

## **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 de l'avant-projet de règlement actuellement mis en consultation. Le présent rapport explicatif accompagne cet avant-projet.

### **2 COMMENTAIRE DES DISPOSITIONS**

#### *Art. 1 Compétence (art. 4 LMob)*

Cet article détermine quelle autorité est compétente en matière des données. La compétence est attribuée au Service de la mobilité (ci-après : SMO) qui est le service compétent pour la planification, au sens large, des réseaux de mobilité.

Le SMO peut mettre en place un observatoire sur la mobilité qui comporte un dispositif permettant l'acquisition des données et leur valorisation subséquente, pour, notamment étudier les différents comportements en termes de mobilité et cerner les potentiels en termes de report modal.

#### *Art. 2 Géodonnées de base*

Par géodonnée 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, appelées *géodonnées de base* en application de l'art. 3 al. 1 let. c LGéo, sont identifiées dans l'annexe 1. 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.

L'alinéa 3 précise les tâches des communes en ce qui concerne leurs géodonnées.

#### *Art. 3 Cadastre des restrictions de droit public à la propriété foncière (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).

Lorsqu'une zone réservée est publiée, elle doit déjà faire l'objet d'une inscription, de manière provisoire, au cadastre afin que le public puisse la consulter en ligne. La version numérique publiée fait foi car elle est souvent plus précise que le plan imprimé.

#### *Art. 4 Traitement de données personnelles (art. 4 et 191 LMob)*

L'alinéa 1 renvoie au règlement sur la sécurité des données personnelles qui fixe les principes généraux et les exigences minimales en matière de sécurité des données personnelles.

L'alinéa 2 introduit le principe selon lequel les données doivent être pseudonymisées le plus tôt possible dans le processus. La pseudonymisation est un traitement des données personnelles de manière qu'on ne puisse pas attribuer les données à une personne physique sans avoir recours à des informations supplémentaires.

#### *Art. 5 et 6*

Ces articles déterminent les compétences des deux services principaux en charge de la mise en œuvre de la loi sur la mobilité. Les deux sont rattachés à la Direction du développement territorial, des infrastructures, de la mobilité et de l'environnement (ci-après : DIME) selon la loi du 16 octobre 2001 sur l'organisation du Conseil d'Etat et de l'administration (LOCEA ; RSF 122.0.1)

Le Service des ponts et chaussées (ci-après : 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 communaux.

Le SMO est le service en charge de la planification générale des réseaux de mobilité. Il est en outre en charge du domaine des transports publics. Il se charge aussi de la publication des plans fédéraux tels que 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. En vertu de la législation fédérale, les cantons sont en charge de la publication de ces plans et rédigent un préavis à l'attention de l'office fédéral.

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 qui les concernent.

#### *Art. 7 Communes (art. 8 LMob)*

Les compétences des communes sont déterminées par la loi sur la mobilité (ci-après : LMob). La Direction a la compétence de 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).

*Art. 8 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. 9 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.

*Art. 10 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.

*Art. 11 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 de 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'ont 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.

*Art. 13 à 18*

La compétence interne à l'administration est déterminée pour chaque instrument de planification.

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 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 à 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.

*Art. 19 Compétence (art. 55 LMob)*

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

L'alinéa 2 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. 20 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)).

*Art. 21 Compétence (art. 73 al. 1 et art. 74 al. 1 LMob)*

Il s'agit de déterminer les compétences à l'interne de l'administration. Le SPC reste le service compétent de la signalisation, à l'exception des itinéraires dédiés au cyclotourisme qui revêtent déjà actuellement de la compétence du SMO.

*Art. 22 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.

*Art. 23 Signalisation des itinéraires officiels de loisirs (art. 67 LMob)*

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

*Art. 24 Signalisation des voies navigables (art. 68 LMob)*

Cet article détermine la compétence interne 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 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.

*Art. 25 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 de plan d'infrastructure de mobilité.

*Art. 26 et 27*

Ces deux articles codifient la pratique actuelle. La référence aux surfaces entretenues permet d'avoir une répartition des frais équitable.

*Art. 28 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. Il s'agit de d'abord procéder au service sur les routes à grand débit, respectivement les voies cyclables de liaison.

L'alinéa 3 correspond à la pratique.

*Art. 29 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.

En ce qui concerne l'éclairage il convient également de prendre en compte les conditions prévues à l'art. 15a de la loi du 9 juin 2000 sur l'énergie (RSF 770.1).

*Art. 30 Installation à câbles sans concession (art. 85 et 100 al. 2 LMob)*

Cet article reprend les art. 1 et 2 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). L'arrêté sera abrogé avec l'entrée en vigueur de la LMob et du règlement d'exécution.

*Art. 31 Contenu plan d'infrastructure de mobilité (art. 86 al. 1 LMob)*

Cet article correspond à la pratique actuelle. 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).

*Art. 32 Zones réservées (art. 88 ss LMob)*

Il s'agit de préciser la pratique actuelle en matière de zone 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 mobilité douce dédiés aux loisirs afin d'alléger les exigences pour ces plans.

*Art. 34 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 (adoption de plans et décision sur éventuelles oppositions avec transmission du dossier pour approbation à la DIME).

*Art. 35 – 38*

La planification des infrastructures de mobilité entre souvent en conflit avec d'autres planifications telles que celle 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).

*Art. 39 Règles et normes techniques applicables (art. 96 LMob)*

Cet article correspond à l'art. 22 RELR.

*Art. 40 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. 41 et 42*

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 2,50 mètres.

*Art. 43 Arrêts des transports publics (art. 97 al. 2 LMob)*

À l'alinéa 1, la compétence en matière de planification des arrêts de bus est attribuée au SMO étant donné qu'il est le service en charge de la planification des transports publics.

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 également attribuée au SMO à l'alinéa 2.

Finalement, la compétence pour définir le standard de construction d'un arrêt de bus relève de la compétence du SPC, service expert en matière de construction des infrastructures de mobilité et représentant de l'Etat propriétaire d'infrastructure de mobilité. Le standard de construction est notamment déterminant pour le financement des arrêts de bus sur route communale.

*Art. 44 Examen préalable (art. 100 al. 4 LMob)*

Cet article reprend la pratique en la matière.

*Art. 45 Aménagements de traversée de localité (art. 98 LMob)*

L'alinéa 1 correspond à la pratique actuelle. L'alinéa 2 est repris de l'art. 21a LR. Le plan directeur communal d'une commune définit en principe les périmètres de valorisation des traversées de localité (Valtraloc).

*Art. 46 Plan d'aménagement de détail (art. 102 LMob)*

L'article pose la base de la collaboration interne entre services pour le traitement des dossiers. Le projet d'infrastructure de mobilité, qui est développé dans le cadre d'un plan d'aménagement de détail, est traité en parallèle par le SPC avant son approbation coordonnée avec celle du plan d'aménagement de détail. Cela permet de s'assurer que les deux plans soient coordonnés.

*Art. 47 Début anticipé des travaux (art. 104 LMob)*

Cet article est le pendant de l'art. 99 ReLATEC. Cela correspond déjà à une pratique actuelle.

*Art. 48 Notion de début de travaux (art. 106 LMob)*

Cet article est le pendant de l'art. 100 ReLATEC.

*Art. 49 Exécution des travaux sur les infrastructures en propriété de l'Etat (art. 111 LMob)*

Le SPC étant le service en charge de la construction des infrastructures de mobilité cantonales, il convient de lui remettre la compétence à l'interne pour l'exécution des travaux.

*Art. 50 Mise en service – Compétences (art. 117 LMob)*

Cet article est inspiré de l'art. 21 du règlement d'exécution du 1<sup>er</sup> avril 2020 de la loi sur les routes et les voies publiques du canton de Neuchâtel (RELRVP ; RSN 735.100). Il permet de clarifier les conditions et les compétences pour une mise en service d'une infrastructure de mobilité.

*Art. 51 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.

*Art. 52 et 53*

Le nombre de places de parc minimales pour un parking de taille significative repose sur la fiche T107 « Centre commerciaux » du plan directeur cantonal où 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.

La compétence est attribuée au SMO d'une part en raison de sa compétence en matière de données.

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

Cet article n'appelle pas de remarques.

*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 et 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 détentriche en se basant sur le numéro de châssis du véhicule.

*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 de la limite 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           Ecoulement des eaux des fonds voisins – Autorisation (art. 133 al. 2 LMob)*

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

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

*Art. 60           Ecoulement 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 au profil d'espace libre pour 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 à la route est désormais mesurée depuis le bord de la chaussée, contrairement à la LR où la distance se mesurait depuis l'axe.

L'alinéa 1 définit ce qu'on entend par chaussée pour l'application de l'art. 136 LMob.

L'alinéa 2 précise que les distances se calculent de manière linéaire et non pas par palier comme l'on pourrait 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 ne fait que reprendre 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.



*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 LMob)*

A 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.

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 de représentants et représentantes des écoles du cycle d'orientation car ces dernières influencent considérablement l'offre en transports publics. Les écoles primaires, qui elles aussi ont une influence sur l'offre, ne sont pas explicitement mentionnées car elles relèvent de la compétence des communes déjà représentées dans le groupe.

Le groupe a la possibilité d'y associer les entreprises de transport public.

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

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

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

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'offre. 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 au 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 Courgevaux 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.

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. A 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 (Marlypiscine – Corminboeuf) et du Funiculaire, remplissent cette condition.

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, notamment la ligne 8 (Marlypiscine – Corminboeuf) et le Funiculaire rempliraient 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, lorsqu'aucun taux minimal n'est atteint, après un avertissement et un temps d'ajustement, l'Etat ne co-commandera plus l'offre. 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. Les entreprises de transport restent néanmoins tenues de remettre périodiquement un rapport d'efficacité à l'attention des co-commanditaires.

*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.

*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.

*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 terrain supplémentaires pour le déplacement du trottoir. L'Etat prendra en charge la valeur résiduelle.

*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 piétons à partir de ce nombre.

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.

*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.

Il est prévu de subventionner la part qui dépasse le seuil de 1 million afin d'éviter que des aménagements de moindres coûts soient prétérités ou poussés à dépasser le seuil pour tout se faire subventionner. Le montant de 1 million est majoré ou réduit à l'aide de l'indice des prix de la construction pour la région Espace Mittelland, édité par l'Office fédéral de la statistique et publié semestriellement en juin et décembre.

*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.

*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.

*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 l'indemnisation des arrêts de bus 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.

L'indemnité couvre la réalisation standard et l'équipement standard de l'arrêt. Il convient de relever que les abribus sont 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.

*Art. 97 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.

*Art. 98 Fonds fédéral d'infrastructure ferroviaire (art. 183 al. 3 LMob)*

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

### *Art. 99 et 100*

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 99 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.

### *Art. 101 et 102*

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 101 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 dépôt minute et des places de stationnement taxis.

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.

*Art. 103 Principe (art. 181 LMob)*

Ces articles concrétisent la participation d'exploitants et exploitantes d'installations générant un fort trafic à l'offre en transports 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 transport public 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 l'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 longterm. 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 transport public 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. 104 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 peuvent être exemptées de l'obligation de participation.

*Art. 105 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, de différents modes de calcul de la participation et de 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.

*Art. 106 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.

*Art. 107 à 110*

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

*Art. 111 Lignes ou prestations d'essai (art. 185 LMob)*

La législation actuelle ne prévoit aucune condition pour la subvention de ligne ou prestations d'essai. Trois conditions sont donc introduites afin d'éviter la subvention 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.

*Art. 112 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.

Etant donné que l'art. 187 al. 3 LMob implique que les communes soient également parties prenantes à des mesures tarifaires permettant un accès à tarif réduit ou gratuit à certaines catégories de personnes, la participation de l'Etat ne s'opère qu'à condition que la ou les communes concernées s'impliquent également. La participation de l'Etat ne dépassera pas l'effort consenti par la ou les communes.

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

*Art. 113 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. 114 Registre cantonal (art. 189 LMob)*

Afin de faciliter l'échange d'informations entre les autorités concernées par les autorisations (Service de la police du commerce, Office de la circulation et de la navigation, police cantonale, polices locales) un registre cantonal central est mis en place afin de répertorier les autorisations délivrées et pour permettre une coordination avec les autres autorités concernées tels que l'OCN et la Police cantonale.

Les communes ont également accès au registre afin d'y saisir leurs autorisations de stationnement délivrés en application de l'art. 195 LMob et son règlement. Il sied de relever que les autorisations cantonales constituent en principe un prérequis à l'obtention d'une autorisation communale de stationnement. Le Service de la police du commerce (ci-après : SPoCo) et la commune se coordonnent pour la délivrance des autorisations respectives.



S'agissant du registre, celui-ci devra être mis en place d'ici un délai de deux ans dès l'entrée en vigueur du règlement afin de donner au SPoCo le temps nécessaire pour la mise en place.

*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. 116      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 disposition légale se veut volontairement succincte afin de laisser le SPoCo déterminer les documents nécessaires (copie de pièce d'identité, permis de construire, extrait du casier judiciaire, etc.).

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

Cet article permet de régler les cas où les demandes d'autorisation présentent des erreurs ou sont incomplètes.

*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      Carte de taxi et/ou de limousine – Renouvellement (art. 193 al. 1 et art. 196 al. 1 LMob)*

Une autorisation n'est pas tacitement prolongée, respectivement renouvelée mais doit faire l'objet d'une nouvelle demande déposée à temps, avant l'échéance de la précédente.

*Art. 120      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.

*Art. 121      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. 122 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.

*Art. 123 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) devraient également requérir une autorisation.

*Art. 124 Mesure pénale (art. 202 LMob)*

Pendant que la compétence pour les mesures administratives relève de la compétence du SPoCo, les amendes pour violation des dispositions du chapitre 7 de la loi sur la mobilité sont prononcées par le Préfet ou la Préfète. Les communes restent compétentes pour les amendes et décisions administratives liées aux autorisations de stationnement.

*Art. 126 à 129 Dispositions transitoires*

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.

Par suspens au sens de l'article 129 on entend tout projet mis à l'enquête.