



## Message 2019-DAEC-221

28 janvier 2020

### du Conseil d'Etat au Grand Conseil accompagnant le projet de décret relatif à l'octroi d'une aide aux investissements des communautés régionales de transport

Nous sollicitons l'octroi d'un crédit cadre d'un montant de 8 000 000 francs pour les années 2020 à 2023 destiné à l'aide aux investissements des communautés régionales de transport. Ce crédit permettra aux communautés régionales de transport de financer certains de leurs investissements en matière de transport.

Le présent message s'articule comme suit:

<b>1. Introduction</b>	<b>1</b>
<b>2. Bases légales</b>	<b>2</b>
<b>3. Bilan de l'aide aux investissements pour les années 2015 à 2018</b>	<b>3</b>
<b>4. Nouvelle aide pour les années 2020 à 2023</b>	<b>4</b>
4.1. Montant et modalités	4
4.2. Mesures susceptibles d'être subventionnées	5
<b>5. Autres aspects</b>	<b>5</b>
<b>6. Conclusion</b>	<b>5</b>

#### 1. Introduction

Le canton de Fribourg compte actuellement deux communautés régionales de transport: l'Agglomération de Fribourg (qui regroupe les communes d'Avry, Belfaux, Corminboeuf, Düdingen, Fribourg, Givisiez, Granges-Paccot, Marly, Matran et Villars-sur-Glâne) et Mobul (formée des communes de Bulle, Le Pâquier, Morlon, Riaz et Vuadens).

Ces deux entités connaissent, depuis plusieurs années, une forte croissance démographique qui a pour corollaire une très forte croissance de la mobilité. Afin d'y répondre et de favoriser une mobilité durable, elles disposent chacune d'un réseau de transports publics urbains qui est continuellement optimisé et développent leur propre planification directrice en matière de mobilité et d'urbanisation. Leurs projets d'agglomération, à savoir les projets d'agglomération de deuxième (PA2) et troisième génération (PA3) de l'Agglomération de Fribourg et de première (PA1) et troisième génération (PA3) de Mobul, ont donc prévu de nombreuses mesures visant à favoriser le report modal en faveur des transports publics: aménagements d'arrêts et de voies de bus, d'interfaces, création ou prolongement de lignes, augmentation de la cadence, création de P+R voitures et vélos et

de voies de mobilité douce desservant les haltes ferroviaires, etc. Ces aménagements nécessitent d'importants investissements financiers.

La Confédération et l'Etat de Fribourg cofinancent déjà certains de ces investissements. La contribution fédérale s'était ainsi élevée à plus de 9 millions de francs pour le PA1 de Mobul (soit un taux fédéral de contribution de 35%) et à plus de 23 millions de francs pour le PA2 de l'Agglomération de Fribourg (soit un taux fédéral de contribution de 40%)<sup>1</sup>. Le Conseil d'Etat s'était quant à lui engagé, sur la base de la loi cantonale sur les routes (LR), à participer aux mesures sur routes cantonales du PA1 de Mobul et du PA2 de l'Agglomération de Fribourg. Il avait signé avec Mobul en mai 2011 et avec l'Agglomération de Fribourg en mai 2015, une convention relative au projet d'agglomération et aux implications financières des différentes parties, pour un montant de près de 3 millions de francs pour la première<sup>2</sup> et de plus de 6 mil-

<sup>1</sup> Ces montants sont calculés hors TVA et hors renchérissement. Le coût de référence est octobre 2005.

<sup>2</sup> Au terme de la convention du 3 mai 2011 entre l'Etat et Mobul, la part globale brute de l'Etat était évaluée à 4 330 000 francs avec une contribution fédérale de 1 182 000 francs. L'engagement net de l'Etat, hors TVA et selon coût de référence octobre 2005 s'élevait donc à 2 688 000 francs.

lions de francs pour la seconde<sup>1</sup>. La part financière à charge des communautés régionales de transport demeure donc conséquente.

En 2015, le Conseil d'Etat a ainsi demandé au Grand Conseil d'accorder à ces deux communautés régionales une aide aux investissements de 4 millions de francs (1 million par année) pour les années 2015 à 2018, voire 2019, afin de financer certains de leurs investissements liés aux transports publics. Ce premier décret d'octroi d'une aide aux investissements des communautés régionales de transport a été accepté par le Grand Conseil le 18 novembre 2015.

Fin septembre 2019, le Parlement fédéral a pris la décision de soutenir certains des projets d'agglomération de troisième génération et a libéré des contributions d'un montant supérieur à 37 millions de francs pour le PA3 de l'Agglomération de Fribourg (soit un taux fédéral de contribution de 35%) et à 13 millions de francs pour celui de Mobul (soit un taux fédéral de contribution de 40%)<sup>2</sup>.

Le Conseil d'Etat a donc décidé, pour soutenir les communautés régionales dans la réalisation de certaines de leurs mesures, de proposer au Grand Conseil d'accepter un second et dernier Décret d'aide aux investissements d'un montant de 8 millions de francs pour les années 2020 à 2023.

## 2. Bases légales

L'aide aux investissements est accordée aux communautés régionales de transport en vertu de la loi cantonale du 20 septembre 1994 sur les transports (LTr). Cette aide peut notamment être attribuée pour les études de planification, des mesures constructives d'infrastructures affectées aux transports publics ainsi que «la construction de parcs de stationnement régionaux et l'aménagement de places de stationnement pour cycles et cyclomoteurs aux abords des gares de chemin de fer et d'autres installations de jonction entre les transports publics et les transports individuels» (art. 35 al. 1 LTr).

Ces mesures doivent être prévues dans des planifications directrices régionales en transport. Elles «peuvent faire l'objet d'une contribution financière représentant au maximum 50% du solde des dépenses totales, après déduction des subventions fédérales et, le cas échéant, de subventions cantonales prévues par d'autres lois» (art. 37 al. 1 LTr).

<sup>1</sup> Au terme de la convention du 5 mai 2015 entre l'Etat et l'Agglomération de Fribourg, la part globale brute de l'Etat était évaluée à 5 452 699 francs avec une contribution fédérale de 1 559 780 francs. L'engagement net de l'Etat, hors TVA et selon coût de référence octobre 2005, s'élevait donc à 3 892 919 francs.

A noter que la part des voies bus sur route cantonale, évaluée, elle, à 2 336 369 francs, que le Conseil d'Etat a décidé par la suite de prendre à sa charge, n'était pas comprise dans ce montant.

<sup>2</sup> Pour les PA3, le coût de référence est avril 2016. A l'exception des contributions fédérales forfaitaires, les montants admis par la Confédération s'entendent hors TVA et hors renchérissement.

Les formalités d'octroi de cette contribution sont fixées dans le règlement du 25 novembre 1996 d'exécution de la loi sur les transports (RTr), plus précisément dans l'article 8 qui stipule que:

<sup>1</sup> Pour les investissements liés au trafic d'agglomération, le Service [de la mobilité] élabore, à l'intention du Conseil d'Etat, les projets de décrets et de messages relatifs aux crédits cadres, conformément aux législations fédérale et cantonale ainsi qu'aux exigences fixées par la conception globale, le plan régional et le projet général.

<sup>2</sup> Les montants considérés ne sont versés que si l'objet est intégré dans un crédit cadre accepté par le Grand Conseil et dans une convention de financement. Ces montants sont inscrits dans les budgets de l'Etat et des communautés régionales concernées.

### 3. Bilan de l'aide aux investissements pour les années 2015 à 2018

Le montant de 4 millions de francs du décret du Grand Conseil du 18 novembre 2015 relatif à l'octroi d'une aide aux investissements des communautés régionales de transport a été attribué aux mesures suivantes:

<b>Agglomération de Fribourg</b>	<b>Coût de l'investissement</b>	<b>A charge des communautés régionales de transport</b>	<b>A charge de l'Etat</b>
Etude centrale de régulation de trafic	300 000	199 399	99 700
Interface de la halte de Villars-sur-Glâne	1 215 000	76 962	38 481
Abri-vélos Briegli Düdingen	40 000	19 205	9 603
Aménagement piétons/vélo Briegliweg	669 000	38 762	19 381
Réaménagement traversée Belfaux (phase 1)* <sup>1</sup>	2 737 000	551 598	275 799
<i>Sous-total année 2016</i>	<i>4 961 000</i>	<i>885 926</i>	<i>442 963</i>
Priorisation TP et arrêt bus Bethléem	43 042	4 304	2 152
Itinéraire mixte MD (TransAgglo) Düdingen-Zelg	4 400 000	2 585 565	1 292 783
Aménagement MD (Dort-Verte) Les Rochettes	513 000	42 225	21 113
Aménagement abris-vélos – Halte Poya	95 588	9 559	4 780
Voies bus «Rte de Moncor»	506 042	74 659	37 330
<i>Sous-total année 2017</i>	<i>5 557 672</i>	<i>2 716 312</i>	<i>1 358 156</i>
Passerelle de la Gare de Givisiez	6 054 732	2 130 629	900 000
Passerelle de Villars-Vert	1 260 000	82 207	41 104
<i>Sous-total année 2018</i>	<i>7 314 732</i>	<i>2 212 836</i>	<i>941 104</i>
<b>Total</b>	<b>17 833 404</b>	<b>5 815 074</b>	<b>2 742 223</b>

  

<b>Mobul</b>	<b>Coût de l'investissement</b>	<b>A charge des communautés régionales de transport</b>	<b>A charge de l'Etat</b>
Etude de trafic vision 2030*	180 000	180 000	90 000
Arrêt de bus, Bulle-St. Denis	334 156	217 201	108 601
Arrêt de bus La Tour-de-Trême-Le Closalet	355 230	230 900	115 450
Arrêt de bus Bulle-Place de la gare*	16 000	16 000	8 000
Arrêt de bus Riaz-Hôpital*	21 000	21 000	10 500
<i>Sous-total année 2016</i>	<i>906 386</i>	<i>665 101</i>	<i>332 550</i>
Tronçon MD Le Coude-La Pépinière	299 160	194 454	97 227
Réaménagement MD Ch. de la Pépinière	264 600	171 990	85 995
Création liaison MD Les Granges-Rue de Vevey	719 180	467 467	233 734
Réaménagement MD Champ-Barby-La Tour	553 585	359 830	179 915
<i>Sous-total année 2017</i>	<i>1 836 525</i>	<i>1 193 741</i>	<i>596 871</i>
Réalisation abri bus Bulle-Pierre-Alex	100 000	65 000	32 500
Création d'une liaison MD Planchy-Chemin des Crêts	310 911	202 092	101 046
Réalisation stationnement deux roues Place de la Gare, Le Pâquier	13 967	9 078	4 539
<i>Sous-total année 2018</i>	<i>424 878</i>	<i>276 170</i>	<i>138 085</i>

<sup>1</sup> L'astérisque signale les quelques mesures qui ne sont pas soutenues au titre des projets d'agglomération par le fonds fédéral pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA). Pour l'Agglomération de Fribourg, 11 mesures sur 12 sont soutenues par ce fonds et 9 mesures sur 12 le sont pour Mobul.

<b>Total</b>	<b>3 167 789</b>	<b>2 135 012</b>	<b>1 067 506</b>
<b>Total</b>	<b>21 001 194</b>	<b>7 950 086</b>	<b>3 809 728</b>
<b>Décret du 18 novembre 2015</b>			<b>4 000 000</b>
<b>Solde du décret</b>			<b>190 272</b>
<b>Navette autonome</b>			<b>245 000</b>
			<b>-54 728</b>

Ce tableau montre que le besoin des deux communautés régionales de transport est avéré puisque dans les faits, en trois années, la quasi-totalité du montant à disposition, soit 3 809 728 francs, a été engagé en leur faveur. A noter également que la grande part de ces investissements est directement à la charge de la ou des commune-s bénéficiaire-s des mesures.

Le montant de la navette autonome, en circulation au Marly Innovation Center, a été versé, quant à lui, aux TPF et a fait l'objet d'une décision spécifique du Conseil d'Etat. On peut toutefois considérer que cette offre novatrice bénéficie indirectement à l'Agglomération de Fribourg.

Ces mesures ont fait l'objet de conventions de financement annuelles conclues entre le Conseil d'Etat et chacune des deux communautés régionales, conformément à l'article 8 du RTr. Le crédit de 4 millions de francs était limité aux années 2015 à 2018 avec possibilité de prolonger d'une année. Or, sur les 3 809 728 francs engagés en faveur des deux communautés, plus de 3 000 000 ont d'ores et déjà été versés, la plupart des mesures ayant démarré ou étant déjà réalisées.

## 4. Nouvelle aide pour les années 2020 à 2023

### 4.1. Montant et modalités

Le Conseil d'Etat propose au Grand Conseil d'octroyer une nouvelle aide aux communautés régionales de transport pour les années 2020 à 2023 et de l'augmenter sensiblement en la faisant passer de 4 à 8 millions de francs, soit 2 millions de francs par année. Une telle augmentation se justifie par la volonté du gouvernement fribourgeois de favoriser la mobilité durable, dont le report modal en faveur des transports publics, et de renforcer le centre cantonal et les centres régionaux<sup>1</sup>.

Elle se justifie aussi par la volonté du gouvernement d'aider les communautés régionales de transport du canton, respectivement les agglomérations, à réaliser les mesures soutenues par la Confédération dans les délais de mise en œuvre, toujours plus contraignants, impartis aux différentes générations de projet d'agglomération. L'Agglomération de Fribourg et Mobul ont ainsi encore jusqu'en décembre 2027 pour démarrer les travaux des mesures d'infrastructure de transport de leurs PA1 et PA2, faute de quoi les contributions fédérales retourneront dans le fonds fédéral pour les routes nationales et le trafic d'agglomération. Elles devront également démarrer les travaux des mesures de leur PA3 dans les 6 ans et 3 mois qui suivent l'Arrêté fédéral de libération des crédits, soit d'ici fin 2025. Les deux agglomérations du canton devront donc, dans un même laps de temps, réaliser des mesures dépendant de différentes générations de projet d'agglomération (PA2 et PA3 pour l'Agglomération de Fribourg et PA1 et PA3 pour Mobul) sous peine de perdre le bénéfice des contributions fédérales.

		2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	
		s1	s2	s1	s2	s1	s2	s1	s2	s1	s2	s1	s2	s1	s2	s1	s2	s1	s2	s1	s2	s1	s2
1ère génération PA	Mise en œuvre des mesures																						
2e génération PA	Mise en œuvre des mesures																						
3e génération PA	Mise en œuvre des mesures																						

<sup>1</sup> Ces objectifs sont inscrits dans le programme gouvernemental 2017-2021 et dans le plan directeur cantonal.

A titre d'exemple, sur les plus de 23 millions de francs de contributions fédérales du PA2 de l'Agglomération de Fribourg, à peine plus de 5 millions de francs ont pu être engagés par l'Office fédéral des routes à la date du 30 novembre 2019.

Cette augmentation de 4 à 8 millions de francs de l'aide aux communautés régionales de transport tient également compte du fait que d'autres communautés régionales de transport que l'Agglomération de Fribourg et Mobul pourraient voir le jour dans le canton. Il est en effet probable que les communes d'un même district, qui doivent prochainement se doter d'un plan directeur régional, décident, pour gérer encore plus activement les questions de mobilité, de faire un pas de plus et de se constituer en communauté régionale de transport.

Le montant de 2 millions de francs par année de ce crédit constitue un montant maximum qui ne peut être engagé qu'après signature d'une convention de financement entre l'Etat et chaque communauté régionale de transport. Ces conventions annuelles fixent, sur la base des budgets respectifs de l'Etat et des agglomérations, la liste des investissements qui bénéficient de cette aide, les montants y afférents ainsi que le taux de subventionnement retenu. Dans la pratique, les paiements effectifs peuvent être décalés d'un exercice comptable à l'autre, en fonction de l'avancée des travaux.

A noter aussi que la planification financière de l'Etat pour la période 2020–2023 tient déjà compte en partie de cette nouvelle aide financière. Le Conseil d'Etat propose que le présent décret entre en vigueur dès son adoption par le Grand Conseil.

## 4.2. Mesures susceptibles d'être subventionnées

Comme le montre l'utilisation du précédent décret, deux principales catégories d'investissement sont susceptibles d'être subventionnées sur la base de la LTr: les études de planification (art. 35 al.1 let. a LTr) et les mesures constructives d'infrastructure (art. 35 al. 1 let. c, d et f LTr). Parmi ces dernières, citons l'aménagement de cheminements destinés à la mobilité douce (vélos et piétons) menant à des haltes ferroviaires ou à des arrêts de bus, les places de stationnements pour cycles, les interfaces de mobilité (par exemple de parcs relais), les voies de bus et les arrêts de bus.

Les mesures pouvant bénéficier de l'aide cantonale aux investissements des communautés régionales de transport ne doivent pas nécessairement figurer dans un projet d'agglomération même si, comme le montre le tableau reproduit au point 3, la plupart y figurent et sont soutenues par le fonds fédéral pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (selon la loi fédérale, ce soutien peut varier entre 30 et 50% des coûts plafonnés des investissements, dans la pratique, il oscille entre 30 et 40%).

D'ailleurs, selon les discussions menées avec l'Agglomération de Fribourg et Mobul, les mesures éligibles au soutien cantonal de ces prochaines années, continueront d'être majoritairement des mesures des projets d'agglomération. Ces deux communautés régionales de transport prévoient en effet de déposer, en juin 2021, un projet d'agglomération de quatrième génération (PA4) et entendent présenter prochainement au canton une demande de soutien pour l'élaboration de ces études de planification, partie transport. Elles ont aussi pour objectif de poursuivre ou de commencer la mise en œuvre des mesures d'infrastructure de transport de leurs différentes générations de projet d'agglomération (PA1, PA2 et PA3).

## 5. Autres aspects

Le présent décret ne devrait pas être reconduit une deuxième fois, sur la base de la LTr. En effet, la DAEC prévoit de présenter, d'ici à la fin de cette législature, un projet de loi sur la mobilité, qui devrait reprendre la thématique des investissements des communautés régionales de transport.

Le présent décret n'a pas d'influence sur la répartition des tâches entre l'Etat et les communes. Il n'a aucune conséquence immédiate sur l'effectif du personnel de l'Etat et ne pose pas de problème sous l'angle de la conformité au droit fédéral ou de l'eurocompatibilité.

Compte tenu du montant de la dépense, le projet de décret n'est pas soumis au referendum financier facultatif<sup>1</sup>. S'agissant toutefois d'une dépense brute et unique dont la valeur excède le 1/8% des derniers comptes arrêtés par le Grand Conseil, le présent décret doit être accepté à la majorité qualifiée<sup>2</sup>.

## 6. Conclusion

Le Conseil d'Etat invite le Grand Conseil à adopter le présent décret et ainsi à soutenir, dans certains de leurs investissements, les communautés régionales de transport. Ce soutien financier leur permettra de répondre aux défis que représente la forte augmentation de leur population. Il leur permettra de favoriser une mobilité durable, dont l'un des éléments-clés reste le transfert modal en faveur des transports publics.

<sup>1</sup> Le montant est en effet inférieur à 1/4% du total des dépenses de total, soit à 9 404 139 francs (ordonnance du 4 juin 2019 précisant certains montants liés aux derniers comptes de l'Etat).

<sup>2</sup> Soit 4 702 070 francs (ordonnance du 4 juin 2019 précisant certains montants liés aux derniers comptes de l'Etat, dépassant).



## Botschaft 2019-DAEC-221

28. Januar 2020

### des Staatsrats an den Grossen Rat zum Dekretsentwurf über eine Investitionshilfe für die regionalen Verkehrsverbunde

Wir ersuchen Sie um die Gewährung eines Rahmenkredits von 8 000 000 Franken für den Zeitraum 2020–2023 für die Investitionshilfe zuhanden der regionalen Verkehrsverbunde. Dieser Kredit ermöglicht es den lokalen Verkehrsverbunden, gewisse ihrer Investitionen im Bereich Verkehr zu finanzieren.

Die Botschaft ist wie folgt gegliedert:

<b>1. Einleitung</b>	<b>6</b>
<b>2. Gesetzliche Grundlagen</b>	<b>7</b>
<b>3. Bilanz zu den Investitionshilfen der Jahre 2015 bis 2018</b>	<b>8</b>
<b>4. Bereinigter Betrag 2020–2023</b>	<b>9</b>
4.1. Betrag und Bedingungen	9
4.2. Förderungswürdige Massnahmen	10
<b>5. Weitere Aspekte</b>	<b>10</b>
<b>6. Weiteres Vorgehen</b>	<b>10</b>

#### 1. Einleitung

Gegenwärtig hat der Kanton Freiburg zwei Verkehrsverbunde: die Agglomeration Freiburg (dem die Gemeinden Avry, Belfaux, Corminboeuf, Düdingen, Freiburg, Givisiez, Granges-Paccot, Marly, Matran und Villars-sur-Glâne angehören) und der Gemeindeverband Mobul (dem die Gemeinden Bulle, Le Pâquier, Morlon, Riaz und Vuadens angehören).

Diese zwei Entitäten erfahren seit mehreren Jahren ein starkes Bevölkerungswachstum, das ein sehr starkes Wachstum der Mobilität zur Folge hat. Um darauf zu antworten und eine nachhaltige Mobilität gewährleisten zu können, verfügen sie beide über ein öffentliches Nahverkehrsnetz, das laufend optimiert wird, und entwickeln sie beide ihre eigene Richtplanung für Mobilität und Siedlungsentwicklung. Ihre Agglomerationsprogramme, worunter Agglomerationsprogramme der zweiten (AP2) und dritten Generation (AP3) in der Agglomeration Freiburg und Programme der ersten (AP1) und der dritten Generation (GA3) in Mobul zu verstehen sind, sahen viele Massnahmen vor, um eine Verkehrsverlagerung zugunsten des öffentlichen Verkehrs zu fördern: Einrichtung von Bushaltestellen und Busstreifen, Umsteigemöglichkeiten, die Schaffung und Verlängerung von Linien,

Steigerung des Takts des öffentlichen Verkehrs, Schaffung von P+R für Autos und Fahrräder und Streifen für den Langsamverkehr mit Haltestellenanbindung usw. Diese baulichen Massnahmen erfordern wesentliche finanzielle Investitionen.

Der Bund und der Staat Freiburg beteiligen sich bereits finanziell an gewissen dieser Investitionen. Der Beitrag des Bundes belief sich für das AP1 von Mobul bereits auf über 9 Mio. Franken (was einem Bundesbeitrag von 35% entspricht) und für das AP2 der Agglomeration Freiburg auf über 23 Mio. Franken (was einem Bundesbeitrag von 40% entspricht)<sup>1</sup>. Der Staatsrat hat sich seinerseits auf der Basis des freiburgischen Strassengesetzes (StrG) dafür eingesetzt, sich an den Massnahmen auf Kantonsstrassen des AP1 von Mobul und des AP2 der Agglomeration Freiburg zu beteiligen. Er unterzeichnete mit Mobul im Mai 2011 und mit der Agglomeration Freiburg im Mai 2015 eine Vereinbarung über das Agglomerationsprogramm und die daraus folgenden finanziellen Folgen über einen Betrag von gegen 3 Mio. Franken

<sup>1</sup> Diese Beträge werden ohne MWST und ohne die Berücksichtigung der Inflation berechnet. Die Referenzkosten stammen von Oktober 2005.



für Ersterer<sup>1</sup> und von mehr als 6 Mio. Franken für die Letztere<sup>2</sup>. Der finanzielle Anteil, der von den regionalen Verkehrsverbänden zu tragen ist, bleibt daher beträchtlich.

Im Jahr 2015 beantragte der Staatsrat in der Folge beim Grossen Rat eine Investitionshilfe von 4 Mio. Franken zuhanden der beiden regionalen Verbände (1 Mio. pro Jahr) für die Jahre 2015–2018, ev. auch 2019, um so die mit dem öffentlichen Verkehr zusammenhängenden Investitionen tätigen zu können. Dieses erste Dekret über die Gewährung einer Investitionshilfe zuhanden der Verkehrsverbände wurde vom Grossen Rat am 18. November 2015 angenommen.

Ende September 2019 hat das Bundesparlament den Entscheid gefasst, gewisse Agglomerationsprogramme der dritten Generation zu unterstützen, und gab Beträge von über 37 Mio. Franken für das AP3 der Agglomeration Freiburg (was einem Bundesbeitrag von 35% entspricht) und von über 13 Mio. Franken für dasjenige von Mobul (was einem Bundesbeitrag von 40% entspricht) frei<sup>3</sup>.

Der Staatsrat hat deshalb entschieden, dem Grossen Rat zu beantragen, ein zweites und letztes Dekret über eine Investitionshilfe von 8 Mio. Franken über die Jahre 2020–2023 zu anzunehmen, um die Verkehrsverbände bei der Realisierung gewisser Massnahmen zu unterstützen.

## 2. Gesetzliche Grundlagen

Die Investitionshilfe wird den regionalen Verkehrsverbänden gemäss dem Verkehrsgesetz (VG) vom 20. September 1994 gewährt. Diese Hilfe gilt als Beitrag für Planungsstudien, bauliche Infrastruktur-Massnahmen im Zusammenhang mit dem öffentlichen Verkehr, den Bau regionaler Parkplätze und das Anlegen von Abstellfeldern für Fahrräder und Mofas bei Bahnhöfen und anderen Verbindungsanlagen zwischen den öffentlichen Verkehrsmitteln und dem Individualverkehr (Art. 35 Abs. 1 VG).

Diese Massnahmen müssen in den regionalen Verkehrsplanungen berücksichtigt werden. Sie können Gegenstand eines finanziellen Beitrags sein; er «beträgt höchstens 50% des Saldos der Gesamtausgaben nach Abzug der Bundesbeiträge und gegebenenfalls der kantonalen Beiträge aufgrund von anderen Gesetzen» (Art. 37 Abs. 1 VG).

Die Formalitäten zur Gewährung dieses Beitrags können dem Ausführungsreglement vom 25. November 1996 zum Verkehrsgesetz (VG) entnommen werden (Artikel 8), der vorschreibt, dass:

<sup>1</sup> Das Amt verfasst Dekrets- und Botschaftsentwürfe zu Rahmenkrediten für Investitionen in den Agglomerationsverkehr gemäss der eidgenössischen und kantonalen Gesetzgebung sowie den Anforderungen der Gesamtverkehrskonzeption, des Regionalplans und des Rahmenentwurfs.

<sup>2</sup> Die Beträge werden erst ausbezahlt, wenn das Investitionsvorhaben in einen vom Grossen Rat angenommenen Rahmenkredit und in eine Finanzierungsvereinbarung aufgenommen worden ist. Die Beträge werden in den Staatsvoranschlag und den Voranschlag der betroffenen Regionalverbände eingetragen.

<sup>1</sup> Nach Ablauf der Vereinbarung, die am 3. Mai 2011 zwischen dem Staat und Mobul unterzeichnet wurde, wurde der Gesamtanteil des Staates mit 4 330 000 Franken beziffert, mit einer Bundesbeteiligung von 1 182 000 Franken. Das Netto-Engagement des Staates ohne MWST und gemäss den Referenzkosten von Oktober 2005 erhöhte sich entsprechend auf 2 688 000 Franken.

<sup>2</sup> Nach Ablauf der Vereinbarung, die am 5. Mai 2015 zwischen dem Staat und Mobul unterzeichnet wurde, wurde der Gesamtanteil des Staates mit 5 452 699 Franken beziffert, mit einer Bundesbeteiligung von 1 559 780 Franken. Das Netto-Engagement des Staates ohne MWST und gemäss Referenzkosten von Oktober 2005 erhöhte sich entsprechend auf 3 892 919 Franken. Anzumerken ist, dass die Busspur auf der Kantonsstrasse zu einem geschätzten Betrag von 2 336 369 Franken, die gemäss Entscheid des Staatsrats in der Folge von ihm übernommen wurden, in diesem Betrag nicht eingeschlossen war.

<sup>3</sup> Für die AP3 lauten die Referenzkosten auf April 2016. Mit Ausnahme der pauschalen Bundesbeiträge verstehen sich die Beiträge ohne Berücksichtigung der MWST und nicht inflationsbereinigt.

### 3. Bilanz zu den Investitionshilfen der Jahre 2015 bis 2018

Der Betrag von 4 Mio. Franken des Dekrets des Grossen Rates vom 18. November 2015 zur Gewährung einer Investitionshilfe der regionalen Verkehrsverbunde wurde für folgende Massnahmen verwendet:

<b>Agglomeration Freiburg</b>	<b>Investitionskosten</b>	<b>Zulasten der Regionalen Verkehrsverbunde</b>	<b>Zulasten des Staates</b>
Rahmenstudie zur Verkehrssteuerung	300 000	199 399	99 700
Schnittstelle Haltestelle Villars-sur-Glane	1 215 000	76 962	38 481
Fahrrad-Unterstand Briegli Düdingen	40 000	19 205	9 603
Einrichtung Fussgänger/Fahrräder Briegliweg	669 000	38 762	19 381
Umgestaltung Ortsdurchfahrt Belfaux (Phase 1)* <sup>1</sup>	2 737 000	551 598	275 799
<i>Zwischentotal 2016</i>	<i>4 961 000</i>	<i>885 926</i>	<i>442 963</i>
Priorisierung TP und Bushaltestelle Betlehem	43 042	4 304	2 152
Gemischte Streckenführung LV (TransAgglo) Düdingen–Zelg	4 400 000	2 585 565	1 292 783
Einrichtung LV (Dort-Verte) Les Rochettes	513 000	42 225	21 113
Einrichtung Fahrradunterstand – Haltestelle Poya	95 588	9 559	4 780
Busstreifen Rte de Moncor	506 042	74 659	37 330
<i>Zwischentotal 2017</i>	<i>5 557 672</i>	<i>2 716 312</i>	<i>1 358 156</i>
Überführung Bahnhof Givisiez	6 054 732	2 130 629	900 000
Überführung Villars-Vert	1 260 000	82 207	41 104
<i>Zwischentotal 2018</i>	<i>7 314 732</i>	<i>2 212 836</i>	<i>941 104</i>
<b>Total</b>	<b>17 833 404</b>	<b>5 815 074</b>	<b>2 742 223</b>

  

<b>Mobul</b>	<b>Investitionskosten</b>	<b>Zulasten der Regionalen Verkehrsverbunde</b>	<b>Zulasten des Staates</b>
Verkehrsstudie Vision 2030*	180 000	180 000	90 000
Bushaltestelle, Bulle-St. Denis	334 156	217 201	108 601
Bushaltestelle La Tour-de-Trême-Le Cloalet	355 230	230 900	115 450
Bushaltestelle Bulle-Place de la gare*	16 000	16 000	8 000
Bushaltestelle Riaz-Hôpital*	21 000	21 000	10 500
<i>Zwischentotal 2016</i>	<i>906 386</i>	<i>665 101</i>	<i>332 550</i>
Abschnitt LV Le Coude–La Pépinière	299 160	194 454	97 227
Neugestaltung LV Ch. de la Pépinière	264 600	171 990	85 995
Schaffung der LV-Verbindung Les Granges–Rue de Vevey	719 180	467 467	233 734
Neugestaltung LV Champ-Barby–La Tour	553 585	359 830	179 915
<i>Zwischentotal 2017</i>	<i>1 836 525</i>	<i>1 193 741</i>	<i>596 871</i>
Realisierung Wartehäuschen Bus Bulle-Pierre-Alex	100 000	65 000	32 500
Schaffung einer LV-Verbindung Planchy–Chemin des Crêts	310 911	202 092	101 046
Realisierung Abstellfeld für Zweiräder Place de la Gare, Le Pâquier	13 967	9 078	4 539
<i>Zwischentotal 2018</i>	<i>424 878</i>	<i>276 170</i>	<i>138 085</i>

<sup>1</sup> Das Sternchen zeigt diejenigen Projekte an, die nicht als Agglomerationsprogramm des Bundes vom Fonds für Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehr (NAF) unterstützt wurden. In der Agglomeration Freiburg werden 11 von 12 Projekten aus diesem Fonds unterstützt und 9 von 12 Massnahmen sind es in Mobul.



<b>Total</b>	<b>3 167 789</b>	<b>2 135 012</b>	<b>1 067 506</b>
<b>Total</b>	<b>21 001 194</b>	<b>7 950 086</b>	<b>3 809 728</b>
<b>Dekret vom 18. November 2015</b>			<b>4 000 000</b>
<b>Saldo des Dekrets</b>			<b>190 272</b>
<b>Autonomer Shuttlebus</b>			<b>245 000</b>
			<b>-54 728</b>

Die Tabelle zeigt, dass der Bedarf der zwei Regionalen Verkehrsverbunde erwiesen ist, dies zeigt sich dadurch, dass fast der ganze zur Verfügung gestellte Totalbetrag, nämlich 3 809 728 Franken, zu ihren Gunsten ausgeschüttet wurde. Anzumerken ist ferner, dass der Grossteil dieser Investitionen direkt zulasten der begünstigten Gemeinde/Gemeinden ging.

Der Betrag für die Anschaffung des autonomen Shuttlebus zum Marly Innovation Center wurde seinerseits an die TPF ausgeschüttet und war Gegenstand eines speziellen Entscheids des Staatsrats. Es ist davon auszugehen, dass dieses innovative Angebot indirekte Vorteile für die Agglomeration Freiburg mit sich bringt.

Diese Massnahmen waren Gegenstand jährlicher Finanzierungsvereinbarungen, die zwischen dem Staatsrat und jedem der beiden Regionalen Verkehrsverbunde gemäss Artikel 8 des Reglements zum VG abgeschlossen wurden. Der Kredit von 4 Mio. Franken wurde für die Jahre 2015–2018 vergeben, mit der Möglichkeit der Verlängerung um ein Jahr. Von den 3 809 728 Franken zugunsten der beiden Verbunde wurden mehr als 3 000 000 Franken bereits ausgeschüttet, da die meisten Massnahmen bereits begonnen oder ausgeführt wurden.

## 4. Bereinigter Betrag 2020–2023

### 4.1. Betrag und Bedingungen

Der Staatsrat beantragt dem Grossen Rat, den Regionalen Verkehrsverbunden weitere Hilfe für die Jahre 2020–2023 zu gewähren und sie wie folgt zu erhöhen: von 4 auf 8 Mio. Franken. Diese Erhöhung ist durch den Willen der Freiburger Regierung gerechtfertigt, den nachhaltigen Verkehr, darunter die Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr, zu fördern und das kantonale Zentrum und die regionalen Zentren zu stärken<sup>1</sup>.

Sie ist auch durch den Willen der Regierung gerechtfertigt, den Regionalen Verkehrsverbunden des Kantons, respektive den Agglomerationen, zu helfen, Massnahmen, die vom Bund unterstützt werden, innerhalb der entsprechenden immer restriktiveren Umsetzungsfristen realisieren, die bei den verschiedenen Generationen von Agglomerationsprojekten vorgeschrieben werden. Die Agglomeration Freiburg und Mobul haben noch bis im Dezember 2027 Zeit, um die Infrastrukturarbeiten zu den Massnahmen ihrer AP1 und AP2 zu lancieren, ansonsten werden die Bundesbeiträge zurück in den Fond für Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehr fliessen. Sie sollten in 6 Jahren und 3 Monaten nach dem Bundesbeschluss zur Kreditfreigabe bis im Jahr 2025 auch die Arbeiten zu ihren Massnahmen gemäss AP3 lancieren. In der gleichen Zeitperiode sollten die zwei Agglomerationen des Kantons Massnahmen verschiedener Generationen von Agglomerationsprogrammen (AP2 und AP3 für die Agglomeration Freiburg und AP1 und AP3 für Mobul) realisieren, wenn sie die Unterstützung des Bundes nicht verlieren wollen.

		2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	
		s1	s2	s1	s2	s1	s2	s1	s2	s1	s2	s1	s2	s1	s2	s1	s2	s1	s2	s1	s2	s1	s2
1ère génération PA	Mise en œuvre des mesures	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
2e génération PA	Mise en œuvre des mesures	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
3e génération PA	Mise en œuvre des mesures							■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■

<sup>1</sup> Diese Ziele stammen aus dem Regierungsprogramm 2017–2021 und dem kantonalen Richtplan.

So konnten beispielsweise von den über 23 Millionen Franken der Bundesbeiträge an die AP2 der Agglomeration Freiburg bis zum 30. November 2019 etwas mehr als 5 Millionen Franken vom Bundesamt für Strassen eingesetzt werden.

Die Erhöhung von 4 auf 8 Mio. Franken der Unterstützung zuhanden der regionalen Verkehrsverbunde trägt auch der Tatsache Rechnung, dass ausser den regionalen Verkehrsverbunden Agglomeration Freiburg und Mobul weitere Regionale Verkehrsverbunde im Kanton entstehen können. Und so ist es wahrscheinlich, dass die Gemeinden desselben Bezirks, die demnächst einen regionalen Richtplan erstellen müssen, sich dafür entscheiden, um die Fragen der Mobilität aktiver zu regeln, einen weiteren Schritt hin zur Bildung eines regionalen Verkehrsverbunds zu machen.

Der jährliche Beitrag von 2 Millionen Franken stellt den maximalen Betrag dar, der nur dann ausgeschüttet werden kann, wenn zwischen dem Staat und jedem regionalen Verkehrsverbund eine Vereinbarung unterzeichnet wird. In diesen jährlichen Vereinbarungen werden auf der Grundlage der entsprechenden Budgets des Staates und der Agglomerationen die Listen der Investitionen, die in den Genuss der Unterstützung kommen, die Beiträge und die Höhe der Subventionen festgelegt. In der Praxis können die tatsächlichen Auszahlungen je nach Fortschritt der Arbeiten von einem Jahr ins nächste verschoben werden.

Es sei auch darauf hingewiesen, dass die Finanzplanung des Staates für den Zeitraum 2020–2023 diese neue Finanzhilfe bereits teilweise berücksichtigt. Der Staatsrat beantragt, dass dieses Dekret unmittelbar nach der Verabschiedung durch den Grossen Rat in Kraft tritt.

## 4.2. Förderungswürdige Massnahmen

Wie die Nutzung des vorgängigen Dekrets zeigt, sind auf der Grundlage des VG im Wesentlichen zwei Kategorien von Investitionen förderungswürdig: Planungsstudien (Art. 35 Abs.1 Bst. a VG) und bauliche Infrastrukturmassnahmen (Art. 35 Abs. 1 Bst. c, d und f VG). Unter Letztere fallen die baulichen Massnahmen zur Förderung der Verkehrswege für den Langsamverkehr (Fahrräder und Fussgänger), die zu Bahn- oder Bushaltestellen führen, Abstellfelder für Fahrräder, Mobilitätsschnittstellen (z. B. P+R-Einrichtungen), Busstreifen und Bushaltestellen.

Die Massnahmen, die in den der kantonalen Unterstützung für Investitionen in Regionale Verkehrsverbunde kommen, müssen nicht notwendigerweise in einem Agglomerationsprogramm aufgeführt sein, auch wenn, wie die Tabelle unter Punkt 3 zeigt, die Mehrheit der unterstützten Programme darunter fallen und durch den Fonds für Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehr unterstützt werden (gemäss Bundesgesetz kann diese Unterstützung zwischen 30% und 50% der plafonierten Investitionskosten variieren, in der Praxis variiert sie zwischen 30% und 40%).

Darüber hinaus werden nach den Gesprächen mit der Agglomeration Freiburg und mit Mobul auch in den kommenden Jahren vor allem Massnahmen von Agglomerationsprojekten für eine staatliche Förderung in Frage kommen. Die beiden regionalen Verkehrsverbunde sehen nämlich vor, im Juni 2021 ein Agglomerationsprogramm der vierten Generation (AP4) einzureichen, und haben sich darauf verständigt, beim Kanton demnächst einen Antrag auf Unterstützung für die Ausarbeitung der entsprechenden Planungsstudien, Teil Verkehr, einzureichen. Sie verfolgen auch das Ziel, die Umsetzung von Verkehrsinfrastrukturmassnahmen der verschiedenen Generationen von Agglomerationsprogrammen zu beginnen und weiterzuführen (AP1, AP2 und AP3).

## 5. Weitere Aspekte

Es ist nicht vorgesehen, das vorliegende Dekret auf der Grundlage des VG ein weiteres Mal zu verlängern. Tatsächlich sieht die RUBD vor, bis zum Ende der laufenden Legislaturperiode einen Entwurf für ein Mobilitätsgesetz vorzulegen, der die Thematik der Investitionen in regionale Verkehrsverbunde aufnehmen soll.

Das vorgeschlagene Dekret hat keinen Einfluss auf die Aufgabenteilung zwischen Staat und Gemeinden. Es hat keinerlei unmittelbare Folgen für den Bestand des Staatspersonals und es ergeben sich unter dem Blickwinkel der Übereinstimmung mit der Bundesgesetzgebung und der europäischen Gesetzgebung keinerlei Probleme.

Aufgrund der Höhe der Ausgaben untersteht der Entwurf nicht dem fakultativen Finanzreferendum<sup>1</sup>. Weil es sich um eine einmalige Bruttoausgabe handelt, die wertmässig mehr als 1/8% der letzten vom Grossen Rat genehmigten Staatsrechnung ausmacht, muss das Dekret mit qualifiziertem Mehr angenommen werden.<sup>2</sup>

## 6. Weiteres Vorgehen

Der Staatsrat lädt den Grossen Rat dazu ein, das vorliegende Dekret anzunehmen und so die regionalen Verkehrsverbunde bei gewissen Investitionen zu unterstützen. Diese finanzielle Unterstützung wird es ihnen erlauben, auf die Herausforderungen in Form der stark wachsenden Bevölkerungszahlen reagieren zu können. Sie wird es ihnen auch ermöglichen, auf eine nachhaltige Mobilität zu setzen, bei der die Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr ein Schlüsselement darstellt.

<sup>1</sup> Die Betragshöhe ist effektiv geringer als 1/4% des Totals der Gesamtausgaben und lautet auf 9 404 139 Franken (Verordnung vom 4. Juni 2019 über die massgebenden Beträge gemäss der letzten Staatsrechnung).

<sup>2</sup> Dies sind 4 702 070 Franken (Verordnung vom 4. Juni 2019 über die massgebenden Beträge gemäss der letzten Staatsrechnung).

## Décret relatif à l'octroi d'une aide aux investissements des communautés régionales de transport

du...

---

Actes concernés (numéros RSF):

Nouveau: –  
Modifié(s): –  
Abrogé(s): –

---

### *Le Grand Conseil du canton de Fribourg*

Vu la loi du 20 septembre 1994 sur les transports (LTr) et son règlement d'exécution du 25 novembre 1996 (RTr);

Vu la loi du 2 décembre 2008 sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATEC) et son règlement d'exécution du 1<sup>er</sup> décembre 2009 (ReLATEC);

Vu la loi du 25 novembre 1994 sur les finances de l'Etat (LFE) et son règlement d'exécution du 12 mars 1996 (RFE);

Vu la loi du 17 novembre 1999 sur les subventions (LSub) et son règlement d'exécution du 22 août 2000 (RSub);

Vu le message 2019-DAEC-221 du Conseil d'Etat du 28 janvier 2020;

Sur la proposition de cette autorité,

*Décrète:*

## Dekret über eine Investitionshilfe für die regionalen Verkehrsverbunde

vom...

---

Betroffene Erlasse (SGF Nummern):

Neu: –  
Geändert: –  
Aufgehoben: –

---

### *Der Grosse Rat des Kantons Freiburg*

gestützt auf das Verkehrsgesetz vom 20. September 1994 (VG) und das dazugehörige Ausführungsreglement vom 25. November 1996 (VR);

gestützt auf das Raumplanungs- und Baugesetz vom 2. Dezember 2008 (RPBG) und das dazugehörige Ausführungsreglement vom 1. Dezember 2009 (RPBR);

gestützt auf das Gesetz vom 25. November 1994 über den Finanzhaushalt des Staates (FHG) und das dazugehörige Ausführungsreglement vom 12. März 1996 (FHR);

gestützt auf das Subventionsgesetz vom 17. November 1999 (SubG) und das dazugehörige Ausführungsreglement vom 22. August 2000 (SubR);

nach Einsicht in die Botschaft 2019-DAEC-221 des Staatsrats vom 28. Januar 2020;

auf Antrag dieser Behörde,

*beschliesst:*

## I.

### Art. 1

<sup>1</sup> Un crédit d'engagement de 8 000 000 de francs est ouvert auprès de l'Administration des finances en vue du financement de l'aide aux investissements des associations de communes ou agglomérations organisées en communautés régionales de transport.

<sup>2</sup> Ce crédit correspond à l'aide financière octroyée par l'Etat aux communautés régionales de transport pour leurs investissements.

<sup>3</sup> Il couvre la période 2020–2023.

### Art. 2

<sup>1</sup> Les crédits de paiement seront portés aux budgets d'investissement du Service de la mobilité, sous la rubrique 3808/5640.014, et utilisés conformément aux dispositions de la loi sur les finances de l'Etat.

<sup>2</sup> Les disponibilités financières de l'Etat demeurent réservées.

### Art. 3

<sup>1</sup> Le Conseil d'Etat peut prolonger d'une année la période d'utilisation du crédit d'engagement.

### Art. 4

<sup>1</sup> Le Conseil d'Etat est autorisé à conclure avec les communautés régionales de transport les conventions de financement annuelles correspondantes.

## II.

*Aucune modification d'actes dans cette partie.*

## III.

*Aucune abrogation d'actes dans cette partie.*

## I.

### Art. 1

<sup>1</sup> Für die Finanzierung der Investitionshilfe zugunsten der Gemeindeverbände und Agglomerationen, die in Form von regionalen Verkehrsverbunden organisiert sind, wird bei der Finanzverwaltung ein Verpflichtungskredit von 8 000 000 Franken eröffnet.

<sup>2</sup> Dieser Kredit entspricht der Finanzhilfe, die der Staat den regionalen Verkehrsverbunden für ihre Investitionen gewährt.

<sup>3</sup> Er deckt den Zeitraum 2020–2023 ab.

### Art. 2

<sup>1</sup> Die Zahlungskredite werden in den Investitionsbudgets des Amtes für Mobilität unter der Rubrik 3808/5640.014 eingetragen und gemäss dem Gesetz über den Finanzhaushalt des Staates verwendet.

<sup>2</sup> Die verfügbaren Mittel des Staates bleiben vorbehalten.

### Art. 3

<sup>1</sup> Der Staatsrat kann die Frist für die Verwendung des Verpflichtungskredits um ein Jahr verlängern.

### Art. 4

<sup>1</sup> Der Staatsrat wird ermächtigt, mit den regionalen Verkehrsverbunden die entsprechenden jährlichen Finanzierungsvereinbarungen abzuschliessen.

## II.

*Keine Änderung von Erlassen in diesem Abschnitt.*

## III.

*Keine Aufhebung von Erlassen in diesem Abschnitt.*

**IV.**

Le présent décret n'est pas soumis au referendum.  
Il entre en vigueur immédiatement.

**IV.**

Dieses Dekret untersteht nicht dem Referendum.  
Es tritt sofort in Kraft.