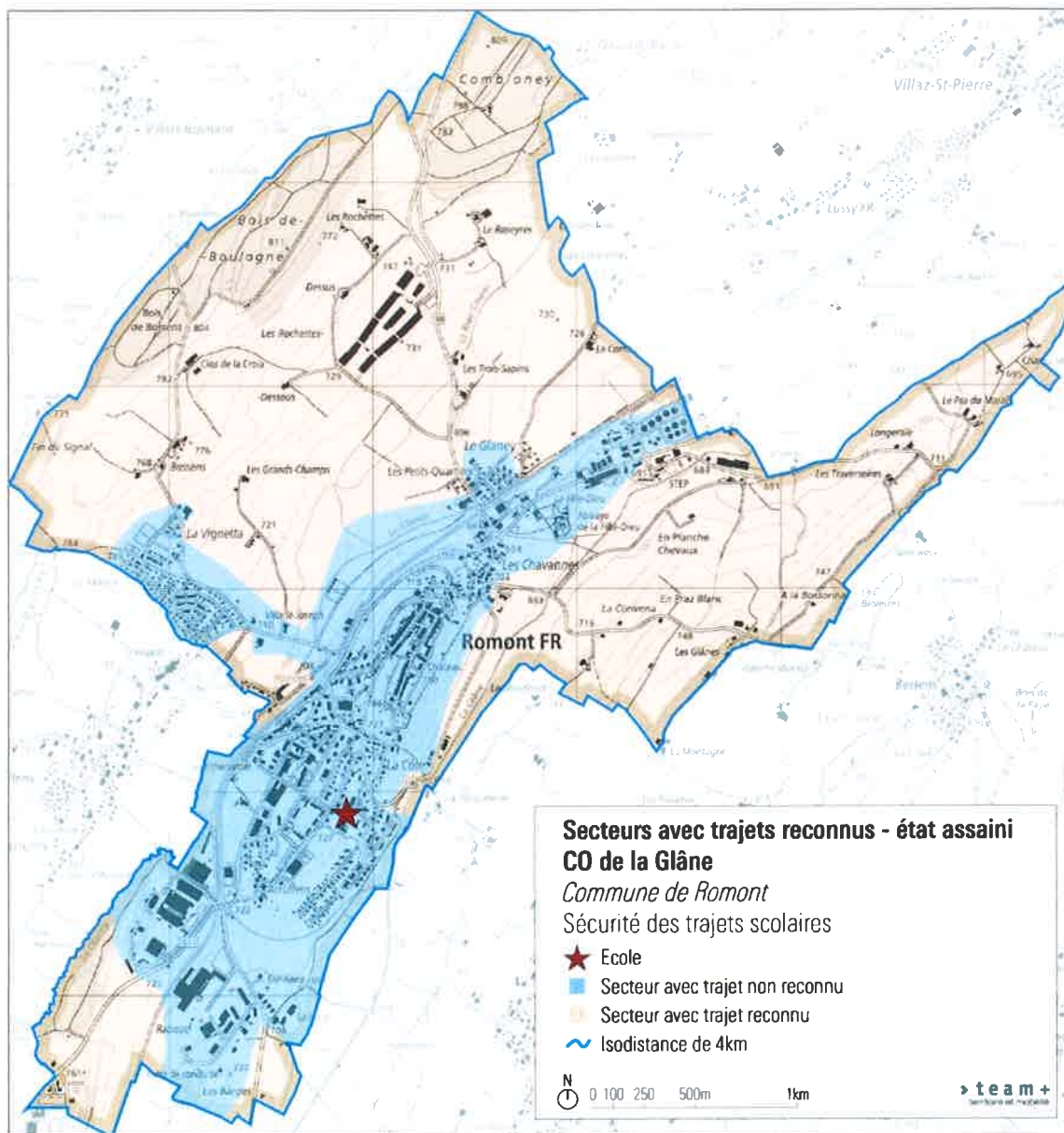


Figure 6 – CO Glâne, état actuel et état futur

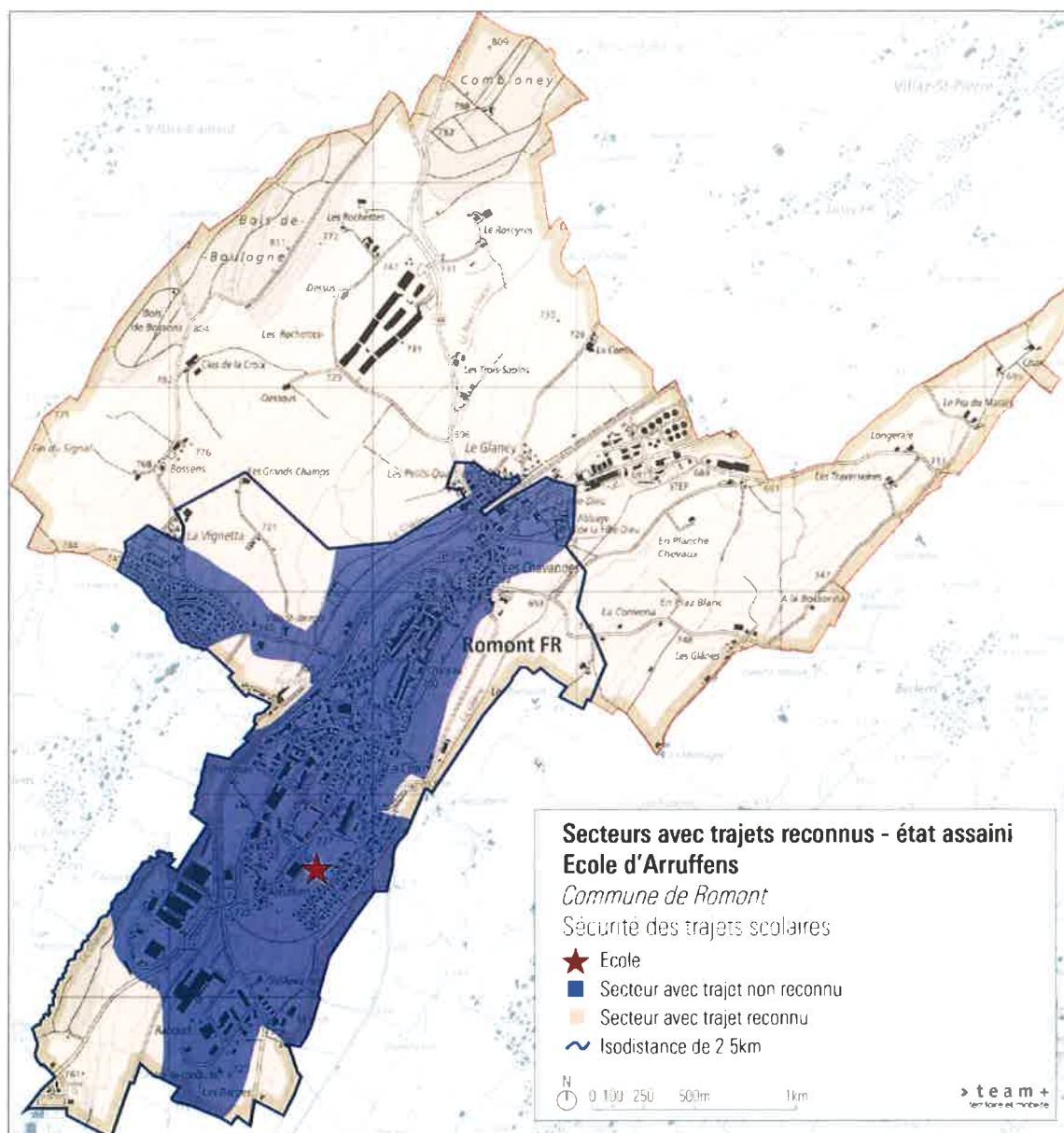


Figure 7 – Ecole d'Arruffens, état actuel et état futur

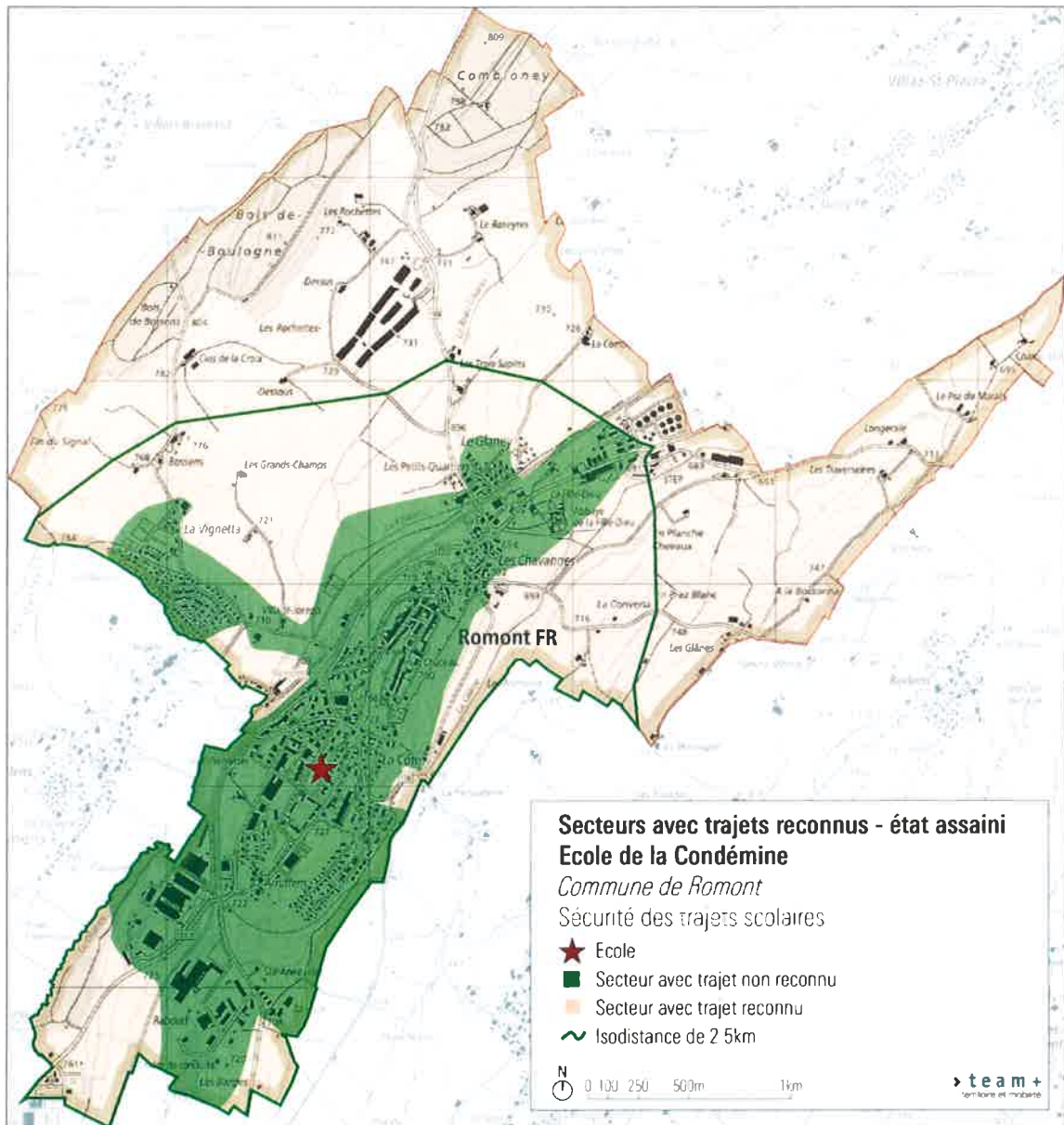


Figure 8 – Ecole de la Condémine, état actuel et état futur

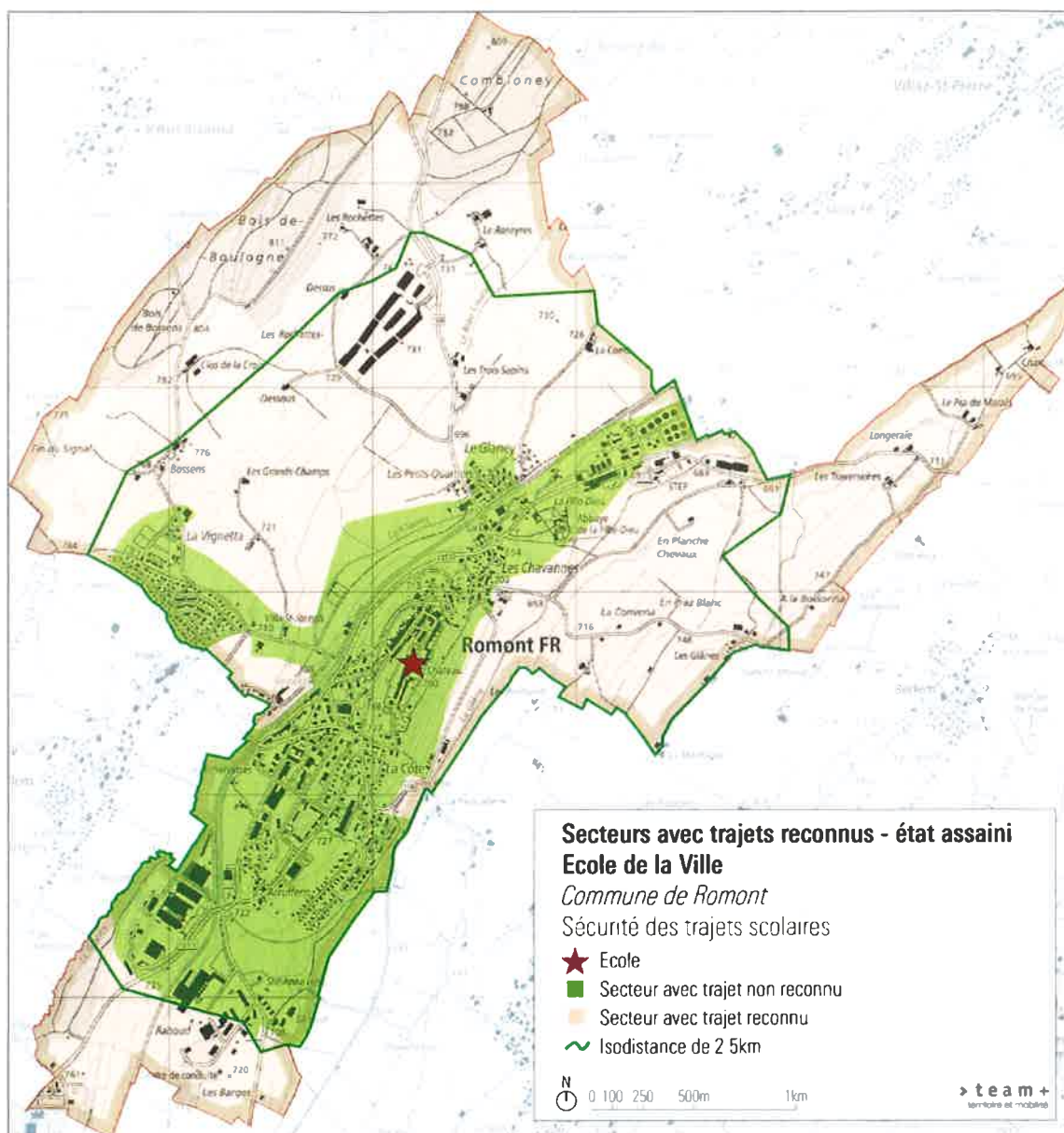


Figure 9 – Ecole du centre-ville, état actuel et état futur

Bulle, le 30 mars 2021

> team+

Marius Menthonnex, ing. dipl. HES
 Hervé Ruffieux, ing. dipl. EPFL