

## **Rapport explicatif accompagnant l'avant-projet de règlement sur la mobilité**

### **1 INTRODUCTION**

Le 5 novembre 2021, le Grand Conseil a adopté la loi sur la mobilité (LMob, RSF 780.1, publié sur le ROF 2021\_147). Elle entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2023 et remplacera la loi du 15 décembre 1967 sur les routes (LR ; RSF 741.4) et la loi du 20 septembre 1994 sur les transports (LTr ; RSF 780.1). La nouvelle loi régira l'ensemble de la mobilité cantonale, en particulier la planification des réseaux, la construction, le financement, l'entretien et la signalisation des infrastructures de mobilité ainsi que le transport de personnes et de marchandises. Elle s'appliquera tant aux routes publiques qu'aux infrastructures de mobilité douce et à celles dédiées au transport public.

La nouvelle loi sur la mobilité nécessite l'adoption de dispositions d'exécution qui font l'objet du projet de règlement. S'agissant de dispositions d'exécution, ces dernières n'ont pas d'incidence financière et en personnel, respectivement son incidence se limite à celle formulée dans le cadre du projet de loi. Le présent rapport explicatif accompagne le projet.

### **2 COMMENTAIRE DES DISPOSITIONS**

#### *1 Dispositions générales*

##### *1.1 Objet*

###### *Art. 1*

Cette disposition précise le but du règlement d'exécution. Comme son nom l'indique, le règlement met en œuvre la loi sur la mobilité et précise les modalités d'exécution. Il fixe également les compétences à l'interne de l'administration.

##### *1.2 Compétences*

###### *Art. 2 DIME (art. 6 LMob)*

L'article désigne la Direction du développement territorial, des infrastructures, de la mobilité et de l'environnement (ci-après : DIME) comme la Direction compétente. Le Service des ponts et chaussées (ci-après : SPC) et le Service de la mobilité (ci-après : SMo) lui sont subordonnés conformément à l'art. 7 al. 1 de l'Ordonnance du 9 juillet 2002 désignant les unités administratives des Directions du Conseil d'Etat et de la Chancellerie d'Etat (RSF 122.0.13).

###### *Art. 3 et 4*

Ces articles déterminent les compétences des deux services principaux en charge de la mise en œuvre de la loi sur la mobilité.

Le SPC représente l'Etat propriétaire d'infrastructure de mobilité et en assure les tâches y afférentes. Il est en outre en charge de la signalisation et de la surveillance des réseaux de mobilité cantonaux et communaux. Il est l'interlocuteur principal de l'Office fédéral en charge des routes.

Le SMO est le service en charge de la planification générale des réseaux de mobilité. Il est en outre responsable du domaine des transports publics. Il est l'interlocuteur de l'Office des transports.

Le SMO se charge aussi de la publication des plans fédéraux, notamment les plans d'ouvrages fédéraux tels que les installations de chemin de fer, de tram, de trolleybus, de transport à câbles et de navigation ainsi que les routes nationales.

D'autres services ont des compétences ponctuelles dans la loi, tels que la Police cantonale, le Service de l'environnement et le Service de la police du commerce. Leurs compétences sont définies directement dans les dispositions les concernant.

#### *Art. 5 Directives techniques (art. 7 LMob)*

Le SMO et le SPC peuvent édicter des directives de mise en œuvre de la législation sur la mobilité. Il s'agit de directives portant sur des points de nature essentiellement techniques. Ces directives permettent aux services d'avoir une pratique uniforme.

Afin d'assurer une publicité des directives, ces dernières seront publiées sur le site internet de l'Etat.

#### *Art. 6 Collaboration avec les communes (art. 8 LMob)*

Les compétences des communes sont déterminées par la loi sur la mobilité (ci-après : LMob) et le règlement d'exécution. La DIME peut leur déléguer les compétences prévues par la loi (art. 55 al. 2, art. 77 al. 2, art. 91 al. 2, art. 111 art. 2 et art. 125 LMob).

La disposition ancre le principe de collaboration entre les communes et les services cantonaux.

Il sied de relever qu'il n'y a pas de dispositions réglant la délégation de tâches des communes à des associations de communes car ces délégations et leur étendu sont réglés par la législation sur les communes, respectivement par les statuts de l'association en question.

### *1.3 Relevés de données sur la mobilité*

#### *Art. 7 Compétence (art. 4 LMob)*

Cet article détermine quelle autorité applique l'art. 4 LMob pour le compte de la DIME. La compétence est attribuée au SMO qui est le service compétent pour la planification, au sens large, des réseaux de mobilité. Il convient de relever qu'une analyse des types de données qui seront collectées permet d'affirmer qu'aucune donnée de type personnelle n'est concernée. Par conséquent, il a été renoncé à introduire une disposition relative aux modalités de traitement des données personnelles. Si le SMO, respectivement la DIME, souhaite ultérieurement collecter de telles données, il conviendra d'introduire une disposition à cet effet.

#### *Art. 8 Géodonnées de base*

Par géodonnées on entend, en vertu de l'art. 3 al. 1 let. a de la loi du 5 octobre 2007 sur la géoinformation (LGéo ; RS 510.62), des données à référence spatiale qui décrivent l'étendue et les propriétés d'espaces et d'objets donnés à un instant donné, en particulier la position, la nature, l'utilisation et le statut juridique de ces éléments.

Toutes les géodonnées découlant de la loi sur la mobilité sont appelées *géodonnées de base* en application de l'art. 3 al. 1 let. c LGéo. L'ordonnance sur la géoinformation (OCGéo), actuellement en consultation, référence dans un catalogue (annexe 1 et 2) les géodonnées de base découlant de la loi sur la mobilité. Pour chaque géodonnée est indiqué le service compétent pour la saisie, la mise à jour et la gestion de la donnée, ainsi que l'élaboration d'un modèle de géodonnées.

Contrairement à l'avant-projet mis en consultation, il a été décidé de renoncer d'édicter des règles dans le RMob afin d'éviter des contradictions avec la législation cantonale sur la géoinformation. L'article 8 sert de rappel du principe et de faire le lien avec la législation en question.

#### *Art. 9 Inscriptions au RDPPF (art. 88 et art. 141 LMob)*

Le cadastre des restrictions de droit public à la propriété foncière (RDPPF) répertorie en application de l'art. 16 al. 1 LGéo les restrictions de droit public à la propriété foncière qui, conformément aux dispositions du code civil, ne font pas l'objet d'une mention au registre foncier. Il s'agit de géodonnées. Le Conseil fédéral a déterminé en annexe 1 de l'ordonnance du 21 mai 2008 sur la géoinformation (OGéo ; RS 510.620) les géodonnées de base qui doivent figurer dans le cadastre. Il s'agit notamment des plans d'affectation cantonaux et communaux, des zones réservées de tout type, des alignements de tout type, du cadastre des sites pollués, des zones et périmètres de protection des eaux souterraines, des degrés de sensibilité de bruit, des limites forestières et de l'espace réservé aux eaux. Les cantons sont libres de déterminer des géodonnées de base supplémentaires (art. 16 al. 3 LGéo). Le cadastre est accessible sous forme électronique sous [https://geo.fr.ch/cadastre\\_rdppf](https://geo.fr.ch/cadastre_rdppf).

Contrairement à l'avant-projet mis en consultation, il a été décidé de renoncer d'édicter des règles dans le RMob afin d'éviter des contradictions avec la législation cantonale sur la géoinformation. L'article 9 sert également de rappel du principe et fait le lien avec la législation en question.

#### *1.4 Propriété des routes et chemins*

##### *Art. 10 Abornement des infrastructures (art. 33 et 35 LMob)*

Les alinéa 1 et 2 correspondent à l'actuel art. 3 al. 3 de la loi du 15 décembre 1967 sur les routes (LR ; RSF 741.1).

L'alinéa 3 correspond à l'art. 34 al. 2 du règlement d'exécution du 7 décembre 1992 de la loi sur les routes (RELR ; RSF 741.11).

##### *Art. 11 Transfert de propriété entre l'Etat et une commune (art. 34 LMob)*

Cet article permet d'identifier le moment déterminant du transfert de propriété induit par une adaptation du réseau routier cantonal. L'alinéa 2 codifie la pratique actuelle. Simultanément à la décision sur le changement de statut de la route, le Conseil d'Etat adoptera la modification du plan du réseau des routes cantonales.

Le plan du réseau routier communal y correspondant devra également être adapté par la commune concernée, au plus tard lors de la révision ordinaire du plan.

*Art. 12 Transfert de propriété entre une commune et un privé (art. 34 LMob)*

Pour les routes communales, le même principe que pour les routes cantonales s'applique. L'alinéa 2 correspond à l'art. 19 al. 1 LR.

La procédure est régie par le CPJA.

*Art. 13 Intégration de pistes cyclables cantonales au domaine public communal (art. 35 LMob)*

Selon l'art. 35 al. 1 LMob, les pistes cyclables cantonales et les pistes mixtes cantonales sont la propriété de l'Etat. La première catégorie fait partie intégrante de la route (art. 33 al. 3 LMob). Pour des raisons d'opportunité, ces pistes peuvent être intégrées au domaine public communal. Si elles ne font pas partie du domaine public communal, elles doivent faire l'objet d'un parcellaire séparé.

*Les modifications de domaine public n'entraînent cependant aucune conséquence sur la classification de la voie cyclable. Cette dernière reste cantonale même si, au niveau de la propriété, elle appartient au domaine public communal. Autrement dit, l'entretien de la piste reste à la charge de l'Etat, même si elle est intégrée au domaine public communal.*

*Planification*

*Art. 14 à 20*

La compétence à l'interne de l'administration est déterminée pour chaque instrument de planification. La loi définit la procédure de consultation à mener par le service désigné. Selon l'art. 54 LMob, lors de l'établissement des instruments de planification cantonaux, les services et les communes concernés ainsi que les acteurs intéressés sont consultés (al. 1). Lors de la planification de leurs réseaux, les communes consultent les services cantonaux concernés, les communes limitrophes et les acteurs intéressés (al. 2).

Pour la stratégie de mobilité qui est de compétence du Conseil d'Etat, la procédure de consultation est menée par le SMO. L'autorité de proposition au Conseil d'Etat sera la DIME puisque seule une Direction peut assumer ce rôle conformément à l'art. 29 al. 2 de la loi du 16 octobre 2001 sur l'organisation du Conseil d'Etat et de l'administration (LOCEA ; RSF 122.0.1).

La procédure pour intégrer la stratégie au volet stratégique du plan directeur cantonal selon l'art. 37 al. 5 LMob s'orientera cependant à la législation sur l'aménagement du territoire et des constructions et sera la compétence du Service des constructions et de l'aménagement (ci-après : SeCA).

Concernant les routes cantonales (art. 13), une définition des routes de liaison cantonales est introduite étant donné que, selon l'art. 16 et 18 LMob, la typologie de « route de liaison » s'applique tant pour les routes cantonales que communales. La définition permet d'identifier celles qui sont cantonales.

Concernant le plan du réseau routier communal (art. 15), celui-ci mettra en évidence les différents types de routes, par analogie au plan du réseau des routes cantonales. Ce plan sera intégré au plan directeur communal afin d'assurer une vue d'ensemble de la mobilité communale.

Concernant le plan des réseaux des itinéraires officiels de loisirs (art. 17), il est précisé que celui-ci peut être divisé par domaines au vu de la diversité des itinéraires officiels de loisirs (par exemple pour les itinéraires de vélos tout terrain, les itinéraires de randonnée pédestres, les itinéraires hivernaux, etc.). Cela permet de procéder à une planification par domaines tout en veillant à une stratégie ou une vision commune pour tous les itinéraires officiels de loisirs.

Concernant le plan cantonal des transports publics (art. 18), une mise en consultation publique est prévue au vu de sa particularité. Cela va plus loin que le principe de l'art. 54 LMob.<sup>3</sup>

### *Itinéraires de mobilité*

#### *3.1 Gestion de trafic*

##### *Art. 21 Définition et compétence en gestion de trafic (art. 55 LMob)*

Par souci de clarté et afin de délimiter la gestion de trafic de celle exercée par la Police cantonale, une définition est introduite à l'alinéa 1. Par gestion de trafic, on entend la gestion *intelligente* de trafic. Cette gestion sert à organiser de manière dynamique les nœuds de trafic (croisements) équipés de feux de signalisation. Elle permet de réguler le trafic, fluidifier la circulation, prioriser les transports publics et de manière générale de rendre le trafic plus agréable pour les usagers et usagères ainsi que pour l'environnement. De plus, grâce à des systèmes de gestion intelligente, les usagers et usagères du trafic peuvent être informés du trafic et des temps de trajet (p.ex. à l'aide de panneaux d'affichages).

Cet article attribue la compétence pour la gestion de trafic au SMO, pour le compte de la DIME, sous réserve des délégations de compétences accordées aux communes. Le cadre de la délégation (compétences déléguées, durée, cas de retrait, etc.) sera déterminé dans la décision de délégation.

L'alinéa 3 permet d'appliquer à l'avenir, si nécessaire, l'art. 52 de l'ordonnance du 7 novembre 2007 sur les routes nationales (ORN ; RS 725.111) qui prévoit que les cantons établissent des plans de gestion du trafic pour les routes où surviennent fréquemment des événements ayant des effets notables sur la route nationale et exigeant la prise de mesures de gestion nationale du trafic. Ces routes sont désignées à l'annexe 3 de l'ordonnance. Pour l'instant, aucune route du canton Fribourg n'y figure.

##### *Art. 22 Conflits d'activité de loisirs*

Cet article reprend sur le fond l'ancien art. 85 du règlement du 21 février 2006 sur le tourisme (aRT ; 951.11).

Il convient d'appliquer les lignes directrices et recommandations en la matière (notamment le Manuel Signalisation des chemins de randonnée pédestre (OFROU et al., 2013)).

#### *3.2 Signalisation*

##### *Art. 23 Compétence (art. 66 al. 1 LMob)*

Il s'agit de déterminer les compétences à l'interne de l'administration. Le SPC reste le service compétent pour la signalisation, à l'exception des itinéraires dédiés au cyclotourisme qui sont déjà de la compétence du SMO. Les éventuelles délégations de compétence aux communes restent réservées.

*Art. 24 Frais de signalisation (art. 61 al. 3 LMob)*

Cet article reprend les art. 83c LR et 67 RELR ainsi que la pratique en la matière.

Par « signalisation touristique et culturelle » on entend les panneaux de bienvenue dans la région ou dans la localité, les indicateurs ainsi que les panneaux avec symboles touristiques. Ils ont en principe un fond brun et sont soumis à l'application de la norme VSS 640 827c.

Les indicateurs de direction « Entreprise » sont définis à l'art. 54 al. 4 de l'ordonnance du 5 septembre 1979 sur la signalisation routière (OSR ; SR 741.21). Il s'agit d'indicateurs d'un fond gris avec un point rouge.

Les indicateurs de direction « Hôtel » sont soumis à l'application de la norme VSS 640 828. Ils ont en principe un fond orange/brun clair et une écriture brun foncé.

*Art. 25 Signalisation des itinéraires officiels de loisirs (art. 67 LMob)*

Cet article correspond à l'ancien art. 89 al. 2 aRT.

*Art. 26 Signalisation des voies navigables (art. 68 LMob)*

Cet article détermine la compétence interne à l'administration en matière de signalisation des voies navigables. Il reprend la teneur de l'art. 4 al. 1 let. b de la loi d'application du 7 février 1991 de la législation fédérale sur la navigation intérieure (LALNI ; RSF 785.1). Le Service de l'environnement (ci-après : SEn) est chargé de la signalisation d'avis de tempête ainsi que de la surveillance de la signalisation des voies navigables pour le compte de la DIME.

### *3.3 Entretien*

*Art. 27 Entretien courant et constructif (art. 69 LMob)*

Inspiré de la législation neuchâteloise en matière de route, cet article pose la définition de l'entretien. On distingue l'entretien courant et l'entretien constructif. L'entretien n'est pas soumis à une procédure. Toutefois, le réaménagement d'une infrastructure de mobilité n'est pas considéré comme de l'entretien constructif et doit faire l'objet d'une procédure d'approbation du plan d'infrastructure de mobilité.

Il convient de relever que conformément à la stratégie cantonale sur la biodiversité du 1<sup>er</sup> juin 2022, en consultation publique, la mesure prioritaire M3-12 prévoit la prise en compte de la biodiversité pour l'entretien des talus routiers.

*Art. 28 et 29*

Ces deux articles codifient la pratique actuelle. La référence aux surfaces entretenues permet d'avoir une répartition des frais équitable. Des conventions types peuvent être mises à disposition.

*Art. 30 Service d'hiver (art. 83 LMob)*

L'alinéa 1 définit le service d'hiver qui inclut le déblaiement de la neige, la protection contre les congères et le verglas. La disposition est inspirée de l'art. 21 de l'ordonnance sur les routes (OR ; RSB 732.111.1) du canton de Berne.

L'alinéa 2 permet au service compétent de prioriser le service d'hiver si nécessaire. Pour la priorisation, il convient de s'orienter à la typologie de l'infrastructure. Pour les voies

cyclables : les voies cyclables de liaison sont prioritaires, suivies des voies cyclables collectrices et des voies cyclables de desserte (art. 26 LMob). Le même principe s'applique aux routes : les routes à grand débit ont la priorité sur les routes principales, puis viennent les routes de liaison, collectrices et de desserte. Des dérogations sont toutefois envisageables, notamment concernant les voies de transports publics, les itinéraires des services de sauvetage et les chemins d'écoles.

L'alinéa 3 correspond à la pratique. Il s'agit de l'horaire dans lequel les infrastructures de mobilité sont le plus fréquentées.

#### *Art. 31 Eclairage des passages piétons (art. 84 al. 3 LMob)*

Afin d'assurer la sécurité des piétons, les passages piétons doivent être éclairés au moment où ils sont utilisés. Cette exigence correspond à la norme VSS 40 241 (2016). Le type d'éclairage est laissé libre. Un éclairage à l'aide de détecteur de mouvement serait par exemple possible.

Il convient de mentionner aussi l'art. 5 al. 7 de la loi du 9 juin 2000 sur l'énergie (LEn; RSF 770.1), dont le projet a été adopté par le Conseil Etat le 8 novembre 2022 et qui est actuellement en cours d'examen auprès de la commission parlementaire. Cette disposition révisée prescrit que l'Etat et les communes doivent disposer d'un éclairage conforme à l'état de la technique, notamment en termes de consommation d'énergie et de pollution lumineuse, et l'exploiter de manière efficace en pratiquant l'extinction nocturne complète ou dynamique dans les zones et durant les horaires qui s'y prêtent.

### *4 Infrastructures de mobilité*

#### *4.1 Construction et réaménagement*

#### *Art. 32 Contenu plan d'infrastructure de mobilité (art. 86 al. 1 LMob)*

Il s'agit d'une disposition analogue à l'art. 29 du règlement d'exécution du 1<sup>er</sup> décembre 2019 de la loi sur l'aménagement du territoire et des constructions (ReLATEC ; RSF 710.11). Le renvoi du dossier à la commune pour complément et correction n'exclut pas que la commune prenne contact avec le SPC afin de discuter du dossier.

#### *Art. 34 Zones réservées (art. 88 ss LMob)*

Il s'agit de préciser la pratique actuelle en matière de zones réservées et d'attribuer la compétence interne au SMO, qui est l'autorité de planification des réseaux de mobilité cantonaux.

#### *Art. 33 Qualifications (art. 91 LMob)*

Par analogie aux plans d'aménagement et de construction (art. 5 ReLATEC), des compétences métiers sont exigées pour l'établissement de plans d'infrastructure de mobilité. Une exception a été formulée pour les plans de chemins de piétons afin d'alléger les exigences pour ces plans.

#### *Art. 35 Délégation de compétence (art. 91 al. 4 LMob)*

Cet article permet à l'Union fribourgeoise de tourisme de déléguer sa compétence prévue à l'art. 91 al. 4 LMob aux communes. Dans ce cas, ce sont les communes qui établissent le plan d'infrastructure de mobilité et qui appliquent la procédure prévue à l'art. 99 al. 1 let. b LMob

(adoptions de plans et décision sur éventuelles oppositions avec transmission du dossier pour approbation à la DIME).

#### 4.2 *Coordination*

##### *Art. 36 – 39*

La planification des infrastructures de mobilité entre souvent en conflit avec d'autres planifications telles que celles de l'aménagement et des constructions. Ces dispositions posent les principes de la coordination des diverses décisions afin de répondre à l'exigence de coordination formulé à l'art. 25a de la loi du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire (LAT, RS 700). La coordination impliquera dans la majorité des cas une procédure cantonale, de sorte que l'autorité directrice sera en principe cantonale.

La décision globale portera sur toutes les décisions individuelles prises dans la décision globale, les autres décisions obtenues (p.ex. une autorisation de défrichement) ainsi que les autres décisions encore requises (p.ex. décision portant sur l'indemnité due à l'expropriation).

#### 4.3 *Exigences techniques*

##### *Art. 40 Règles et normes techniques applicables (art. 96 LMob)*

Cet article correspond à l'art. 22 RELR.

Il sied tout de même de rappeler que si les normes VSS peuvent trouver application dans le projet litigieux, elles ne doivent pas être appliquées de manière trop rigide et schématique. Des motifs importants tels que la topographie des lieux ou la faisabilité technique peuvent justifier une dérogation aux normes. Cette dérogation doit néanmoins être motivée dans le rapport technique accompagnant le projet.

##### *Art. 41 Accotement sur les ponts (art. 96 al. 3 LMob)*

Cet article correspond à l'art. 26 RELR. Par « accotement » on entend la partie située entre la chaussée, au sens géométrique, et le début du talus ou du déblai. Les accotements peuvent être aménagés en dénivelé ou non à l'exception de ceux à 75 cm de largeur sur les routes communales de faible importance.

##### *Art. 42 et 43*

Dans ces articles sont formulés les principes généraux applicables aux largeurs de routes et de trottoirs. La largeur doit être fixée de cas en cas en application des normes mais les trottoirs doivent en principe avoir une largeur de 2,5 mètres.

##### *Art. 44 Arrêts des transports publics (art. 97 al. 2 LMob)*

L'alinéa 1 fixe les principes s'appliquant à la planification des arrêts de bus servant au trafic régional de voyageur (TRV) et/ou au trafic local des voyageurs, co-commandé par l'Etat. Du fait que ces arrêts de bus sont entièrement financés par l'Etat, l'adéquation du projet est évaluée par le SMO dans le cadre de son préavis lors de l'approbation du plan d'infrastructure de mobilité. Le SMO peut également être consulté préalablement par le porteur de projet.

Pour la même raison, la compétence de définir la typologie des arrêts de bus, c'est-à-dire la réalisation d'arrêts de bus sur chaussée et les arrêts de bus en baie, est attribuée au SMO à l'alinéa 2.



Finally, the competence to define the construction standard of a bus stop falls under the competence of the SPC, service expert in matters of construction of mobility infrastructures and representing the State owner of mobility infrastructures. The construction standard is notably determining for the amount of financing of bus stops on communal roads.

#### 4.4 Procédure

##### Art. 45 Examen préalable (art. 100 al. 4 LMob)

The request for a preliminary examination is in principle voluntary, with the exception of cases where a cantonal infrastructure of competence is concerned (e.g. the selection of a route on a cantonal road). In such cases, a preliminary request must be submitted to the SPC so that it can ensure that the project complies with cantonal requirements. This article reproduces the practice in the matter.

##### Art. 46 Aménagements de traversée de localité (art. 98 LMob)

Paragraph 1 corresponds to current practice. Paragraph 2 is taken from art. 21a LR. The communal director of a commune defines in principle the boundaries of local crossing improvements (Valtraloc).

##### Art. 47 Plan d'aménagement de détail (art. 102 LMob)

The article sets the basis for internal collaboration between services for the processing of files. The mobility infrastructure project, which is developed within the framework of a detailed planning document, is treated in parallel by the SPC before its approval, coordinated with that of the detailed planning document. This allows ensuring that the two plans are coordinated.

A mobility infrastructure cannot be integrated into a PAD unless the corresponding level of detail is reached.

Concerning navigation infrastructures, i.e. ports, it is necessary to maintain the current competence of the SEn.

##### Art. 48 Début anticipé des travaux (art. 104 LMob)

This article is the counterpart of art. 99 ReLATEC. It corresponds to an existing practice.

#### 4.5 Effets

##### Art. 49 Notion de début de travaux (art. 106 LMob)

This article is the counterpart of art. 100 ReLATEC.

##### Art. 50 Exécution des travaux sur les infrastructures en propriété de l'Etat (art. 111 LMob)

As the SPC is the service in charge of the construction of mobility infrastructures, it is necessary to entrust it with the competence to execute the works internally.

##### Art. 51 Mise en service – Compétences (art. 117 LMob)

This article is inspired by art. 21 of the executive regulation of 1<sup>st</sup> April 2020 of the law on roads and public roads of the canton of Neuchâtel (RELRVP ; RSN 735.100). It allows

clarifier les conditions et les compétences pour une mise en service d'une infrastructure de mobilité.

*Art. 52            Mise en service – Effets (art. 117 LMob)*

Avec la mise en service, la route est affectée à l'usage commun. Des choses en usage commun peuvent être utilisées, dans les limites des dispositions légales et réglementaires, conformément à leur destination et leur affectation (art. 18 de la loi du 4 février 1972 sur le domaine public (LDP ; RSF 750.1).

L'alinéa 2 correspond à l'art. 19 LR.

*4.6 Utilisation*

*Art. 53            Parkings de taille significative (art. 120 al. 2 LMob)*

Le nombre de places de parc minimales pour un parking de taille significative repose sur la fiche T107 « Centre commerciaux » du plan directeur cantonal. Un critère d'identification d'un centre commercial est une offre de plus de 40 places de stationnement dans un seul parking ou dans des secteurs proches.

Si la commune dispose d'un concept de stationnement (communal ou régional) traitant de la signalisation des places de parc et de l'implantation de bornes électriques, la limite des 40 places de stationnement ne s'applique pas. Cette exception permet d'encourager les communes à établir un concept général pour l'entier de leur territoire plutôt que d'avoir une approche unique pour chaque installation.

*Art. 54            Conduites sous chaussées (art. 121 al. 2 LMob)*

Cet article n'appelle pas de remarque.

*Art. 55            Bornes électriques (art. 126 LMob)*

Il est important que les bornes ou stations installées soient accessibles au public.

*Art. 56 et 57*

L'exigence de la publication d'une décision officielle découle du principe du droit d'être entendu conformément aux articles 57 du Code de procédure et de juridiction administrative du 23 mai 1991 (CPJA ; RSF 150.1). La police est tenue, dans la mesure du possible, de vérifier l'identité du détenteur ou de la détentrice en se basant sur le numéro de châssis du véhicule.

Le concours de la Police cantonale peut être requis par l'intermédiaire du Préfet en application de l'art. 19 al. 2 de la loi du 20 novembre 1975 sur les préfets (RSF 122.3.1). Le cas échéant, ses agents et agentes sont autorisé-e-s à forcer un véhicule sans plaque d'immatriculation si aucun autre moyen proportionné ne peut être envisagé pour identifier son détenteur ou sa détentrice. Les éléments ainsi recueillis sont en principe transmis au ou à la propriétaire de la route publique en charge de la procédure.

#### 4.7 Fonds voisins

##### Art. 58 *Autorisation du ou de la propriétaire de l'infrastructure (art. 131 LMob)*

Tout travaux comme des travaux de chantier qui ont lieu à l'intérieur des distances de construction d'une route ou d'une voie cyclable isolée sont soumis à l'autorisation du propriétaire de l'infrastructure de mobilité afin d'assurer, notamment, qu'il n'y ait pas de mise en danger de l'infrastructure.

En cas de travaux constructifs, une demande d'autorisation de construire et une dérogation aux distances de construction sont nécessaires.

##### Art. 59 *Écoulement des eaux des fonds voisins – Autorisation (art. 133 al. 2 LMob)*

La compétence pour l'autorisation est attribuée au SPC qui est chargé de la construction des infrastructures de mobilité cantonales.

L'alinéa 2 souligne le caractère subsidiaire de la mesure.

##### Art. 60 *Écoulement des eaux des fonds voisins – Taxes d'utilisation (art. 133 al. 2 LMob)*

Cet article renvoie au tarif du 7 décembre 1992 concernant l'utilisation des canalisations des routes cantonales pour l'évacuation des eaux (RSF 741.16).

##### Art. 61 *Profil d'espace libre (art. 135 LMob)*

Cet article permet de déroger exceptionnellement un espace libre au profit des chantiers, des manifestations de courte durée ou des abris d'arrêts de transport public.

##### Art. 62 *Notion de voie cyclable isolée (art. 136 LMob)*

Cette notion permet de préciser ce qu'on entend par une voie cyclable isolée pour l'application de l'art. 136 LMob.

##### Art. 63 *Distances de construction aux routes (art. 137 LMob)*

La distance de construction à la route dépend désormais de la largeur de la chaussée et est mesurée depuis le bord de la chaussée, contrairement à la LR où la distance se mesurait depuis l'axe et dépendait du nombre de voies de la route (art. 137). Avec cette nouvelle règle les distances sont plus petites et mieux adaptées à la taille de la route. Car plus la route est large, plus la distance de construction est progressivement réduite. Lorsqu'une route est large, elle contient en principe déjà toutes les infrastructures importantes (transports publics et bandes cyclables) et n'a donc plus un grand potentiel d'élargissement. Il n'y a donc pas besoin d'une grande distance de construction.

L'alinéa 1 définit ce qu'on entend par chaussée pour l'application de l'art. 136 LMob. Les voies de transport public et les bandes cyclables font partie de la chaussée et sont donc inclus dans la largeur de route déterminante pour la distance de construction.

L'alinéa 2 précise que les distances se calculent de manière linéaire et non pas par palier comme il serait possible de l'interpréter en lisant la disposition dans la loi. Le schéma en annexe 2 illustre le calcul et les distances à respecter.

*Art. 64 Notion de clôtures légères (art. 139 LMob)*

Cet article correspond à l'art. 69 RELR.

*Art. 65 Exceptions (art.145 LMob)*

Cet article détermine la compétence interne à l'administration en matière de dérogation.

L'alinéa 2 pose la définition d'acquisition de terrain. L'emprise provisoire de terrain est également considérée comme acquisition.

*Art. 66 Accès privé (art. 147 LMob)*

Cette disposition reprend les principes généraux régissant les accès privés à une route publique. L'alinéa 4 attribue la compétence en la matière au SMO en tant que service en charge de la planification des réseaux, sous réserve des délégations de compétence accordées aux communes.

## *5 Transport public*

### *5.1 Groupes de travail*

*Art. 67 Groupe horaire (art. 148 LMob)*

Le groupe horaire existe déjà selon la législation actuelle (art. 18 RTr). Son organisation et ses compétences sont précisées.

*Art. 68 Groupes régionaux pour la préparation de l'offre de transport public (art. 152 al. 4 et 5 LMob)*

À l'instar de ce qui est déjà pratiqué pour l'horaire, il est proposé de constituer un groupe dans chaque région qui accompagne la commande d'offre en transports publics dans le canton.

Par « région » on entend les régions d'aménagements instaurés par l'art. 24 LATeC. Ce sont par conséquent les associations de communes mises en place pour l'élaboration des plans directeurs régionaux qui désignent les représentants de leur région, en veillant à ce que les agglomérations soient également représentées.

Ces groupes seront présidés par le SMO et composés principalement de représentants et représentantes des régions, c'est-à-dire des communes qui appartiennent à ces régions et des agglomérations.

Le groupe a la possibilité d'y associer les entreprises de transport public et des représentants et représentantes des écoles du cycle d'orientation car ces dernières influencent considérablement l'offre en transports publics. Actuellement les cycles d'orientation sont représentés dans le groupe de la Singine et celui du Lac. Pour les autres régions, les contacts avec eux se font bilatéralement, avec le SMO et les entreprises de transport.

### *5.2 Commande d'offre de transport public*

*Art. 69 Compétence (art. 150 ss LMob)*

Cet article codifie la pratique actuelle des compétences à l'interne de l'administration cantonale. Le Conseil d'Etat prendra acte de l'offre finale commandée une fois que toutes les données nécessaires sont acquises.

Le SMO est l'autorité compétente pour mener la procédure de commande d'offres de trafic régional selon la procédure définie par la législation fédérale en matière de transport de voyageur. La commande d'offres de trafic local, co-commandé par l'Etat, est en revanche menée par la commune ou la communauté régionale en application de l'art. 154 al. 2 LMOB.

*Art. 70 Mise en concours (art. 150 al. 3 LMOB)*

La loi du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs (LTV, RS 745.1) ainsi que l'ordonnance du 11 novembre 2009 sur l'indemnisation du trafic voyageurs (OITRV, RS 745.16) définissent les conditions de mise au concours pour les lignes du trafic régional de voyageur.

En ce qui concerne le trafic local de voyageur, une mise au concours doit se faire dans les cas où les coûts de l'entreprise de transport qui fournit actuellement une prestation de transport ou la qualité de ses prestations l'exigent. D'autres raisons importantes peuvent appeler à une mise au concours pour autant qu'aucun intérêt public ne s'oppose à la mise en œuvre d'une procédure d'appel d'offres. On peut imaginer des cas dans lesquels des raisons d'économie publique, respectivement d'économie d'entreprise ou des optimisations de l'offre de transport dans une région s'opposent à une mise au concours.

Enfin, il convient d'harmoniser le calendrier et le contenu de l'appel d'offres d'une ligne de transport public de voyageurs avec l'octroi de la concession nécessaire pour la même ligne. Dans la mesure du possible, la procédure d'appel d'offres doit précéder la procédure de concession.

*Art. 71 Transports d'écoliers et écolières (art. 152 LMOB)*

Cette disposition a été reprise de l'art. 17 LTr à l'exception de l'alinéa 3 qui est devenu superflu.

*Art. 72 à 76*

Pour que l'Etat participe à la commande et au financement d'une offre, les prestations doivent se situer dans le centre cantonal ou dans un centre régional selon le plan directeur régional.

Le volet stratégique du plan directeur cantonal introduit ces deux notions. Le centre cantonal est constitué du tissu urbain des communes de Fribourg, Givisiez, Granges-Paccot, Marly, Matran, Villars-sur-Glâne, Corminboeuf, Belfaux et Avry. Les centres régionaux sont constitués du tissu urbain des communes de Estavayer, Lully et Sévaz pour le centre régional de la Broye ; Morat, Meyriez, Muntelier et Courgevax pour le centre régional du Lac ; Düdingen et Tafers pour le centre régional de la Singine ; Bulle, Riaz, Morlon et Vuadens pour le centre régional de la Gruyère ; Romont et Billens-Hennens pour le centre régional de la Glâne ; Châtel-Saint-Denis pour le centre régional de la Veveyse.

Les critères de centre cantonal et centres régionaux sont introduits afin de développer, conformément aux exigences fédérales en aménagement du territoire, l'offre en transport public à l'intérieur du territoire déjà urbanisé, respectivement dans les localités destinées à une densification selon le plan directeur cantonal. D'autres zones, comme par exemple des zones d'activité, ne figurent pas explicitement dans ces critères car les zones d'activités qui se situent à l'extérieur du territoire urbanisé ne génèrent pas assez de déplacements pour justifier la co-commande d'une ligne de transport local. Il n'y a que des déplacements le matin et le

soir, ce qui est insuffisant. De plus, les zones d'activités devraient en principe se situer à des endroits qui remplissent les critères de centre cantonal ou régional.

De plus, l'offre co-commandée doit permettre de garantir l'utilité des lignes et d'éviter la mise en place de lignes inefficaces ou mal réfléchies. Pour qu'une offre soit jugée économe et durable, elle doit remplir une des deux conditions formulées à l'article 72. Les conditions permettent d'une part de mettre les entreprises de transport au défi de réduire les coûts et permettent d'autre part le financement des « cas particuliers ».

Le taux de couverture à atteindre par une ligne est défini selon une échelle entre le nombre de paires de courses journalières et le taux de couverture. L'échelle est définie par paliers entre la cadence (nombre de paires de courses) et l'utilisation. Ce critère permet de défier les entreprises par rapport aux coûts de leurs lignes. À priori, en appliquant cette condition aux offres actuelles sur la base des derniers chiffres disponibles, toutes les lignes de trafic local, à l'exception de la ligne 8 (Marly piscine – Corminboeuf) et du Funiculaire, remplissent cette condition. Pour les lignes décarbonées, les taux de couverture minimaux exigés sont réduits de 5% si la cadence est de 15 minutes ou plus et de 10 % si la cadence est inférieure à 15 minutes. Par « lignes décarbonées » on entend des lignes sur lesquelles les véhicules ne sont pas propulsés au moyen d'énergies fossiles émettant du CO2 telles que le diesel par exemple.

Le taux de remplissage se calcule quant à lui sur la base du nombre de voyageurs, de la distance parcourue et de la capacité du véhicule. Ce dernier élément permet de prendre en compte le cas spécial des petits véhicules tels que le funiculaire ou la ligne 4 (Auge – Gare). Il permet de vérifier la pertinence du véhicule choisi et l'efficacité générale de la ligne. A priori, en appliquant cette condition aux offres actuelles sur la base des derniers chiffres disponibles, la ligne 8 (Marlypiscine – Corminboeuf) et le Funiculaire rempliraient notamment cette condition.

En cas d'obtention uniquement du taux minimal, une justification doit être apportée par l'entreprise de transport. Des mesures pour se rapprocher de l'objectif doivent être proposées.

Par analogie aux règles de la Confédération, lorsque le taux minimal n'est pas atteint, une réserve est émise pour la période horaire suivante (2 ans) durant laquelle l'indemnité est encore payée dans son intégralité. Si après cette période, le taux minimal n'est toujours pas atteint, l'Etat ne participera plus à la co-commande et par conséquent au co-financement. Cela est un changement de paradigme étant donné qu'actuellement, le taux de subvention est réduit proportionnellement. Cette pratique n'est cependant plus conforme vu le taux de participation fixe de 57,5 % prévu à l'art. 184 al. 2 LMob.

L'évaluation de l'atteinte des exigences minimales et des objectifs se fera désormais, par analogie au trafic régional des voyageurs, sur la base des comptes planifiés et non plus sur le rapport d'efficacité, c'est-à-dire des comptes réels. Les entreprises de transport restent néanmoins tenues de remettre périodiquement un rapport d'efficacité à l'attention des co-commanditaires.

### *5.3 Autorisations cantonales*

#### *Art. 77 à 82*

Ces articles correspondent à ceux du règlement du 3 novembre 1999 concernant l'octroi d'autorisations cantonales pour le transport des voyageurs (RSF 780.22) et de l'arrêté du 9

décembre 1980 fixant la procédure d'autorisation de construire et d'exploiter des téléphériques servant au transport de personnes sans concession fédérale et des téléskis (RSF 784.22). Pour des questions d'unité de matière, ces deux actes sont abrogés et leurs dispositions sont transférées dans le règlement sur la mobilité.

Il y a deux types de transport public qui sont soumis à une autorisation cantonale :

- > Selon l'art. 3 al. 2 de la loi fédérale du 23 juin 2006 sur les installations à câbles transportant des personnes (LICa; RS 743.01), quiconque entend construire ou exploiter une installation à câbles qui ne nécessite pas de concession au sens de la loi sur le transport de voyageurs, notamment un télésiège ou un petit téléphérique, doit obtenir une autorisation cantonale.
- > Selon l'art. 7 LTV, en coordination avec l'article 7 de l'ordonnance du 4 novembre 2009 sur le transport de voyageurs (OTV; RS 745.11), les transports de moindre importance sont soumis à une autorisation cantonale. Font partie de ce type de transport les courses servant exclusivement à transporter des écoliers et écolières, des étudiant-e-s, des travailleurs et travailleuses ou la clientèle d'une entreprise.

La procédure d'autorisation (articles 77 à 80) est similaire dans les deux cas. Les articles 81 et 82 règlent en revanche séparément les cas d'application.

Outre l'autorisation cantonale, le requérant ou la requérante doit disposer d'une autorisation de construire, respectivement d'une approbation du plan d'infrastructure de mobilité. Il convient de relever que contrairement aux projets routiers et de voies cyclables, c'est le SMO qui mène la procédure d'approbation du plan d'infrastructure, à la demande du requérant ou de la requérante (mise à l'enquête publique, traitement des oppositions et consultation des services).

## 6 Financement

### 6.1 En général

#### *Art. 83 Demande de subvention (art. 159 LMob)*

Cet article rappelle le principe selon lequel la promesse de subvention de l'Etat doit intervenir avant le début des travaux ou de l'investissement, en conformité notamment avec les dispositions de l'art. 24 LSub.

#### *Art. 84 Fond de sécurité du réseau de mobilité (art. 162 LMob)*

La sécurité routière étant principalement du domaine de compétence de la Police cantonale, c'est à elle que reviendra la Présidence et le secrétariat de la commission. Le SPC, le SMO ainsi que le ou la préposé-e à la sécurité sont membres de la commission puisqu'ils sont également concernés par le domaine.

Le ou la préposé-e à la sécurité est la personne de contact chargée de traiter les questions relevant de la sécurité routière au sens de l'art. 6a al. 4 de la loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (RS 741.01 ; LCR). La personne est nommée par la Direction en charge de la mobilité en application de l'art. 5 al. 2c de la loi d'application du 12 novembre 1981 de la législation fédérale sur la circulation routière (LALCR).

*Art. 85 Soutien à la mobilité durable (art. 163 et 164 LMob)*

Cet article règle les compétences internes pour la réception et le traitement des demandes. La compétence d'octroi de la subvention s'oriente, sauf précision explicite, aux compétences financières prévues par la législation sur les finances.

*Art. 86 Transport de personnes en situation de handicap (art. 186 LMob)*

Cet article correspond à l'art. 9 RTr.

*6.2 Infrastructure de mobilité*

*6.2.1 Déplacement d'aménagements sur ou le long de la chaussée*

*Art. 87 Répartition des frais (art. 165 LMob)*

Cet article correspond à la pratique actuelle, réglée d'habitude par voie de convention. Le cas d'application le plus fréquent est celui où un objet à caractère édilitaire sur route cantonale, par exemple un trottoir, doit être déplacé en raison de l'élargissement de la route. Dans ce cas, la commune, en tant que responsable de l'objet à caractère édilitaire, prendra à sa charge les frais d'amortissement du trottoir et les frais d'acquisition de terrains supplémentaires pour le déplacement du trottoir. L'Etat prendra en charge la valeur résiduelle.

*6.2.2 Objets à caractère édilitaire*

*Art. 88 Objets exigés (art. 167 al. 2 et 3 LMob)*

Le nombre déterminant de 1000 véhicules motorisés et 50 piétons par heure est issu de la norme VSS 640 241 (ancienne version) qui exige l'aménagement de passages pour piétons à partir de ce nombre. La version actuelle de la norme fixe les critères pour la création d'un passage pour piéton (fréquentation d'au moins 100 piétons durant les 5h les plus fréquentées de la journée) ce qui signifierai que l'Etat serait amené à participer au financement de chaque passage pour piéton.

Le nombre de 6500 véhicules motorisés, calculé selon les normes, pour les boviducs et la modification de carrefours et les présélections, a été défini sur la base des expériences du SPC ou des besoins avérés.

*6.2.3 Mesures de modération de trafic ou de vitesse*

*Art. 89 à 91*

Trois conditions sont introduites à l'article 90 afin d'éviter le financement de projets de peu d'importance ou d'envergure.

L'horizon de 20 ans correspond à un cycle de vie (amortissement comptable) d'une route. Avec la renonciation à la réalisation d'une route de contournement, la commune renonce également à toute étude de projet durant cette période.

Par « concept global » on entend un concept qui porte sur l'entier de la traversée de localité et qui prend en compte son environnement, notamment les autres modes de transport. La réalisation du concept peut cependant être échelonné dans le temps.



*Art. 92 Notion de localité (art. 167 al. 4 et art. 172 LMob)*

La traversée de localité est définie à l'art. 1 al. 4 de l'ordonnance du 5 septembre 1979 sur la signalisation routière (OSR ; SR 741.21). Ce sont les signaux « Début de localité sur route principale » (4.27) ou « Début de localité sur route secondaire » (4.29) et « Fin de localité sur route principale » (4.28) ou « Fin de localité sur route secondaire » (4.30) qui désignent la localité.

*6.2.4 Croisements de routes*

*Art. 93 à 95*

Ces articles correspondent sur le fond aux art. 58 – 61 RELR. Ces derniers ont été reformulés afin de faciliter la compréhension.

*6.2.5 Infrastructures dédiées au transport public*

*Art. 96 Financement des arrêts de bus sur route communale ou privée à usage public (art. 174 al. 1 LMob)*

Cet article vise à régler le financement des arrêts de bus sur route communale ou privée à usage public par l'Etat. En vertu de l'art. 174 al. 1 LMob, le financement des arrêts de transport public, à l'exception de ceux servant exclusivement à du trafic local commandé seul par une commune, incombe à l'Etat. Leur construction sur route communale incombe cependant, en application de l'art. 92 al. 1 et 3, aux communes.

Le montant versé par l'Etat couvre l'étude et la réalisation standard, y-compris l'équipement standard de l'arrêt. La réalisation inclus également toute modification de l'arrêt de bus. Autrement dit, l'adaptation d'un arrêt de bus aux de la loi fédérale du 13 décembre 2002 sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées (LHand, RS 151.3) est également financé par l'Etat.

Les abribus sont en revanche considérés comme des objets à caractère édilitaire en vertu de l'art. 17 al. 2 let. h LMob et ne font par conséquent, comme tout autre objet à caractère édilitaire, pas partie de l'équipement standard d'un arrêt. Ils relèvent de la compétence des communes qui peuvent s'associer afin de fixer également des règles standards ayant pour but de garantir une cohérence. Il en va de même pour les équipements affectés à l'information voyageurs (potelets, totems, panneaux d'affichage, appareil).

La commune présente un devis détaillé sur la base duquel le SPC propose un montant forfaitaire. Le Conseil d'Etat ou la DIME, selon leurs compétences financières, prennent ensuite la décision sur le montant forfaitaire alloué. Cette décision intervient en principe dans le cadre de l'approbation du plan d'infrastructure permettant à la commune de réaliser le projet. À la fin des travaux, la commune remet au SPC une confirmation de réalisation des travaux. Le montant forfaitaire lui est ensuite versé.

*Art. 97 Infrastructures pour la navigation concessionnée (art. 174 LMob)*

Cette disposition correspond à l'art. 66 du règlement du 21 juin 2011 sur les eaux (RCEaux ; RSF 812.11). La LMob a abrogé trois articles de la loi du 18 décembre 2009 sur les eaux (LCEaux, RSF 812.1). L'article 37 al.1 a été repris dans la LMob alors que les articles 53 et 54 ont été implicitement dans les art. 168 ss. LMob. Il est cependant important que cet article d'exécution soit repris dans le RMob.

*Art. 98            Autres infrastructures dédiées au transport public (art. 174 al. 2 LMob)*

Les parties doivent se mettre d'accord avant le début des travaux sur la répartition des coûts et les principes pour le (co-)financement d'infrastructures dédiées au transport public qui ne font pas partie intégrante de la route ou dont le commanditaire n'est pas une collectivité publique.

Le SMO mettra sur demande à disposition des communes tous les éléments nécessaires concernant les solutions de financement afin de les guider dans les discussions portant sur le financement.

*Art. 99            Fonds fédéral d'infrastructure ferroviaire (art. 175 al. 3 LMob)*

Cet article correspond à l'art 37a al. 2 LTr et l'art. 13c RTr.

*6.2.6 Projets d'agglomération*

*Art. 100 et 101*

Ces articles correspondent aux art. 2 et 3 du règlement du 17 août 2021 sur les agglomérations (RAgg ; RSF 140.22). Quelques compléments tels que l'alinéa 2 à l'article 100 ont été apportés afin de préciser le processus. L'alinéa 5 de l'art. 2 RAgg n'a pas été repris puisqu'il s'agissait d'une disposition transitoire qui n'a plus de sens.

Par convention de financement cantonale on entend la convention entre l'Etat et l'organisme responsable réglant l'éventuel financement cantonal d'une mesure et/ou la répartition de la subvention fédérale entre l'organisme responsable et l'Etat si ce dernier est également concerné par la subvention.

Un rapport annuel synthétique de mise en œuvre est exigé de la part de l'organisme responsable.

*Art. 102 et 103*

La plateforme multimodale permet aux usagers et usagères de changer de moyen de transport de manière simple, rapide et efficace et d'exploiter au mieux les avantages des différents moyens de transport. Elle facilite les coordinations entre le trafic longue distance et les transports locaux et régionaux. Son attrait est déterminant : de courtes distances et des plateformes multimodales bien intégrées dans le paysage urbain incitent à changer de moyen de transport. Les commerces et les offres de loisirs et de services qu'elles abritent représentent une valeur ajoutée pour les usagers et usagères. L'article 102 pose la définition d'une plateforme multimodale. La définition présuppose un lien avec les transports publics. Une place de covoiturage, par exemple, contrairement à un parking d'échange, ne tomberait par conséquent pas sous cette définition par manque d'accès à un transport public.

On peut citer comme cas d'exemple de plateforme multimodale une gare. Cette dernière inclut en principe de nombreux éléments tels que des quais ferroviaires, des quais de bus, une marquise, les informations voyageurs, les locaux techniques, la billetterie, les automates de billets, la zone d'attente (bancs, poubelles, publicités), des raccordements aux réseaux routiers, cyclable et piétons y compris l'aménagement d'arrêts de bus extérieurs, parc-relais, un dépose minute et des places de stationnement taxis. Une vélo-station à proximité d'une gare et étroitement liée à cette dernière serait ainsi considérée partie intégrante à la plateforme multimodale

Il convient de relever que le financement de plateformes est déjà implicitement prévu dans la législation actuelle (art. 35 al. 1 let. f LTr), toutefois sans aucune réglementation d'application.

Par analogie à d'autres cantons, comme le canton de St. Gall, la contribution de l'Etat à une telle plateforme est de 50 % au maximum. Ne sont pas concernés par cette participation les coûts relevant :

- > d'aménagements de compétence cantonale dont le financement incombe déjà entièrement à l'Etat ;
- > d'aménagements subventionnés par le Programme en faveur du trafic d'agglomération (PTA) de la Confédération ;
- > d'infrastructures ferroviaires financés par le fonds d'infrastructure ferroviaire de la Confédération ;
- > d'aménagements directement liés au trafic régional des voyageurs et considérés par la Confédération comme des coûts subséquents des investissements selon l'ordonnance du 11 novembre 2009 sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs (OITRV ; RS 745.16). Ces coûts sont intégrés dans l'offre en trafic régional de voyageurs et financés par les commanditaires ;
- > d'aménagements directement liés au trafic local, considérés par l'Etat comme des coûts subséquents des investissements à intégrer dans l'offre en trafic local et financés par les commanditaires.

### 6.3 Aide à l'exploitation

#### 6.3.1 Participation de tiers

##### Art. 104 Principe (art. 181 LMob)

Ces articles concrétisent la participation d'exploitants et exploitantes d'installations générant un fort trafic à l'offre en transport publics. Ils s'appliquent aux nouvelles installations ainsi qu'aux installations existantes.

Selon la let. a de l'art. 91 al. 1, l'installation doit être la cause principale de la mise en place ou de l'extension de l'offre en transports publics. En règle générale, il y a d'autres causes – comme une augmentation de la densité de population le long des lignes de transports publics concernées – qui ont cet effet, mais l'installation générant un fort trafic doit être la cause principale dans le sens d'une cause indispensable. Sans l'installation en question, l'offre de TP n'aurait pas été ou ne serait pas développée dans la même proportion. D'un point de vue temporel, l'offre doit avoir été ou sera développée après ou en même temps que la mise en service de l'installation générant le fort trafic. En revanche, le temps écoulé depuis la mise en place ou augmentation de l'offre de transport public ne joue aucun rôle. La let. a s'applique également aux installations existantes générant un fort trafic dont la mise en place ou l'augmentation de la desserte par les transports publics remonte à longtemps. Seules les installations desservies par les mêmes lignes de transports publics sont considérées comme voisines.

Il y a influence considérable au sens de la let. b lorsqu'une installation générant un fort trafic a pour effet que l'offre de transports publics existante ne pourrait pas être réduite même si d'autres installations ayant un impact sur le trafic étaient fermées dans les environs. Il s'agit

ici d'installations générant un fort trafic qui sont nouvellement construites dans une zone qui, en raison des installations déjà existantes et générant un fort trafic, est suffisamment desservie par les transports publics, de sorte que la nouvelle installation ne nécessite pas une nouvelle desserte ou une extension de l'offre de transports publics, mais compenserait la suppression d'une autre installation générant un fort trafic.

La let. c est un état de fait subsidiaire qui permet de prendre en compte les installations importantes pour le trafic de plus petite taille qui ne remplissent pas les exigences de la let. a ou b. Il s'agit d'éviter que de petites installations générant du trafic s'installent dans les environs immédiats d'une installation soumise à la contribution et profitent de l'offre de transports publics.

Du point de vue d'une desserte durable par les transports publics, seules les installations qui génèrent un trafic régulier et durable sont pertinentes. Par conséquent, seules les installations exploitées à l'année ou de manière saisonnière sont considérées comme des installations générant un trafic important au sens de l'alinéa 3, la saison étant définie comme une période de plusieurs mois et non pas seulement une ou deux semaines par saison. Ainsi, les grandes manifestations temporaires telles que les open airs ou les foires grand public, qui ne génèrent un grand volume de trafic que pendant une courte période, sont exclues de l'obligation de verser des contributions. En règle générale, ces grandes manifestations commandent directement auprès des entreprises de transport des prestations de transports publics supplémentaires limitées à la durée de la manifestation, qu'elles paient elles-mêmes. En outre, l'établissement doit être ouvert au moins trois jours par semaine pendant la durée d'exploitation annuelle ou saisonnière. Cette exigence supplémentaire permet d'exclure de l'obligation de contribution les établissements qui ne sont ouverts que certains jours de la semaine, par exemple uniquement le week-end. Cette exception vise les salles de spectacle ou les stades de sport et autres installations similaires qui ne nécessitent pas de desserte permanente par les transports publics. Il convient de noter que de tels établissements peuvent également conclure un accord de contribution aux transports publics, notamment lorsqu'ils sont desservis par une offre spéciale (p.ex. ligne de bus de nuit avec arrêt supplémentaire).

*Art. 105      Exception (art. 181 LMob)*

Comme les coûts non couverts des transports publics sont de toute façon pris en charge par les collectivités publiques, leurs installations générant un fort trafic sont exemptées de l'obligation de participation. Cette exception s'applique cependant qu'à des installations exploitées par des collectivités publiques (p.ex. écoles publiques).

*Art. 106      Participation (art. 181 LMob)*

En règle générale, la participation est fixée par convention entre la personne tenue de verser une contribution et la commune d'implantation. La contribution est ensuite attribuée aux commanditaires proportionnellement à leur participation. Pour des questions d'égalité, différents modes de calcul de la participation et différents taux de participation peuvent être convenus avec différentes personnes assujetties à la participation. La contribution maximale limite en premier lieu le montant des contributions, qui peut être fixé par décision si aucun accord n'est conclu. Mais elle constitue également un point de repère. Toutefois, la contribution maximale peut être dépassée si les deux parties sont d'accord. En particulier dans le cas de contributions forfaitaires, il peut arriver que la contribution maximale soit dépassée

certaines années, lorsque les coûts non couverts de l'offre de transport correspondante varient fortement d'une année à l'autre.

Le montant de participation se base sur les coûts non couverts de l'offre de transport qui dessert l'installation générant un fort trafic. Sont déterminants les coûts totaux non couverts par les collectivités publiques, indépendamment du fait que l'offre de transport soit commandée conjointement par la Confédération et l'Etat, seulement par l'Etat ou conjointement avec les communes.

### *6.3.2 Contrôle des comptes*

#### *Art. 107 Compétence (art. 182 LMob)*

Le contrôle des comptes des entreprises de transport n'est actuellement pas réglementé. Au vu des dernières actualités et des scandales, on constate qu'un examen approfondi des comptes par un organe spécialisé et indépendant est nécessaire. Il sera effectué par le SMO, en tant que service de surveillance pour le domaine considéré. Le contrôle des comptes en lien avec le trafic local est effectué en collaboration avec les communes ou communautés régionales, co-commanditaires de l'offre.

### *6.3.3 Répartition des indemnités d'exploitation du trafic régional des voyageurs entre les communes*

#### *Art. 108 à 111*

Ces articles correspondent sur le fond aux art. 13a à 13c RTr. Elles ont été reformulées afin de les rendre plus compréhensibles.

#### *Art. 112 Lignes ou prestations d'essai (art. 185 LMob)*

La législation actuelle ne prévoit aucune condition pour la subvention de ligne ou prestations d'essai de TRV et TL. Trois conditions cumulatives sont donc introduites afin d'éviter le subventionnement de lignes qui risquent de concurrencer une ligne existante ou de lignes qui ne respecteront à terme très probablement pas les exigences d'économicité et durabilité. De plus, elles doivent être jugées opportunes ou innovantes.

### *6.3.4 Communautés et mesures tarifaires*

#### *Art. 113 Contribution financière (art. 187 LMob)*

L'alinéa 1 contient un cas d'application de l'art. 187 LMob. Il s'agit d'éviter que d'éventuelles pertes de recettes n'engendrent des reports de coûts, par le biais d'une augmentation des tarifs ou via les impôts, vers d'autres personnes pas toujours plus aisées et d'ainsi éviter le transfert de l'intégralité des coûts aux utilisateurs.

L'alinéa 2 énonce un principe qui sert également aux objectifs de report modal.

## *7 Transport de personnes en taxi et en voiture de transport avec chauffeur*

#### *Art. 114 Notion de transport professionnel (art. 189 LMob)*

La notion « à titre professionnel » repose sur celle figurant à l'art. 3 al. 1<sup>bis</sup> et 1<sup>er</sup> de l'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 ; RS 822.222).

L'activité doit être régulière et effectuée dans le but de réaliser un profit économique. Conformément à l'art. 3 al. 1<sup>bis</sup> OTR 2, les courses sont considérées comme régulières si elles sont effectuées au moins deux fois dans des intervalles de moins de seize jours. Quant au profit économique, il est réputé réalisé lorsque le prix requis pour la course dépasse les coûts du véhicule et de l'indemnisation des dépenses du conducteur ou de la conductrice. Il s'en suit que si les courses effectuées ne sont pas régulières et/ou qu'il n'y a pas de but de réaliser un profit économique (par exemple le covoiturage), l'activité n'est pas soumise à autorisation selon la LMob.

Par ailleurs, aucune autorisation au sens de la loi sur la mobilité n'est requise si l'on est en présence de covoiturage. Dans ce cas, le conducteur ou la conductrice détermine lui-même la destination et lui-même le prix à l'itinéraire. Au surplus, le passager ou la passagère s'acquitte de la course, en principe, directement auprès du conducteur ou de la conductrice, sans diffuseur de course ou intermédiaire générant du profit.

#### *Art. 116      Registre cantonal (art. 189 LMob)*

Afin de faciliter l'échange d'informations entre les autorités concernées par les autorisations, un registre cantonal central est mis en place afin de répertorier les autorisations délivrées et pour permettre une coordination avec les autres autorités concernées. Le Service de la police du commerce (ci-après : SPoCo) est chargé de la mise en place et de la gestion du système d'information y relatif.

Le registre contiendra les données de base relatives aux autorisations, c'est-à-dire les coordonnées de la personne, le numéro de véhicule, le numéro d'identification et la durée d'autorisation. Il ne s'agit pas de données sensibles ou de profils de personnalités.

Les communes ont accès au registre afin d'y saisir leurs autorisations de stationnement délivrés en application de l'art. 195 LMob et son règlement. Selon les statistiques établies par l'Office de la circulation et de la navigation (ci-après : OCN), plusieurs communes du canton délivrent actuellement des concessions de taxi. Il sied de relever que les autorisations cantonales constituent en principe un prérequis à l'obtention d'une autorisation communale de stationnement. Le SPoCo et les communes se coordonnent pour la délivrance des autorisations respectives.

La Police cantonale, autorité de contrôle, et l'OCN, autorité en charge des autorisations des admissions des véhicules, ont également accès au registre afin de faciliter la coordination.

#### *Art. 115      Compétences (art. 192 LMob)*

Cet article détermine l'autorité compétente pour délivrer les autorisations prévues par la loi sur la mobilité. Il s'agit du SPoCo car l'activité économique réglementée tombe dans son champ de compétence.

#### *Art. 117      Carte de taxi et/ou de limousine – Demande (Art. 193 et 196 LMob)*

Cet article contient les principes réglant la demande d'obtention de la carte de taxi et/ou de limousine. La demande se fait à l'aide d'un formulaire officiel prévu à cet effet. Contrairement à l'avant-projet mis en consultation il est renoncé à l'exigence de la signature de la demande afin de permettre une éventuelle digitalisation de la procédure d'autorisation.

*Art. 118 Carte de taxi et/ou de limousine – Décisions de condamnations incompatibles (art. 193 al. 1 let. b et c et art. 196 al. 1 LMob)*

Les infractions énumérées à l'alinéa 1 sont jugées incompatibles avec l'exercice de la profession de chauffeur de taxi et de limousine dans la mesure où il y a un risque de mettre en danger la sécurité des clients et clientes. La sécurité est l'intérêt public premier à protéger.

L'alinéa 2 laisse un pouvoir d'appréciation à l'autorité. Le SPoCo se doit d'examiner si la condamnation en question est effectivement incompatible avec l'exercice de la profession de chauffeur. Il tient notamment compte de la gravité des faits ou de leur réitération, du temps écoulé depuis le prononcé de la décision, respectivement de la condamnation, ainsi que du risque de récidive.

*Art. 119 Enseigne lumineuse (art. 194 al. 2 LMob)*

L'enseigne lumineuse est l'élément distinctif d'un taxi par rapport à un véhicule limousine. Elle est réservée qu'aux taxis en service. Lorsqu'un taxi n'est pas en service, par exemple parce qu'il effectue une course de service de limousine ou lorsqu'il est utilisé pour des raisons privés, l'enseigne lumineuse doit être masquée ou démontée. Durant la pause obligatoire, le chauffeur n'a en revanche pas besoin de démonter l'enseigne.

*Art. 120 Taximètre (art. 194 al. 2 LMob)*

Un taximètre est un instrument de mesure électronique que l'on retrouve dans les taxis. Il est utilisé pour déterminer le prix d'une course en fonction de la distance et du temps passé dans le véhicule. Les taximètres sont soumis à l'ordonnance du DFJP du 5 novembre 2013 sur les taximètres (OIMes ; RS 941.210.6) et doivent satisfaire aux exigences essentielles fixées à l'annexe 1 OIMes. Seules les entreprises agréées par l'office cantonal des véhicules sont autorisées à monter ou réparer les taximètres.

*Art. 121 Vignette (art. 196 al. 3 LMob)*

La vignette permet aux usagers et usagères ainsi qu'aux organes de contrôle d'identifier les véhicules de limousines qui – contrairement aux taxis – ne sont pas munis d'enseigne lumineuse. La vignette comporte en principe les données suivantes : l'identité du titulaire de la vignette (nom, prénom, date de naissance), le numéro de plaque du véhicule ; les dates de début et de fin de validité de l'autorisation et sa date d'émission.

*Art. 122 Autorisation de diffuseur de course (art. 197 LMob)*

Les diffuseurs de courses (tels que Uber ou autres centrales téléphoniques par exemple) doivent obtenir une autorisation du SPoCo pour exercer leur activité sur le territoire cantonal. Des entités comme « BlaBlaCar » (site de partage de véhicules avec prélèvement de frais de réservation), pour autant qu'il s'agit de transport professionnel de personnes, devraient également requérir une autorisation.

Les diffusions de courses « peer-to-peer » (de privé à privé) ainsi que les prestataires de service multimodale (Mobility-as-a-Service, p.ex. « Whim ») ne sont pas concernés.

*Art. 123      Mesure pénale (art. 202 LMob)*

Alors que la compétence pour les mesures administratives relève de la compétence du SPoCo, les amendes pour violation des dispositions de la section 7 de la loi sur la mobilité sont prononcées par le Préfet.

*Art. 124      Émoluments (art. 203 LMob)*

Cet article détermine les émoluments applicables à toutes nouvelles demandes ou demandes de renouvellement d'une autorisation.

*8 Dispositions transitoires*

*8.1 Droit transitoire relatif aux modalités de transfert des routes*

*Art. 125 à 128*

Ces dispositions règlent les détails du transfert de propriété suite à l'adoption du plan du réseau des routes cantonales. Le Conseil d'Etat confirmera le transfert de chaque route par arrêté. Etant donné que la loi sur la mobilité ne prévoit pas de transfert de routes de l'Etat vers les communes, il n'y a pas de nécessité de prévoir de dispositions transitoires pour ce cas de figure.

Par *en suspens* au sens de l'article 128 al. 2 on entend tout projet mis à l'enquête.

*8.2 Droit transitoire relatif au transport de personnes en taxi et en limousine*

*Art. 129      Mise en place du registre cantonal (191 al. 2 LMob)*

Ces dispositions règlent les détails du transfert de propriété suite à l'adoption du plan du réseau des

Le registre cantonal prévu à l'art. 114 est mis en place dans un délai de deux ans après l'entrée en vigueur du présent règlement. Ce délai coïncide avec le délai de deux ans dans lequel les chauffeurs de taxi et de limousine ainsi que les diffuseurs de courses doivent déposer les documents nécessaires à l'obtention de leurs autorisations (cf. art. 210 LMob).

De plus, les communes disposent d'un délai correspondant pour mettre en conformité leur règlement sur les taxis en conformité avec la législation sur la mobilité. Cela leur permet de continuer à appliquer leur règlement durant la phase transitoire et leur donne le temps de se coordonner de manière suffisante avec le SPoCo pour la transition aux autorisations cantonales.

*Art. 130 et 131*

Ces dispositions règlent le régime transitoire des autorisations afin de permettre au SPoCo de s'organiser et mettre en place les formulaires pour les demandes. Durant ce régime, les personnes qui ont déjà une autorisation communale pour l'exercice de service de taxi peuvent poursuivre d'office leur activité pendant 12 mois. Une prolongation de la part de la commune n'est pas nécessaire.

Les nouvelles personnes qui souhaitent exercer l'activité de transport de taxi et de limousine peuvent obtenir une autorisation provisoire, valable 6 mois dès l'entrée en vigueur de la loi.



À la fin de ce régime transitoire les personnes doivent faire les démarches afin d'obtenir les autorisations au sens des art. 193 à 197 LMob.

### *8.3 Autres dispositions*

*Art. 132 Subventions d'objets édilitaires exigés (art. 167 al. 2 et 3 LMob)*

Les projets édilitaires exigés peuvent fait l'objet d'une subvention que s'ils ont été mis à l'enquête publique après l'entrée en vigueur du présent règlement.

*Art. 133 Inscription au REG (art. 91 LMob)*

En application de l'art. seuls les personnes inscrites comme ingénieur-e au registre A ou B du REG seront habilités à établir des plans d'infrastructure de mobilité (à l'exception des chemins de mobilité douce pour piétons). Comme l'inscription au registre peut parfois prendre plusieurs mois, il est renoncé temporairement, pendant 6 mois, à cette condition.

*Art. 134 Géodonnées de base relatives à la mobilité (art. 4 LMob)*

Etant donné que OCGéo est actuellement en consultation, le catalogue de géodonnées de bases n'est pas encore applicable. En attendant l'adoption de l'ordonnance par le Conseil d'Etat, le Service du cadastre et de la géomatique est chargé de fournir, sur demande, les informations sur les géodonnées de base relatives à mobilité.

### **Dispositions finales**

Les modifications des dispositions dans les règlements annexes sont en principe d'ordre formel. Il s'agit soit de déplacer des dispositions entières dans le RMob (p.ex. art. 66 RCEaux) ou de remplacer la terminologie (p.ex. « plan de route » par « plan d'infrastructure de mobilité »).

Deux modifications d'ordre matériel sont commentées ci-après :

- > Art. 16 al. 1 du règlement du 1er août 2022 sur la scolarité obligatoire (RSF 7411.0.11):

Si le transport scolaire est reconnu et qu'il est effectué via un transport public, l'élève a droit au remboursement du titre de transport. De plus, au vu des risques d'accidents, la commune devra l'accompagnement adéquat dans le bus si l'élève à moins de 7 ans, c'est-à-dire de 1 à 3H (y compris).

L'accompagnement doit être adéquat, respectivement proportionné. Il s'agit donc pas nécessairement d'un accompagnant ou une accompagnante par élève.

La commune peut mettre à disposition une personne assurant l'accompagnement ou indemniser par exemple l'entreprise de transport pour la mise à disposition d'un ou une accompagnant-e.

- > Art. 1 de l'arrêté du 23 février 2010 désignant les associations cantonales, non affiliées à une association d'importance nationale habilitées à former opposition et recours (RSF 710.12)

L'article 1 de l'arrêté est modifié dans le sens où PRO VELO Fribourg/Freiburg y est intégré. Cette modification fait suite à une demande formulée dans le cadre de la

consultation et donne la possibilité à PRO VELO Fribourg/Freiburg un droit de recours dit « idéal » en plus du droit de recours dit « égoïste » ou « corporatif ».