

*Avant-projet du 9 février 2021*

## **Loi sur la mobilité (LMob)**

*du ...*

---

Actes concernés (numéros RSF):

Nouveau:

Modifié(s): 140.2 | 210.1 | 214.6.1 | 411.0.1 | 551.1 | 632.1 | 710.1 | 750.1 |  
76.1 | 781.1 | 812.1 | 917.1 | 921.1 | 931.1 | 941.2 | 951.1

Abrogé(s): 741.1 | 741.8 | 780.1

---

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

Vu la Constitution du canton de Fribourg du 16 mai 2004, notamment son article 78;

Vu le message du Conseil d'Etat du ...;

Sur la proposition de cette autorité,

*Décète:*

## **I.**

### **1 Dispositions générales**

#### **Art. 1 Buts**

<sup>1</sup> La loi a pour but de promouvoir une mobilité durable.

<sup>2</sup> Elle a également pour but:

- a) de mettre en œuvre un système global, sûr et efficace de mobilité, en tenant compte des besoins de déplacement de tous les usagers et usagères;
- b) de favoriser la mobilité douce ainsi que l'usage des transports collectifs et d'assurer leurs sécurité et fluidité;
- c) de coordonner la planification et la mise en œuvre des différentes thématiques en matière de mobilité avec les objectifs de l'aménagement du territoire, de l'énergie et de la protection de l'environnement;
- d) de favoriser l'innovation en matière de mobilité;
- e) de garantir la simplicité et la célérité des procédures;
- f) d'assurer une répartition équilibrée et efficace des tâches et des coûts entre l'Etat et les communes.

## **Art. 2**     Objet

<sup>1</sup> La présente loi règle la mobilité sous toutes ses formes dans le canton.

<sup>2</sup> Elle s'applique au trafic individuel et collectif des personnes et des marchandises ainsi qu'à toutes les infrastructures de mobilité au sens de l'article 26.

<sup>3</sup> Les routes d'amélioration foncière qui servent majoritairement un intérêt d'exploitation agricole, forestière ou alpestre sont soumises à la législation sur les améliorations foncières.

<sup>4</sup> La mobilité scolaire est régie par la législation sur la scolarité obligatoire.

<sup>5</sup> Demeure réservée la législation fédérale.

## **Art. 3**     Principes

<sup>1</sup> Les différentes formes de mobilité doivent être coordonnées entre elles ainsi qu'avec l'aménagement du territoire et les politiques sectorielles qui impactent les déplacements.

<sup>2</sup> L'Etat veille à l'efficacité, l'attractivité et la sécurité du système de mobilité, en particulier, de la mobilité douce, des transports publics, du transport motorisé sur route et des autres formes de transport.

<sup>3</sup> Il est tenu compte de l'évolution des scénarios climatiques.

## **Art. 4**     Relevés de données et obligation d'information

<sup>1</sup> Les Services relèvent toutes les données relatives à la mobilité qui paraissent nécessaires pour atteindre les objectifs de la présente loi.

<sup>2</sup> Ils procèdent notamment tous les cinq ans à un comptage de la charge de trafic sur les routes cantonales ainsi qu'un relevé de l'état de la chaussée.

<sup>3</sup> Ils sont autorisés à collecter auprès des particuliers et des autorités publiques – dans le respect de la protection des données des utilisateurs –:

- a) des données sur l'utilisation des places de stationnement (notamment le prix, la durée, les usagers, etc.);
- b) des données sur l'utilisation des transports publics (notamment le prix, la fréquence, l'occupation des lignes, etc.);
- c) d'autres données qui ont un lien étroit avec l'accomplissement de leurs tâches.

<sup>4</sup> Ils peuvent publier ces données dans la mesure où cette publication est nécessaire pour atteindre les objectifs fixés et répond à un intérêt public majeur.

## 2 Compétences

### Art. 5 Conseil d'Etat

<sup>1</sup> Le Conseil d'Etat a les attributions suivantes:

- a) il exerce la haute surveillance dans les domaines régis par la présente loi;
- b) il édicte le règlement d'exécution et désigne la direction et les services chargés de veiller à l'application;
- c) il exerce les attributions qui lui sont dévolues par la présente loi.

### Art. 6 Direction compétente

<sup>1</sup> La Direction chargée de la mobilité (ci-après: la Direction) exerce les attributions qui lui sont dévolues par la présente loi.

<sup>2</sup> En particulier, elle met en œuvre et coordonne la politique cantonale de mobilité, elle surveille les routes cantonales et elle est l'autorité compétente pour l'exécution de la législation fédérale et cantonale dans ce domaine, sous réserve des compétences des autres autorités.

<sup>3</sup> La Direction est compétente pour assumer toutes les tâches découlant de la présente loi si celle-ci ne prévoit pas expressément la compétence d'une autre autorité.

<sup>4</sup> La Direction est l'interlocutrice des offices fédéraux des routes et des transports, notamment pour les procédures d'approbation des plans des routes nationales et des chemins de fer.

### Art. 7 Services

<sup>1</sup> Les Services chargés de la mobilité et des ponts et chaussées (ci-après: les Services) exercent les attributions qui leur sont dévolues par la présente loi.

<sup>2</sup> Les Services soutiennent la Direction dans l'accomplissement de ses tâches.

<sup>3</sup> Les Services exercent la surveillance de l'application de la présente loi par les communes.

<sup>4</sup> Le règlement d'exécution détermine les compétences de chaque Service.

**Art. 8**      Communes

<sup>1</sup> Sous réserve des attributions de la Direction, les communes exercent la surveillance sur les routes communales et privées à usage public.

<sup>2</sup> Les communes exercent les tâches qui leur sont confiées par la présente loi et le règlement d'exécution.

**Art. 9**      Commission consultative mobilité

<sup>1</sup> Une commission consultative pour la mobilité est instituée par le Conseil d'Etat pour examiner les problèmes généraux relatifs à ce domaine, faire des propositions et donner son avis sur des problèmes particuliers de mobilité.

<sup>2</sup> La composition de la Commission est représentative des régions et des parties linguistiques ainsi que des acteurs concernés.

<sup>3</sup> Elle comprend au maximum quinze membres, dont cinq sont désignés par le Grand Conseil. Les autres membres sont désignés par le Conseil d'Etat.

<sup>4</sup> Elle peut créer des groupes de travail pour des politiques sectorielles ou des projets concrets. Des experts et expertes peuvent y être associés.

**3 Instruments de planification**

**Art. 10**    En général

<sup>1</sup> La mobilité au sein du canton est organisée par:

- a) la stratégie cantonale de mobilité;
- b) le plan du réseau des routes cantonales;
- c) le programme de construction des routes cantonales;
- d) le plan du réseau routier communal;
- e) le plan du réseau des chemins pour piétons;
- f) le plan cantonal des chemins de randonnée;
- g) le plan du réseau cantonal et les plans des réseaux communaux des voies cyclables;
- h) le plan cantonal et les plans intercommunaux et communaux des transports publics;
- i) les plans sectoriels.

**Art. 11** Stratégie cantonale de mobilité

<sup>1</sup> La stratégie cantonale de mobilité se fonde sur les autres instruments de planification de l'article 10 let. b à i. Elle contient l'ensemble des itinéraires de mobilité et l'état de situation de toutes les infrastructures de mobilité qu'ils empruntent, y compris leur taux d'utilisation et leur état, ainsi que les objectifs de mobilité pour les vingt prochaines années.

<sup>2</sup> Le Conseil d'Etat l'actualise en début de chaque législature et l'adresse pour information au Grand Conseil avec un rapport sur les objectifs de la stratégie atteints.

<sup>3</sup> Elle est liante pour les autorités, notamment en vue de l'élaboration des autres instruments de planification.

<sup>4</sup> Elle tient compte des stratégies transversales et des autres politiques.

**Art. 12** Plan du réseau des routes cantonales

<sup>1</sup> Le plan du réseau des routes cantonales détermine les routes cantonales.

<sup>2</sup> Le Conseil d'Etat adopte le plan du réseau des routes cantonales et l'adapte si nécessaire.

**Art. 13** Programme de construction des routes cantonales

<sup>1</sup> Le programme de construction détermine l'ordre dans lequel les routes cantonales sont construites, réaménagées et assainies.

<sup>2</sup> La Direction l'établit tous les cinq ans et l'actualise au fur et à mesure.

<sup>3</sup> Il ne peut être dérogé à l'ordre de construction prévu par le programme de construction que dans des cas justifiés, notamment en cas d'urgence ou d'intérêts publics prépondérants.

**Art. 14** Plan du réseau routier communal

<sup>1</sup> Le plan du réseau routier communal détermine les routes communales.

<sup>2</sup> Il répertorie les routes privées à usage public.

<sup>3</sup> Il est adopté par la commune et intégré au plan directeur communal et au plan directeur régional.

**Art. 15** Plans du réseau de chemins pour piétons

<sup>1</sup> Les communes planifient leur réseau de chemins pour piétons dans leur plan directeur communal.

<sup>2</sup> Dans ce plan, les communes fixent les principes et les objectifs en matière de chemins pour piétons, indiquent les chemins existants et le tracé de ceux en projet, ainsi que les traversées piétonnes à réaménager, et proposent des mesures de circulation favorisant la liberté de déplacement des piétons. Elles portent une attention particulière aux chemins de l'école.

**Art. 16** Plan cantonal des chemins de randonnée

<sup>1</sup> La Direction planifie le réseau des chemins de randonnée par le plan cantonal des chemins de randonnée, sur proposition de l'organisme touristique officiel du canton selon la législation sur le tourisme.

<sup>2</sup> Le plan cantonal des chemins de randonnée contient les principes et les objectifs de l'Etat en matière de chemins de randonnée, les chemins existants et le tracé de ceux en projet. Y sont notamment indiqués la nature des revêtements de ces chemins, ainsi que les traversées piétonnes dangereuses à réaménager.

<sup>3</sup> Il est révisé au moins tous les dix ans.

**Art. 17** Voies cyclables – Plan du réseau cantonal des voies cyclables

<sup>1</sup> La Direction planifie les voies cyclables cantonales par un plan du réseau cantonal des voies cyclables.

<sup>2</sup> Le plan du réseau cantonal des voies cyclables contient les principes et les objectifs de l'Etat en matière de voies cyclables, les voies cyclables existantes et le tracé de celles en projet. Y sont notamment indiqués la nature des revêtements de ces chemins, ainsi que les traversées cyclables dangereuses à réaménager.

<sup>3</sup> Les bandes et les pistes cyclables ne s'excluent pas.

<sup>4</sup> Il est révisé au moins tous les dix ans.

**Art. 18** Voies cyclables – Planification communale

<sup>1</sup> Les communes planifient leur réseau de voies cyclables communales dans leur plan directeur communal.

<sup>2</sup> Ce réseau complète celui des voies cyclables cantonales et sert principalement au déplacement à l'intérieur de la zone d'habitation.

**Art. 19** Plans des transports publics – Plan cantonal des transports publics

<sup>1</sup> La Direction établit le plan cantonal des transports publics en vue de la coordination des transports publics dans le canton.

<sup>2</sup> Le plan cantonal des transports publics contient les principes et les objectifs de l'Etat en matière d'offre de transports publics dans le canton.

**Art. 20** Plans des transports publics – Plan intercommunal des transports publics

<sup>1</sup> Plusieurs communes peuvent établir un plan intercommunal des transports publics, notamment pour résoudre des problèmes particuliers au niveau régional.

<sup>2</sup> Le plan intercommunal des transports publics doit être approuvé par la Direction.

<sup>3</sup> Pour les aspects liés à la mobilité, les plans d'une communauté régionale sont considérés comme un plan intercommunal des transports publics.

**Art. 21** Plans des transports publics – Plan directeur communal

<sup>1</sup> Les communes organisent leurs transports publics dans leur plan directeur communal.

**Art. 22** Plans sectoriels

<sup>1</sup> La Direction peut établir des plans sectoriels sur des aspects spécifiques de mobilité (tels que les aménagements cyclables, les installations de parc relais, le stationnement ou les interfaces multimodales).

**Art. 23** Liens avec les plans directeurs

<sup>1</sup> Les plans prévus par la présente loi doivent être coordonnés avec le plan directeur cantonal et ne peuvent pas être contraires à celui-ci.

<sup>2</sup> Les plans communaux doivent être coordonnés avec les plans directeurs régionaux et ne peuvent pas être contraires à ceux-ci.

**Art. 24** Principes de planification

<sup>1</sup> Les plans lient les autorités.

<sup>2</sup> Lors de l'approbation des plans de réseaux communaux ou lors de l'élaboration de ses propres plans de réseaux, la Direction veille à ce que les itinéraires existants ou en projet forment un réseau:

- a) cohérent, suffisamment dense et homogène;
- b) relié adéquatement avec les réseaux des communes limitrophes respectivement des cantons voisins du même type et avec les autres types de réseaux communaux et cantonaux;
- c) séparant les itinéraires les uns des autres, soit la mobilité piétonne, le trafic cycliste et le trafic motorisé, lorsque cela est possible et opportun;

- d) aussi sûr que possible;
- e) aussi attrayant que possible, lorsqu'il s'agit d'un réseau de mobilité douce;
- f) permettant la détente, lorsqu'il s'agit d'un itinéraire pour les loisirs.

#### **Art. 25** Consultation

<sup>1</sup> Lors de la planification de ses réseaux, l'Etat consulte les communes concernées et les acteurs intéressés.

<sup>2</sup> Lors de la planification de leurs réseaux, les communes consultent les services cantonaux concernés, les communes limitrophes et les acteurs intéressés.

<sup>3</sup> Lorsqu'il est à prévoir qu'un tronçon de réseau en cours de planification ne nécessitera la construction d'aucune infrastructure de mobilité, les propriétaires fonciers susceptibles d'être concernés sont consultés au préalable. Le règlement d'exécution détermine la procédure de décision.

## **4 Infrastructures**

### **4.1 Notions**

#### **Art. 26** Infrastructure de mobilité

<sup>1</sup> Sont des infrastructures de mobilité tous les ouvrages et installations qui servent à la mobilité.

<sup>2</sup> Sont compris dans les infrastructures notamment les routes, les chemins, les chemins de fers, les remontées à câble, les voies navigables et leurs abords ainsi que les places d'arrêt, de chargement ou de rassemblement, les installations portuaires et les gares.

<sup>3</sup> Les types d'infrastructures sont:

- a) les routes;
- b) les chemins de mobilité douce;
- c) les infrastructures de transports publics.

#### **Art. 27** Itinéraire de mobilité

<sup>1</sup> Les itinéraires de mobilité sont des tracés sur terre, sur l'eau, dans l'air et sous terre.

<sup>2</sup> Ils sont établis par des plans de réseaux ou intégrés à ces derniers.

<sup>3</sup> Ils empruntent en principe une infrastructure de mobilité.

<sup>4</sup> Les itinéraires de mobilité sont:

- a) les itinéraires pour véhicules automobiles, qui empruntent des routes publiques;
- b) les itinéraires de mobilité douce, qui empruntent des chemins de mobilité douce, des routes publiques ou aucune infrastructure de mobilité;
- c) les itinéraires de transports publics, qui empruntent des infrastructures de transports publics ou des routes publiques.

## 4.2 Routes publiques

### Art. 28 Définition

<sup>1</sup> Par route publique, on entend toute infrastructure de mobilité qui n'est pas réservée à la mobilité douce ou aux transports publics et qui ne sert pas exclusivement à l'usage privé.

<sup>2</sup> Sont considérées comme parties intégrantes de la route, outre la chaussée proprement dite, toutes les installations nécessaires à son exploitation, notamment les ponts, tunnels, passages à faune et autres ouvrages d'art, les trottoirs, les bandes cyclables, les pistes cyclables et mixtes piétons-vélos adjacentes à la route, les jonctions, les places de stationnement publiques à usage public, d'évitement ou d'arrêt, les arrêts de bus et les voies bus, les accotements, les talus, les ouvrages de soutènement, les canaux, les aqueducs, les signaux, les barrières, les compteurs de trafic, et autres dépendances.

### Art. 29 Routes publiques – Classification

<sup>1</sup> Les routes publiques comprennent:

- a) les routes nationales;
- b) les routes cantonales;
- c) les routes communales;
- d) les routes privées à usage public.

### Art. 30 Routes publiques – Types des routes

<sup>1</sup> Les routes publiques sont catégorisées par rapport à leur fonction en cinq types:

- a) les routes à grand débit qui ont une fonction de transit au niveau international, national et interrégional;

- b) les routes principales qui ont une fonction de lien entre les régions dont celles qui bénéficient des contributions de la Confédération selon les articles 12 et suivants de la loi fédérale concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et des autres moyens affectés à la circulation routière;
- c) les routes de liaisons qui ont une fonction de lien entre les localités;
- d) les routes collectrices qui ont une fonction de collecter le trafic issu des routes de desserte;
- e) les routes de desserte qui ont une fonction de desserte de quartier.

**Art. 31** Routes nationales

<sup>1</sup> Les routes nationales sont désignées par le droit fédéral et sont soumises à la législation fédérale.

<sup>2</sup> Elles sont constituées de routes à grand débit et de routes principales.

**Art. 32** Routes cantonales – Principe

<sup>1</sup> Les routes cantonales sont destinées au trafic suprarégional et régional.

<sup>2</sup> Elles sont constituées de routes à grand débit et des routes principales, pour autant qu'elles ne soient pas des routes nationales, ainsi que des routes de liaison.

<sup>3</sup> Le réseau des routes cantonales et leur type sont inscrits dans le plan du réseau des routes cantonales.

**Art. 33** Routes cantonales – Objets à caractère édilitaire

<sup>1</sup> Les travaux, ouvrages et installations sur route cantonale qui ont un caractère édilitaire sont ceux qui, par rapport aux besoins du trafic général, sont provoqués, de façon prépondérante, par les besoins d'un équipement local.

<sup>2</sup> Sont considérés comme tels, notamment:

- a) les surlargeurs de chaussée, y compris les places d'arrêt et de parcage;
- b) les carrefours, avec ou sans présélections, donnant accès à un hameau, un quartier, à une zone industrielle, sportive, commerciale;
- c) les trottoirs, les passages à piétons avec leur éclairage, et toute installation servant à la protection du public;
- d) la signalisation liée aux aménagements précités, ainsi que celle de régions, de lieux, d'objets, de bâtiments ou d'installations;
- e) les aménagements de valorisation des espaces routiers en traversée de localités et les mesures de modérations du trafic et de vitesse ainsi que les éléments d'embellissement, les plantations et les décorations;

f) l'éclairage en localité.

**Art. 34** Routes communales

<sup>1</sup> Les routes communales assurent le trafic interne sur l'ensemble du territoire d'une commune ainsi que le trafic intercommunal qui n'est pas suprarégional et régional.

<sup>2</sup> Les routes communales sont constituées de routes de liaison, pour autant qu'elles ne soient pas des routes cantonales, ainsi que des routes collectrices et de desserte.

<sup>3</sup> Le réseau des routes communales et leur catégorie sont inscrits dans le plan du réseau routier communal.

**Art. 35** Routes privées à usage public

<sup>1</sup> Les routes privées à usage public complètent le réseau routier communal.

<sup>2</sup> Les routes privées à usage public sont incluses dans le plan du réseau routier communal.

<sup>3</sup> Les routes privées sont d'usage public si elles sont réputées accessibles au public.

<sup>4</sup> En cas de litige, la Direction constate par décision si la route privée est d'usage public après avoir entendu le ou la propriétaire et les autres parties intéressées.

<sup>5</sup> Le ou la propriétaire d'une route privée d'usage public a le droit que la commune reprenne la propriété de cette route sans indemnité lorsqu'il prend en charge les frais de transfert pour autant que la route, au moment de la reprise, soit conforme aux normes techniques. La route devient alors communale.

**Art. 36** Construction et réaménagement d'une route publique

<sup>1</sup> La construction et le réaménagement d'une route publique sont autorisés au moyen d'un plan d'itinéraire de mobilité.

<sup>2</sup> L'Etat est compétent pour établir les plans d'itinéraire de mobilité pour les routes cantonales. Il peut déléguer cette tâche à une commune sur demande de cette dernière.

<sup>3</sup> La commune est compétente pour établir les plans d'itinéraire de mobilité pour les routes communales, les routes privées à usage public et les objets à caractère édilitaire, à l'exception de ceux auxquels l'Etat participe financièrement selon l'article 103 al. 2 et 3.

<sup>4</sup> Les routes exclusivement privées font l'objet d'une autorisation de construire. En cas de doute si la route est d'usage privé ou public, le Préfet prend l'avis de la Direction.

**Art. 37** Propriété

<sup>1</sup> Les routes cantonales font partie du domaine public de l'Etat.

<sup>2</sup> Les routes communales font partie du domaine public communal.

<sup>3</sup> Les routes privées font partie de la propriété privée.

<sup>4</sup> La propriété d'une route s'étend en principe à toutes ses parties intégrantes.

<sup>5</sup> Les routes publiques et leurs parties intégrantes doivent être abornées aux frais de leur propriétaire. Aux croisements, c'est la route classée en catégorie supérieure qui est abornée dans toute sa longueur.

<sup>6</sup> Si une route change de propriétaire ou s'étend, le registre foncier doit être mis à jour aux frais du nouveau ou de la nouvelle propriétaire, si les parties n'en conviennent pas autrement.

**Art. 38** Gestion du trafic

<sup>1</sup> La gestion du trafic a pour but, grâce à la gestion de réseau, à la régulation et à la réglementation du trafic, d'utiliser de manière optimale les capacités du réseau routier, d'éviter surcharges et perturbations, et de contribuer à améliorer la sécurité du trafic.

<sup>2</sup> La gestion du trafic sur les routes publiques incombe à l'Etat. Cette tâche peut être déléguée entièrement ou partiellement.

<sup>3</sup> La commune est consultée préalablement à toute mesure de gestion du trafic la concernant.

**Art. 39** Signalisation routière

<sup>1</sup> Les mesures de signalisation sont exécutées, sur la base de la décision de l'autorité compétente, par le ou la propriétaire de la route concernée.

**Art. 40** Noms de rues

<sup>1</sup> Les noms de rues sont déterminés conformément à la loi sur la mensuration officielle.

## 4.3 Mobilité douce

### 4.3.1 Généralités

#### Art. 41 Définition

<sup>1</sup> La mobilité douce comprend tout mode de transport durable, respectueux de l'environnement, socialement adéquat et sûr, en particulier la marche à pied et le vélo ou tout mode qui pourrait s'y apparenter.

#### Art. 42 Itinéraires de mobilité douce – Définition

<sup>1</sup> Les itinéraires de mobilité douce sont composés des chemins pour piétons, des chemins de randonnée, des voies cyclables pour la vie quotidienne et pour les loisirs ainsi que des passages publics.

<sup>2</sup> Ils empruntent des chemins de mobilité douce, des routes publiques ou aucune infrastructure de mobilité.

#### Art. 43 Itinéraires de mobilité douce – Passage public

<sup>1</sup> Un passage est public lorsque:

- a) il existe un intérêt public à son utilisation;
- b) il a été utilisé par le public pendant une longue période sans opposition;
- c) son accès au public est fondé sur des documents ou des plans officiels;  
ou
- d) il est inscrit au registre foncier sous forme de servitude correspondante.

#### Art. 44 Itinéraires de mobilité douce – Principes

<sup>1</sup> Les autorités veillent à assurer notamment le maintien, l'accessibilité, la promotion et la signalisation des itinéraires de mobilité douce, afin d'encourager les déplacements au moyen de la mobilité douce.

#### Art. 45 Itinéraires de mobilité douce – Suppression

##### a) Conditions

<sup>1</sup> Un itinéraire de mobilité douce peut être supprimé si un ou une propriétaire a un intérêt prépondérant ou si l'itinéraire ne remplit plus son but.

<sup>2</sup> Il ne peut en principe pas être supprimé sans remplacement adéquat.

<sup>3</sup> Il doit notamment être remplacé lorsque:

- a) il ne peut plus être emprunté librement;
- b) il est coupé;

- c) il ne peut plus être emprunté en toute sécurité, notamment parce que des véhicules automobiles y circulent en nombre ou à grande vitesse sur de vastes tronçons; ou
- d) son attrait pour les loisirs est considérablement réduit.

<sup>4</sup> Les passages publics ne sont pas soumis à l'obligation de remplacement.

**Art. 46** Itinéraires de mobilité douce – Suppression

b) Procédure

<sup>1</sup> La suppression totale ou partielle d'un itinéraire de mobilité douce est soumise à l'approbation de la Direction.

<sup>2</sup> Avec l'approbation de la suppression, la Direction impose le remplacement, aux frais de celui ou celle qui est à l'origine de la suppression. Le remplacement se fait selon l'article 75.

<sup>3</sup> La suppression n'est pas admise si le remplacement semble être d'emblée exclu. Le cas échéant, l'itinéraire de mobilité douce doit être remis à l'état.

<sup>4</sup> La suppression ne peut être exécutée qu'après la mise en service de l'itinéraire de remplacement.

<sup>5</sup> La Direction procède ou demande de procéder à la modification du plan du réseau concerné.

<sup>6</sup> La compétence du tribunal civil pour les contestations qui relèvent du droit civil reste réservée.

**Art. 47** Chemin de mobilité douce

<sup>1</sup> Les chemins de mobilité douce sont des infrastructures de mobilité destinées exclusivement à la mobilité douce.

<sup>2</sup> La construction ou le réaménagement d'un chemin de mobilité douce sont autorisés au moyen d'un plan d'itinéraire de mobilité.

*4.3.2 Chemins pour piétons*

**Art. 48** Définition

<sup>1</sup> Les chemins pour piétons sont destinés, en premier lieu, à la vie quotidienne.

<sup>2</sup> Ils se trouvent, en général, à l'intérieur des zones urbaines et visent à faciliter les déplacements à pied.

<sup>3</sup> Ils comprennent les chemins pour piétons proprement dits, les zones piétonnes, les rues résidentielles ou autres voies du même type, ainsi que les promenades dans les parcs publics. Les trottoirs et les passages pour piétons peuvent servir de jonction.

<sup>4</sup> Ils desservent et relient notamment les zones résidentielles, les lieux de travail, les équipements publics, en particulier les écoles, les arrêts des transports publics, les lieux de détente et les centres d'achat.

<sup>5</sup> Ils peuvent mener par des fonds privés, notamment des places ou des passages accessibles au public.

#### **Art. 49** Construction et réaménagement

<sup>1</sup> Les communes sont compétentes pour établir les plans d'itinéraire de mobilité pour les chemins pour piétons.

<sup>2</sup> Les chemins pour piétons sur ou le long d'une route cantonale sont considérés comme objets à caractère édilitaire.

#### **Art. 50** Propriété

<sup>1</sup> Les chemins pour piétons font partie du domaine public communal pour autant qu'il ne s'agisse pas d'un objet à caractère édilitaire ou qu'ils ne se situent pas sur un bien-fonds privé.

#### *4.3.3 Chemins de randonnée*

#### **Art. 51** Définition

<sup>1</sup> Les chemins de randonnée sont destinés, en premier lieu, à la détente.

<sup>2</sup> Ils se trouvent, en général, en dehors des zones urbaines.

<sup>3</sup> Ils comprennent notamment les chemins de randonnée pédestre, équestre et hivernale, les chemins et les itinéraires balisés pour randonnée cycliste et VTT ainsi que, si possible, les voies historiques.

<sup>4</sup> Ils desservent notamment les secteurs voués à la détente ou à la promenade les sites (points de vue, rives, etc.), les monuments, les arrêts des transports publics et les installations touristiques.

#### **Art. 52** Construction et réaménagement

<sup>1</sup> Les communes et l'organisme touristique officiel du canton selon la législation sur le tourisme sont compétentes pour établir les plans d'itinéraire de mobilité pour les chemins de randonnée, en collaboration avec le Service concerné.

<sup>2</sup> Le tracé d'un chemin de randonnée peut s'écarter légèrement du plan cantonal des chemins de randonnée approuvé lorsque les circonstances le justifient.

### **Art. 53** Propriété

<sup>1</sup> Les chemins de randonnée appartiennent au ou à la propriétaire du bien-fonds sur lequel ils se situent.

### **Art. 54** Signalisation

<sup>1</sup> La signalisation des chemins de randonnée est assurée par l'organisme touristique officiel du canton selon la législation sur le tourisme.

<sup>2</sup> Des organisations de droit privé intéressées peuvent être chargées, moyennant indemnisation, de la signalisation.

<sup>3</sup> Les propriétaires fonciers ont l'obligation de tolérer sur leurs biens-fonds la signalisation de ces chemins.

### **Art. 55** Autres prestations des collectivités publiques

<sup>1</sup> Les collectivités publiques mettent gratuitement à disposition leurs terrains non cultivés, lorsque leur utilisation est nécessaire pour la construction et le réaménagement des chemins de randonnée.

#### *4.3.4 Voies cyclables*

### **Art. 56** Définition

<sup>1</sup> Les voies cyclables sont des liaisons interconnectées et continues destinées aux cyclistes et dotées de diverses infrastructures.

<sup>2</sup> Elles se composent d'une part de voies cyclables pour la vie quotidienne et d'autre part de voies cyclables pour les loisirs.

### **Art. 57** Voies cyclables pour la vie quotidienne

<sup>1</sup> Les voies cyclables pour la vie quotidienne se trouvent en règle générale à l'intérieur des zones urbanisées ou entre celles-ci.

<sup>2</sup> Elles comprennent des routes, des routes dotées de bandes cyclables, des voies express cyclables, des pistes cyclables, des chemins, des parkings à vélos et d'autres infrastructures du même type, judicieusement raccordés.

<sup>3</sup> Elles desservent et relient notamment les zones résidentielles, les lieux de travail, les écoles, les arrêts des transports publics, les établissements publics, les commerces et les installations de loisirs.

**Art. 58** Voies cyclables pour les loisirs

<sup>1</sup> Les voies cyclables pour les loisirs servent essentiellement à la détente et se trouvent en règle générale en dehors des zones urbanisées.

<sup>2</sup> Elles comprennent des routes et des pistes cyclables, judicieusement raccordées.

<sup>3</sup> Elles desservent et relient notamment les zones propices à la détente, les sites offrant de beaux paysages, les monuments, les arrêts des transports publics, les installations de loisirs et les installations touristiques.

**Art. 59** Construction et réaménagement

<sup>1</sup> L'Etat est compétent pour établir les plans d'itinéraire de mobilité pour les voies cyclables cantonales et les pistes cyclables cantonales mixtes piétons-vélos. Il peut déléguer la tâche à une commune sur demande de cette dernière.

<sup>2</sup> La commune est compétente pour établir les plans d'itinéraire de mobilité pour les voies cyclables communales

**Art. 60** Propriété

<sup>1</sup> Pour autant qu'elles ne se trouvent pas sur un bien-fonds d'autrui, les voies cyclables cantonales font partie du domaine public cantonal et les voies cyclables communales font partie du domaine public communal.

<sup>2</sup> Les pistes cyclables cantonales mixtes piétons-vélos sont en propriété entière de l'Etat.

**Art. 61** Signalisation

<sup>1</sup> La signalisation sur les voies cyclables cantonales est assurée par l'Etat et celle sur les voies cyclables communales par la commune concernée.

<sup>2</sup> Les propriétaires fonciers ont l'obligation de tolérer sur leurs biens-fonds la signalisation de ces voies cyclables.

**4.4 Transports publics**

**Art. 62** Définition

<sup>1</sup> Sont des infrastructures de transports publics tous les ouvrages et installations qui servent principalement au transport public.

---

<sup>2</sup> Par infrastructures de transports publics, on entend notamment les infrastructures ferroviaires, les gares routières, les installations à câbles, les installations portuaires, les voies navigables et leurs abords, les arrêts de bus, les voies de bus, les lignes de contact et les installations de parc relais ainsi que les bâtiments, les aires de stationnement et de manœuvre qui en font partie.

**Art. 63** Construction et réaménagement – Principe

<sup>1</sup> La construction et le réaménagement d'une infrastructure de transports publics sont autorisés au moyen d'un plan d'itinéraire de mobilité.

**Art. 64** Construction et réaménagement – Infrastructures de transports publics faisant partie intégrante de la route

<sup>1</sup> Le commanditaire est compétent pour établir le plan d'itinéraire de mobilité pour une infrastructure de transports publics qui fait partie intégrante d'une route.

<sup>2</sup> Lorsque l'Etat co-commande les prestations avec la Confédération ou une autre collectivité publique, il est considéré comme le commanditaire.

<sup>3</sup> Le plan d'itinéraire de mobilité pour la construction d'un arrêt de bus sur route communale est de la compétence de la commune.

**Art. 65** Construction et réaménagement – Autres infrastructures de transports publics

<sup>1</sup> L'Etat ou la commune sont chacun compétents pour établir les plans d'itinéraire de mobilité pour la construction d'une autre infrastructure de transports publics.

<sup>2</sup> Les conventions intercantionales concernant la reconstruction et la conservation des ouvrages de la IIe correction des eaux du Jura sont réservées.

<sup>3</sup> La législation fédérale reste réservée.

**Art. 66** Mise à disposition de l'infrastructure

<sup>1</sup> Les infrastructures doivent être mises à disposition de tous les prestataires de services de transports publics contre une indemnité équitable.

<sup>2</sup> En cas de litige, la Direction décide et détermine, le cas échéant, l'indemnité.

**Art. 67** Coordination

<sup>1</sup> Les infrastructures de transports publics doivent être coordonnées avec les autres formes de mobilité.

## 4.5 Dispositions communes

### 4.5.1 Construction et réaménagement

#### 4.5.1.1 Plan d'itinéraire de mobilité

##### **Art. 68** Contenu du plan d'itinéraire de mobilité

<sup>1</sup> La construction et le réaménagement d'une infrastructure de mobilité se font par un plan d'itinéraire de mobilité qui est composé de plans d'exécution.

<sup>2</sup> Le plan d'exécution contient les indications nécessaires sur le genre, les dimensions et l'emplacement de l'ouvrage et de ses installations annexes, sur les mesures de sécurité qui en découlent ainsi que sur les détails de nature technique.

<sup>3</sup> Si le projet nécessite l'acquisition de terrains privés ou de parties de ceux-ci, le plan d'itinéraire de mobilité comprend un plan d'expropriation.

<sup>4</sup> Si le projet est lié à une mesure de signalisation, le plan de signalisation figure dans le plan d'itinéraire de mobilité à titre indicatif. La signalisation fera l'objet d'une procédure séparée selon la législation spéciale.

##### **Art. 69** Exigences – En général

<sup>1</sup> Le plan d'itinéraire de mobilité est approuvé si le projet correspond aux nécessités techniques, économiques, de sécurité et du trafic et s'il respecte toutes les autres dispositions légales.

<sup>2</sup> Il est tenu compte des autres intérêts dignes de protection, notamment des exigences de l'utilisation économique de la propriété foncière de la protection des eaux, de la nature, de la biodiversité, des sites, du patrimoine et de celle de l'environnement.

<sup>3</sup> Les caractéristiques techniques de l'infrastructure de mobilité, en particulier celles qui concernent le mode de construction, la largeur de la chaussée, les déclivités, les rayons de courbure et les distances de visibilité, sont fixées par le règlement d'exécution.

##### **Art. 70** Exigences – Itinéraires de mobilité communaux

<sup>1</sup> Pour les itinéraires de mobilité communaux, un raccordement convenable au réseau de mobilité des communes voisines doit être recherché.

<sup>2</sup> Lorsque la construction ou le réaménagement d'un raccordement exige la collaboration des communes voisines, un plan d'itinéraire de mobilité est établi d'un commun accord. En cas de litige, la Direction détermine la commune qui doit établir les plans.

<sup>3</sup> Les dispositions concernant les associations de communes à buts déterminés sont réservées.

**Art. 71** Exigences – Trottoirs et autres installations de protection

<sup>1</sup> Des trottoirs et autres installations servant à la protection du public, telles que les passages supérieurs et inférieurs pour piétons ou d'animaux ainsi que les places d'arrêt pour les véhicules des transports publics, sont construits lorsque l'intensité du trafic ou les exigences de la sécurité les rendent nécessaires.

<sup>2</sup> Les caractéristiques des installations et les exigences techniques sont fixées par voie de règlement d'exécution.

<sup>3</sup> Lors de la planification, l'autorité prête une attention particulière à l'attrait et à la sécurité de l'infrastructure.

**Art. 72** Exigences – Mesures de modération du trafic ou de la vitesse

<sup>1</sup> Les mesures de modération du trafic ou de la vitesse doivent s'inscrire dans un concept global et être intégrées au plan directeur communal.

<sup>2</sup> Pour les projets de réaménagement de traversées de localité sur routes cantonales et communales une attention particulière est portée à leur valorisation pour réduire les nuisances et les conflits qu'engendre le trafic et pour améliorer la qualité de l'espace public.

**Art. 73** Exécution au lieu de la commune ou d'une personne privée

<sup>1</sup> L'Etat peut établir d'office un plan d'itinéraire de mobilité en lieu et place de la commune concernée lorsque la construction ou le réaménagement d'une infrastructure de mobilité se révèlent nécessaires et que:

- a) les communes concernées par de tels travaux ne peuvent se mettre d'accord; ou
- b) une commune n'élabore pas les plans nécessaires.

<sup>2</sup> Si une commune ou une personne privée refusent d'exécuter les travaux selon le plan d'itinéraire de mobilité, l'Etat les exécute aux frais du ou de la propriétaire de l'infrastructure.

**Art. 74** Coordination

<sup>1</sup> Si un projet nécessite l'intervention de plusieurs collectivités publiques, notamment si des objets à caractère édilitaire ou des infrastructures de mobilité de différents propriétaires sont concernés, les travaux d'établissement des plans du projet et de réalisation doivent être coordonnés.

<sup>2</sup> La Direction peut notamment définir une procédure directrice qui englobe l'ensemble du projet ainsi qu'une autorité directrice chargée de gérer la procédure et le projet. S'il s'agit d'infrastructures de mobilité cantonales, c'est en principe l'Etat qui est en charge.

#### 4.5.1.2 Procédure d'approbation

##### **Art. 75** Principe

<sup>1</sup> L'approbation, la modification et l'annulation du plan d'itinéraire de mobilité sont régies par l'application analogique:

- a) de l'article 22 LATeC, lorsque le plan d'itinéraire de mobilité relève de la compétence de l'Etat;
- b) des articles 83 à 89 LATeC, lorsque le plan d'itinéraire de mobilité relève de la compétence communale.

<sup>2</sup> Les propriétaires dont les biens-fonds seront utilisés par le projet sont avisés personnellement par l'autorité en charge du projet.

<sup>3</sup> Si une infrastructure de mobilité nécessite la construction d'un ouvrage annexe ou une demande d'autorisation relevant de la législation spéciale, la Direction rend une décision globale et unique.

<sup>4</sup> Lors de l'approbation d'un projet routier à grand impact sur le trafic, des mesures d'accompagnement pour la gestion de trafic peuvent être prononcées.

<sup>5</sup> La Direction peut approuver des projets par étapes pour autant que l'évaluation globale n'en soit pas affectée.

##### **Art. 76** Procédure simplifiée

<sup>1</sup> La procédure simplifiée d'approbation des plans s'applique:

- a) aux projets qui affectent un espace limité et ne concernent qu'un ensemble restreint et bien défini de personnes;
- b) aux infrastructures dont la modification ou la réaffectation n'altère pas sensiblement l'aspect extérieur du site, n'affecte pas les intérêts dignes de protection de tiers et n'a que des effets minimes sur la mobilité, l'aménagement du territoire et l'environnement;
- c) aux infrastructures qui seront démontées après trois ans au plus;
- d) aux modifications secondaires du plan d'itinéraire en cours de procédure.

<sup>2</sup> Les projets soumis à la procédure simplifiée ne sont ni publiés ni mis à l'enquête. Le maître d'ouvrage avise par lettre recommandée les intéressés, qui peuvent faire opposition dans un délai de quatorze jours, sauf s'ils ont donné auparavant leur accord écrit.

<sup>3</sup> La Direction peut solliciter l'avis des services et des communes dans le cadre de l'examen final. Elle leur accorde un délai raisonnable pour se prononcer.

<sup>4</sup> Au surplus, la procédure ordinaire est applicable. En cas de doute, cette dernière est appliquée.

#### **Art. 77** Plan d'aménagement de détail

<sup>1</sup> La construction et le réaménagement d'infrastructures de mobilité qui résultent d'un plan d'aménagement de détail conformément aux articles 62 et suivants LATeC sont approuvés dans le cadre du plan d'aménagement de détail correspondant.

<sup>2</sup> Si un projet de construction nécessite des mesures de construction relatives à une infrastructure de mobilité, telles que le réaménagement de routes ou la construction d'installations annexes, un plan d'aménagement de détail selon les articles 62 et suivants LATeC qui inclut ces mesures peut être établi.

<sup>3</sup> En ce qui concerne les infrastructures de mobilité, le plan d'aménagement de détail doit satisfaire aux exigences des articles 41 et suivants LATeC.

#### **Art. 78** Interdiction de modification

<sup>1</sup> Après la mise à l'enquête du plan d'itinéraire de mobilité ou l'avis au propriétaire, rien ne peut être entrepris sur le terrain prévu pour le projet qui puisse gêner la réalisation du plan. En particulier, il est interdit de construire sur les terrains affectés au projet et dans les limites d'interdiction de construction.

<sup>2</sup> Une construction sur les biens-fonds concernés nécessite l'autorisation de la Direction, pour les infrastructures de mobilité dont l'Etat a établi le plan d'itinéraire de mobilité, ou de la commune, pour les autres infrastructures de mobilité.

<sup>3</sup> L'autorisation sera accordée à condition que le projet ne rende pas plus difficile ou plus onéreuse la construction de l'infrastructure de mobilité ni ne gêne l'affectation ultérieure de la bande de terrain interdite à la construction.

**Art. 79** Mesures provisionnelles – Interdiction temporaire de bâtir

<sup>1</sup> La Direction peut interdire tous travaux de construction ou de transformations de bâtiments et d'ouvrages de génie civil, ainsi qu'aux plantations, s'il est à présumer que ces travaux seraient de nature à entraver ou rendre plus onéreuse la construction ou le réaménagement d'une infrastructure de mobilité dont l'Etat a établi le plan d'itinéraire de mobilité.

<sup>2</sup> Le même droit appartient à la commune en ce qui concerne les infrastructures de mobilité dont elle a établi le plan d'itinéraire de mobilité.

<sup>3</sup> L'interdiction est valide avec sa notification; un éventuel recours n'a pas d'effet suspensif.

<sup>4</sup> L'interdiction devient caduque si, dans un délai de six mois à partir de son prononcé, une zone réservée ou un plan d'itinéraire de mobilité n'a pas été mis à l'enquête.

**Art. 80** Mesures provisionnelles – Zones réservées

## a) Contenu

<sup>1</sup> En vue d'assurer la libre disposition des terrains nécessaires à la construction d'une infrastructure de mobilité, la Direction, respectivement la commune sur préavis favorable de la Direction, peut établir des plans de zones réservées.

<sup>2</sup> Dans les zones réservées, aucune construction nouvelle, aucune transformation augmentant la valeur des bâtiments ou des fonds ne peut être faite sans l'autorisation de la Direction, s'il s'agit d'une infrastructure de mobilité dont le plan d'itinéraire de mobilité a été établi par l'Etat, ou de la commune, s'il s'agit d'une autre infrastructure de mobilité.

<sup>3</sup> L'autorisation peut être accordée si les travaux projetés ne rendent pas la construction de l'infrastructure de mobilité plus difficile ou plus onéreuse et s'ils ne nuisent pas à la fixation des limites de construction.

**Art. 81** Mesures provisionnelles – Zones réservées

## b) Procédure

<sup>1</sup> La fixation des zones réservées est rendue publique par publication dans la Feuille officielle et dépôt des plans au secrétariat des communes concernées où ils peuvent être consultés durant trente jours. Les propriétaires fonciers concernés sont informés par courrier séparé.

<sup>2</sup> Quiconque est touché par les plans peut faire opposition auprès de l'autorité qui a édicté les plans pendant la durée de l'enquête publique.

<sup>3</sup> L'autorité en charge du projet rend une décision sur les oppositions après avoir tenté la conciliation avec les opposants.

<sup>4</sup> La fixation des zones réservées entre en force dès sa publication; une éventuelle opposition ou un éventuel recours n'a pas d'effet suspensif.

**Art. 82** Mesures provisionnelles – Zones réservées  
c) Caducité

<sup>1</sup> Les zones réservées deviennent caduques dès la mise à l'enquête d'un plan d'itinéraire de mobilité et, au plus tard, cinq ans après leur publication.

<sup>2</sup> La Direction peut prolonger ce délai de trois ans pour justes motifs.

**Art. 83** Mesurages, sondages et piquetages

<sup>1</sup> Les personnes chargées d'établir un projet de construction, de réaménagement ou d'entretien d'une infrastructure de mobilité sont autorisées à parcourir les terrains nécessaires et à y effectuer les piquetages, mesurages et sondages ainsi que tous les autres travaux préparatoires utiles.

<sup>2</sup> Les intéressés sont préalablement informés de ces opérations par publication officielle ou par avis personnel s'ils sont peu nombreux.

<sup>3</sup> L'enlèvement des piquets, points de repère, etc., est interdit.

<sup>4</sup> La législation sur l'expropriation reste réservée.

**Art. 84** Début anticipé des travaux

<sup>1</sup> Exceptionnellement, la Direction peut autoriser le début anticipé des travaux, aux conditions fixées dans le règlement d'exécution.

4.5.1.3 Effets

**Art. 85** Permis de construire

<sup>1</sup> L'approbation des plans d'itinéraires de mobilité a valeur de permis de construire.

**Art. 86** Durée de validité

<sup>1</sup> L'approbation des plans est caduque si les travaux de réalisation du projet n'ont pas commencé dans les cinq ans qui suivent l'entrée en force de la décision d'approbation.

<sup>2</sup> En cas de justes motifs, la Direction peut prolonger de trois ans au plus la durée de validité des plans. Toute prolongation est exclue si les conditions déterminantes de fait ou de droit ont changé sensiblement depuis l'entrée en force de l'approbation.

**Art. 87** Acquisition de terrain – Principe

<sup>1</sup> L'autorité en charge du projet entreprend le plus tôt que possible, même avant l'ouverture de la procédure d'approbation, les démarches pour tenter d'acquérir de gré à gré ou par un remaniement parcellaire les droits nécessaires. A défaut d'entente sur une acquisition de gré à gré, il est procédé par voie d'expropriation.

<sup>2</sup> La procédure de remaniement parcellaire s'effectue selon la loi cantonale sur les améliorations foncières et la loi sur l'aménagement du territoire et les constructions.

**Art. 88** Acquisition de terrain – Actes authentiques

<sup>1</sup> Les actes authentiques nécessaires aux acquisitions de gré à gré peuvent être reçus par un géomètre officiel dans la forme prévue par la législation sur la mensuration officielle aux deux conditions suivantes:

- a) ils ont trait à l'acquisition de terrains par une collectivité publique pour la construction ou le réaménagement d'infrastructures de mobilité; et
- b) ils n'ont pas pour objet l'acquisition de parcelles entières en vue d'un échange ou d'un remaniement ultérieur, ni d'une façon générale des acquisitions provisionnelles opérées avant la mise à l'enquête du projet.

<sup>2</sup> Il en va de même lorsque des parcelles sont transférées du domaine public au domaine privé.

<sup>3</sup> Les transferts opérés en application du présent article sont exonérés des émoluments du registre foncier et des droits de mutation.

**Art. 89** Acquisition de terrain – Mention

<sup>1</sup> La convention écrite provisoire passée entre les propriétaires et la collectivité publique en vue de l'acquisition de terrains pour la construction ou le réaménagement d'une infrastructure de mobilité peut faire l'objet d'une mention au registre foncier.

<sup>2</sup> La mention est radiée d'office par le conservateur au moment de l'inscription du transfert de propriété.

**Art. 90** Acquisition de terrain – Expropriation

<sup>1</sup> Par l'approbation du plan d'itinéraire de mobilité, les surfaces délimitées dans le plan d'expropriation et nécessaires pour la construction, l'entretien et l'exploitation des infrastructures de mobilité et pour les travaux d'adaptation sur des fonds voisins sont expropriées. Lorsqu'elle approuve les plans, l'autorité compétente statue également sur les oppositions en matière d'expropriation.

<sup>2</sup> Si l'autorité et le ou la propriétaire concerné-e ne trouvent pas un accord sur le montant de l'indemnité, ce dernier peut saisir la commission d'expropriation qui statue sur l'indemnité.

#### 4.5.1.4 Exécution des travaux

##### **Art. 91** Compétences – Infrastructures de mobilité en propriété de l'Etat

<sup>1</sup> Les travaux de construction et de réaménagement des infrastructures de mobilité en propriété de l'Etat, à l'exception des objets à caractère édiltaire entièrement financés par les communes, sont exécutés par l'Etat.

<sup>2</sup> La mise en soumission et la direction des travaux incombent aux Services. La tâche peut être déléguée complètement ou partiellement à une commune intéressée ou à des tiers.

##### **Art. 92** Compétences – Infrastructures de mobilité en propriété communale et objets à caractère édiltaire

<sup>1</sup> Les travaux de construction et de réaménagement des infrastructures en propriété communale et des objets à caractère édiltaire entièrement financés par la commune sont exécutés par cette dernière.

<sup>2</sup> La mise en soumission et la direction des travaux incombent au Conseil communal. Cette dernière tâche peut être déléguée complètement ou partiellement à des tiers.

<sup>3</sup> Les dispositions de la loi sur les communes relatives aux compétences des diverses autorités en matière financière sont réservées.

##### **Art. 93** Compétences – Infrastructures de mobilité en propriété privée

<sup>1</sup> Les travaux de construction et de réaménagement d'infrastructures de mobilité en propriété privée sont exécutés par le ou la propriétaire privé-e.

##### **Art. 94** Compétences – Coordination

<sup>1</sup> Si l'exécution d'un projet nécessite l'intervention de plusieurs collectivités publiques, notamment si des objets à caractère édiltaire ou des infrastructures de mobilité de différents propriétaires sont concernés, les travaux de construction ou de réaménagement doivent être coordonnés dans le temps et par rapport au contenu afin que la solution la plus économique puisse être choisie.

<sup>2</sup> Tous les travaux peuvent notamment être mis en soumission ensemble ou l'une des collectivités publiques peut être chargée de la mise en soumission de tous les travaux.

**Art. 95** Exigences

<sup>1</sup> Lors de l'exécution des travaux, il est tenu compte de la sécurité et des intérêts dignes de protection mentionnés à l'article 69 al. 2, notamment par l'emploi de technologies énergétiquement efficaces.

**Art. 96** Installations de protection temporaires

<sup>1</sup> Les propriétaires fonciers doivent permettre la pose d'installations de protection temporaires rendues nécessaires par la construction ou le réaménagement d'une infrastructure de mobilité et sa protection contre les dégâts causés par les phénomènes naturels.

<sup>2</sup> Ils sont informés préalablement de la pose de ces installations.

<sup>3</sup> Une indemnité convenable est versée pour le dommage qui en résulte. A défaut d'entente, l'indemnité est fixée par le juge de l'expropriation.

**Art. 97** Mise en service

<sup>1</sup> Les infrastructures de mobilité sont mises en service au moment où l'état des travaux et les mesures de sécurité prises le permettent.

**4.5.2** *Financement***4.5.2.1** Général**Art. 98** Répartition des coûts

<sup>1</sup> Si plusieurs parties intéressées, en particulier diverses collectivités publiques, sociétés de transport ou autres privés, ont un intérêt dans un projet de construction ou d'agrandissement, les coûts seront répartis entre elles en fonction de leur intérêt, sous réserve des dispositions suivantes.

<sup>2</sup> Le règlement d'exécution fixe les critères de répartition des coûts.

<sup>3</sup> Les parties intéressées peuvent déterminer leur part des coûts de l'infrastructure de mobilité au moyen d'un contrat administratif.

**Art. 99** Mobilité durable et partagée

<sup>1</sup> L'Etat peut encourager l'utilisation de véhicules ayant un impact réduit sur l'environnement, notamment en soutenant financièrement l'électrification ou une autre énergie renouvelable et la mobilité partagée.

**Art. 100** Innovation

<sup>1</sup> L'Etat peut encourager et subventionner des recherches et initiatives relatives à la mobilité, à la construction et à l'entretien des infrastructures de mobilité, dans l'esprit du développement durable, de la sécurité et de la protection de l'environnement.

**Art. 101** Frais de signalisation

<sup>1</sup> Les frais de signalisation des infrastructures de mobilité comprennent les frais de son acquisition, sa mise en place et son renouvellement.

## 4.5.2.2 Routes

**Art. 102** En principe

<sup>1</sup> Les frais de construction, de réaménagement et de signalisation des routes et de leurs parties intégrantes sont à la charge du ou de la propriétaire de la route.

<sup>2</sup> Les coûts comprennent notamment les dépenses pour les études, l'acquisition des terrains, les travaux, la surveillance de l'exécution et l'abornement.

<sup>3</sup> Le droit relatif à l'aménagement du territoire demeure réservé, notamment en ce qui concerne la participation des propriétaires aux frais d'équipement.

**Art. 103** Objets à caractère édilitaire

<sup>1</sup> Les frais de construction et de réaménagement des objets à caractère édilitaire sont à la charge de la commune ou des éventuels privés concernés.

<sup>2</sup> L'Etat participe aux frais de construction et de réaménagement des objets à caractère édilitaire qu'il exige et qui sont indispensables au bon fonctionnement de la route cantonale ou qui sont devenus nécessaires suite à l'évolution de la route cantonale.

<sup>3</sup> Lorsque des mesures de modération de trafic ou de vitesse en intérieur de localité, sur route cantonale, sont principalement nécessaires en raison du trafic de transit, l'Etat subventionne ces mesures, proportionnellement au trafic de transit. Les modalités de calcul du trafic de transit sont déterminées par le règlement d'exécution.

**Art. 104** Participation d'autres communes

<sup>1</sup> Lorsqu'une route communale sert de façon particulière au trafic d'autres communes, la Direction, après avoir entendu les communes, désigne les communes appelées à participer aux frais et fixe la proportion dans laquelle chacune d'elles y contribue.

**Art. 105** Croisements de routes

<sup>1</sup> Les frais de construction de croisements nouveaux sont à charge du ou de la propriétaire de la nouvelle route, y compris les adaptations nécessaires de la route existante.

<sup>2</sup> Le règlement d'exécution fixe les détails.

## 4.5.2.3 Itinéraires de mobilité douce

**Art. 106** Chemins pour piétons

<sup>1</sup> Les frais de construction et de réaménagement des chemins de piétons sont à la charge des communes.

<sup>2</sup> L'article 103 al. 2 reste réservé.

**Art. 107** Chemins de randonnée

<sup>1</sup> Les frais de construction et de réaménagement des chemins de randonnée sont à la charge des communes. Le soutien financier prévu par la loi sur le tourisme reste réservé.

<sup>2</sup> Les frais de signalisation des chemins de randonnée sont à la charge de l'organisme touristique officiel du canton selon la législation sur le tourisme.

**Art. 108** Voies cyclables

<sup>1</sup> Les frais de construction, de réaménagement et de signalisation des voies cyclables cantonales sont à la charge de l'Etat.

<sup>2</sup> Les frais de construction, de réaménagement et de signalisation des voies cyclables communales sont à la charge de la commune.

**Art. 109** Pistes cyclables cantonales mixtes piétons-vélos

<sup>1</sup> Les frais de construction, de réaménagement et de signalisation des pistes cyclables cantonales mixtes piétons-vélos hors localité sont à la charge de l'Etat.

<sup>2</sup> Les frais de construction, de réaménagement et de signalisation des pistes cyclables cantonales mixtes piétons-vélos en localité sont à la charge de l'Etat pour deux tiers et à celle de la commune concernée pour un tiers.

#### 4.5.2.4 Transports publics

##### **Art. 110** Principe

<sup>1</sup> La collectivité publique qui établit le plan d'itinéraire de mobilité pour la construction ou le réaménagement de l'infrastructure de transports publics assume en principe les frais d'aménagement de l'infrastructure.

<sup>2</sup> Elle s'entend préalablement avec les entreprises de transport concernées, les autres collectivités publiques, les propriétaires concernés et les tiers éventuels sur leur participation.

##### **Art. 111** Fonds fédéral d'infrastructure ferroviaire

<sup>1</sup> L'Etat et les communes supportent ensemble la contribution cantonale au fonds fédéral d'infrastructure ferroviaire.

<sup>2</sup> Les communes participent pour 13,78 % à la contribution cantonale.

<sup>3</sup> La part des communes est répartie entre les communes, en fonction du chiffre de leur population dite légale. Le règlement d'exécution fixe les modalités de détail.

##### **Art. 112** Participation de l'Etat

<sup>1</sup> L'Etat peut contribuer financièrement :

- a) aux études en vue de la construction et du réaménagement de l'infrastructure ferroviaire qui ne sont pas financées par le fonds d'infrastructure ferroviaire fédéral;
- b) à d'autres études, la construction ou le réaménagement d'infrastructures de transports publics d'importance régionale.

#### 4.5.2.5 Autres contributions financières

##### **Art. 113** Contributions aux infrastructures de mobilité dans les agglomérations

<sup>1</sup> L'Etat soutient financièrement les études d'élaboration des projets d'agglomération à raison de 30 % des coûts totaux, jusqu'à un montant maximal de 300'000 francs par période de planification. Les coûts totaux de référence sont déterminés après déduction des contributions fédérales et, le cas échéant, des subventions cantonales prévues par d'autres lois. Le Conseil d'Etat arrête les autres critères d'octroi de ce soutien financier.

<sup>2</sup> L'Etat peut accorder un soutien financier, aux entités responsables de la mise en œuvre des mesures des projets d'agglomération, pour les mesures d'infrastructures de mobilité et de requalification des espaces publics, après déduction, le cas échéant, des subventions fédérales et des subventions cantonales prévues par d'autres lois.

<sup>3</sup> Le règlement d'exécution détermine le processus de reconnaissance des mesures ainsi que les modalités d'octroi et le taux du soutien financier. Le Conseil d'Etat fixe le montant maximal du soutien financier pour chaque génération de projet d'agglomération.

**Art. 114** Contributions aux mesures de protection contre le bruit et d'isolation acoustique

<sup>1</sup> L'Etat alloue des subventions en faveur de l'assainissement et des mesures d'isolation acoustique appliquées à des bâtiments existants:

- a) pour des routes communales;
- b) pour des routes privées à usage public.

<sup>2</sup> La subvention est octroyée à condition que les travaux soient prévus dans une convention-programme et permettent d'atteindre les objectifs fixés dans celle-ci. En cas de disponibilité à la suite d'un report ou d'un abandon de travaux, une subvention peut être octroyée pour des travaux qui n'auraient pas été prévus dans une convention-programme mais qui poursuivent des objectifs similaires.

<sup>3</sup> Le montant des subventions est limité au montant fixé par la convention-programme.

<sup>4</sup> Le règlement d'exécution détermine le mode de calcul des subventions.

**Art. 115** Contributions aux installations de parc relais

<sup>1</sup> L'Etat peut allouer des subventions à des investissements destinés à des installations de parc relais d'importance régionale.

<sup>2</sup> Les articles 112 et 113 restent réservés.

**Art. 116** Fonds de sécurité du réseau de mobilité

<sup>1</sup> Un fonds de sécurité du réseau de mobilité (ci-après: le Fonds) est constitué.

<sup>2</sup> Le Fonds a pour but de:

- a) promouvoir la sécurité du réseau de mobilité par le biais de campagnes cantonales de prévention;
- b) encourager les mesures visant à améliorer la sécurité du réseau de mobilité;

- c) soutenir l'éducation à la mobilité et la sécurité routière, en particulier dans les écoles.

<sup>3</sup> Le Fonds est alimenté par:

- a) un dixième du produit annuel des amendes d'ordre perçues par l'Etat en application de la loi fédérale sur les amendes d'ordre;
- b) les legs, dons et libéralités consentis en sa faveur;
- c) toutes les autres ressources qui peuvent lui être affectées.

<sup>4</sup> Sa gestion est confiée à une Commission de sécurité du réseau de mobilité dont la composition est définie dans le règlement d'exécution.

<sup>5</sup> La Direction décide de l'affectation des montants disponibles, sur la proposition de la Commission.

<sup>6</sup> L'affectation des montants disponibles a lieu en principe chaque année. La Direction peut cependant reporter sa décision si le montant disponible est insuffisant pour être affecté efficacement.

<sup>7</sup> Les engagements financiers pris ne doivent pas excéder le montant disponible dans le Fonds.

### 4.5.3 Entretien

#### 4.5.3.1 Définition

##### **Art. 117**

<sup>1</sup> Par entretien on entend l'ensemble des mesures destinées à assurer le bon fonctionnement des infrastructures de mobilité, signalisation comprise, à les tenir en bon état et à les conserver ainsi qu'à en assurer l'accessibilité. Il comprend l'entretien d'exploitation et l'entretien constructif.

#### 4.5.3.2 Obligation d'entretenir

##### **Art. 118** Principe

<sup>1</sup> L'entretien est à la charge du ou de la propriétaire de l'infrastructure de mobilité, sous réserve des dispositions suivantes.

##### **Art. 119** Objets à caractère édilitaire

<sup>1</sup> La commune entretient les objets à caractère édilitaire.

<sup>2</sup> L'entretien des ouvrages et installations au financement desquels l'Etat participe selon l'article 103 al. 2, lui incombe.

**Art. 120** Chemins pour piétons

<sup>1</sup> La commune entretient les chemins pour piétons.

**Art. 121** Chemins de randonnée

<sup>1</sup> La commune entretient les chemins de randonnée.

**Art. 122** Voies cyclables

<sup>1</sup> L'entretien des voies cyclables cantonales est à la charge de l'Etat.

<sup>2</sup> L'entretien des voies cyclables communales est à la charge de la commune.

**Art. 123** Pistes cyclables cantonales mixtes piétons-vélos

<sup>1</sup> L'entretien des pistes cyclables cantonales mixtes piétons-vélos hors localité est à la charge de l'Etat.

<sup>2</sup> L'entretien des pistes cyclables cantonales mixtes piétons-vélos en localité est à la charge de l'Etat pour deux tiers et à celle de la commune concernée pour un tiers.

## 4.5.3.3 Principes

**Art. 124** Organisation

<sup>1</sup> L'Etat et les communes effectuent les travaux d'entretien par l'intermédiaire de leurs services administratifs.

<sup>2</sup> Les travaux d'entretien peuvent être délégués en tout ou en partie à des tiers.

**Art. 125** Frais d'entretien

<sup>1</sup> Les frais d'entretien sont à la charge de celui ou celle à qui incombe l'entretien.

<sup>2</sup> S'il y a plusieurs parties intéressées, les frais d'entretien sont répartis entre elles.

<sup>3</sup> Le règlement d'exécution fixe les critères de répartition des frais d'entretien.

<sup>4</sup> Les parties intéressées peuvent déterminer leur part des frais d'entretien au moyen d'un contrat administratif.

**Art. 126** Travaux des propriétaires riverains

<sup>1</sup> Les communes peuvent, par voie de règlement, imposer entièrement ou partiellement aux propriétaires des bâtiments riverains le nettoyage et le déblaiement des trottoirs, escaliers et accès pour piétons ou les frais de ces travaux.

**Art. 127** Entretien des routes nationales

<sup>1</sup> L'entretien des routes nationales se fait conformément à la législation fédérale.

**Art. 128** Exécution au lieu de l'obligé

<sup>1</sup> Si, après avoir été mis en demeure avec un délai raisonnable, une commune ou une personne privée ne satisfait pas à leur obligation d'entretien de l'infrastructure de mobilité, la Direction ordonne l'exécution des travaux nécessaires à la charge de celui ou celle à qui en incombe l'entretien.

<sup>2</sup> En cas d'urgence, la Direction peut entreprendre les travaux sans avis préalable.

**Art. 129** Standard d'entretien – En général

<sup>1</sup> Les infrastructures de mobilité doivent, autant que possible, être entretenues et exploitées de telle sorte qu'elles soient en bon état et propres à maintenir la sécurité du trafic selon sa destination.

<sup>2</sup> L'entretien se fait dans le respect de l'environnement ainsi que de façon économique. Les produits phytosanitaires de synthèse sont interdits pour l'entretien des infrastructures de mobilité, sous réserve de droit fédéral.

**Art. 130** Standard d'entretien – Service d'hiver

<sup>1</sup> Les infrastructures de mobilité sont maintenues praticables dans les heures les plus fréquentées en hiver dans la mesure pouvant être exigée de celui ou celle à qui en incombe l'entretien.

<sup>2</sup> Il peut être renoncé au service d'hiver lorsque l'intérêt public n'exige pas de maintenir l'infrastructure ouverte ou lorsque, pour des raisons de sécurité, un tel service n'est pas possible sans frais disproportionnés.

<sup>3</sup> Le règlement d'exécution détermine les détails, notamment l'ordre de priorité et l'horaire du service d'hiver.

**Art. 131** Standard d'entretien – Eclairage

<sup>1</sup> Lorsque les nécessités du trafic l'exigent, notamment aux endroits et tronçons de route particulièrement dangereux, dans les passages inférieurs et dans les tunnels d'une certaine importance, les infrastructures de mobilité, à l'exception des chemins de randonnée, doivent être éclairées.

<sup>2</sup> L'éclairage doit être durable.

<sup>3</sup> L'éclairage doit être réduit. Il peut être éteint aux périodes où la circulation est moins dense, à condition que la sécurité soit assurée.

#### 4.5.4 Utilisation

##### **Art. 132** Usage commun

<sup>1</sup> Toute personne peut utiliser gratuitement et sans autorisation spéciale les infrastructures de mobilité, dans les limites de leur affectation, de leur aménagement, des conditions locales et des prescriptions en vigueur.

<sup>2</sup> L'usage commun peut être limité ou supprimé en cas d'intérêt public prépondérant.

<sup>3</sup> La restriction de l'usage commun ne donne pas droit à une quelconque indemnité.

<sup>4</sup> Les dispositions concernant l'usage accru et l'usage privatif sont réservées.

##### **Art. 133** Conduites de service – Principe

<sup>1</sup> Les conduites de service dans une infrastructure de mobilité peuvent être installées, déplacées, renouvelées ou entretenues avec une autorisation du ou de la propriétaire de l'infrastructure.

<sup>2</sup> Les conduites de service seront installées autant que possible à l'écart de la chaussée; leur construction ainsi que leur entretien ne doivent pas mettre en danger la circulation.

<sup>3</sup> Les travaux entrepris aux conduites doivent être coordonnés avec l'entretien de l'infrastructure de mobilité.

##### **Art. 134** Conduites de service – Responsabilité du ou de la propriétaire des conduites

<sup>1</sup> Le ou la propriétaire des conduites doit indemniser le ou la propriétaire de l'infrastructure de mobilité pour tous les coûts supplémentaires et responsabilités causées par les conduites ou les travaux liés aux conduites.

<sup>2</sup> Si des travaux entrepris sur l'infrastructure de mobilité exigent une adaptation ou un déplacement des conduites de service, le ou la propriétaire de ces dernières est tenu de les adapter ou de les déplacer à ses frais.

<sup>3</sup> Si la prise en compte de conduites entraîne des coûts supplémentaires pour la construction ou l'entretien de l'infrastructure de mobilité, le ou la propriétaire des conduites les assume.

##### **Art. 135** Stationnement

<sup>1</sup> L'organisation du stationnement sur et aux abords de l'infrastructure de mobilité incombe à l'Etat en ce qui concerne les infrastructures qui sont en propriété de l'Etat et à la commune pour toutes les autres infrastructures.

<sup>2</sup> Les mesures de stationnement ayant une influence sur le trafic doivent être prises sur la base d'un concept de stationnement qui est adapté aux besoins de l'aménagement du territoire et qui nécessite l'approbation de la Direction.

**Art. 136** Véhicules abandonnés

<sup>1</sup> Il est interdit d'entreposer sur les routes publiques des véhicules sans plaque d'immatriculation ou qui, en raison de leur état, sont destinés à la casse.

<sup>2</sup> Le règlement d'exécution fixe les modalités de la procédure d'élimination de ces véhicules.

**Art. 137** Utilisation inadéquate – Utilisation abusive

<sup>1</sup> Il est interdit d'encombrer, de salir, d'endommager ou d'utiliser d'une façon abusive l'infrastructure de mobilité.

<sup>2</sup> Quiconque souille une infrastructure de mobilité est tenu de la remettre en état sans délai. A ce défaut, la remise en état est effectuée par les services publics aux frais de la personne responsable.

<sup>3</sup> Les frais de réparation de l'infrastructure de mobilité endommagée sont à la charge de l'auteur du dommage.

**Art. 138** Utilisation inadéquate – Usure anormale

<sup>1</sup> Lorsque des transports provoquent une usure anormale des infrastructures de mobilité ou les dégradent, celui ou celle qui commande, subsidiairement celui ou celle qui entreprend ces transports supporte les frais de réparation ou d'entretien.

<sup>2</sup> Lorsque la pratique d'un type de déplacement est de nature à engendrer des atteintes particulières à une infrastructure de mobilité, les usagers et usagères concernés peuvent être financièrement mis à contribution.

<sup>3</sup> La possibilité de régler à l'avance, par convention, les dégâts prévisibles, demeure réservée.

**Art. 139** Utilisation inadéquate – Dommages-intérêts

<sup>1</sup> Le montant des dommages-intérêts est fixé par la Direction, lorsqu'il s'agit d'une infrastructure de mobilité en propriété de l'Etat, ou par la commune, pour les autres infrastructures de mobilité, par décision après avoir entendu les concernés.

**Art. 140** Restrictions à la propriété – Protection du trafic

<sup>1</sup> Les propriétaires doivent tolérer les empiètements temporaires sur leur bien-fonds par intrusion, stationnement de véhicules et d'équipements ou construction d'installations, si cela apparaît nécessaire pour protéger l'itinéraire de mobilité ou la circulation, notamment à la suite de phénomènes naturels ou d'accidents.

<sup>2</sup> Les propriétaires doivent être informés le plus vite possible.

<sup>3</sup> Si les mesures s'avèrent de longue durée ou permanente, la procédure d'expropriation doit être entamée.

**Art. 141** Restrictions à la propriété – Mesures de circulation temporaires

<sup>1</sup> Si une perturbation de trafic, notamment à la suite de phénomènes naturels, d'accidents, des grands événements ou de construction, nécessite une mesure de circulation, les propriétaires riverains doivent tolérer que leurs terrains et en particulier les routes et chemins soient utilisés temporairement pour maintenir la circulation.

<sup>2</sup> La personne qui a causé la mesure de circulation répond du dommage causé au ou à la propriétaire de la route et des frais de ces mesures.

<sup>3</sup> Les Services et la police cantonale coordonnent les mesures de circulation. La police cantonale assure la conduite en situation de mobilité dégradée.

#### 4.5.5 *Fonds voisins*

##### 4.5.5.1 Principe

**Art. 142** Règle générale

<sup>1</sup> Les propriétaires des fonds voisins doivent s'abstenir d'entraver les itinéraires de mobilité par des constructions, installations, plantes ou arbres, ou par toute autre mesure. Ils entretiennent leur propriété d'une façon correspondante.

<sup>2</sup> L'utilisation de ces fonds ne doit, notamment, pas restreindre la visibilité pour les usagers et usagères de l'itinéraire de mobilité et des accès. Les enfants, animaux, usagers et usagères qui pourraient s'y rendre doivent pouvoir être vus.

**Art. 143** Modification du terrain

<sup>1</sup> Les propriétaires ne peuvent apporter aux terrains voisins d'un itinéraire de mobilité aucune modification de nature à compromettre la solidité de celle-ci ou la sécurité de la circulation.

<sup>2</sup> Lorsque la modification naturelle ou artificielle du terrain avoisinant menace l'intégrité de l'itinéraire de mobilité ou crée un danger pour le trafic, le ou la propriétaire de l'infrastructure est tenu-e de prendre les mesures de sécurité nécessaires. Si les circonstances l'exigent, l'autorité compétente prend ces mesures sur-le-champ aux frais du ou de la propriétaire du terrain avoisinant.

<sup>3</sup> Les voies de droit civil demeurent réservées.

#### **Art. 144** Ecoulement des eaux – des fonds voisins

<sup>1</sup> Il est interdit de diriger ou de déverser de l'eau ou tout autre liquide sur les infrastructures de mobilité.

<sup>2</sup> Le déversement d'eau dans une installation d'évacuation des eaux de l'infrastructure de mobilité est soumis à autorisation du ou de la propriétaire de cette dernière.

#### **Art. 145** Ecoulement des eaux – de la chaussée

<sup>1</sup> L'eau qui s'écoule de la chaussée doit être reçue par les fonds inférieurs, même si l'évacuation a lieu par des caniveaux, des saignées ou des aqueducs.

<sup>2</sup> Si le ou la propriétaire du fonds inférieur éprouve un dommage excessif de ce fait, il peut exiger que le ou la propriétaire de l'infrastructure établisse à ses propres frais une conduite à travers le fonds inférieur.

<sup>3</sup> Un ou une propriétaire riverain-e doit admettre, contre pleine indemnité, le passage dans son terrain de canalisations évacuant l'eau de l'infrastructure de mobilité.

<sup>4</sup> Le ou la propriétaire d'une canalisation publique est tenu, contre pleine indemnité, de recevoir l'eau de l'infrastructure de mobilité lorsque cette canalisation le permet.

#### 4.5.5.2 Distance et espace

#### **Art. 146** Profil d'espace libre

<sup>1</sup> L'espace surplombant la chaussée de la route publique, y compris la distance latérale au bord de la chaussée de 0,50 m, doit être maintenu libre sur une hauteur de 4,50 m au moins.

<sup>2</sup> L'espace surplombant les itinéraires de mobilité douce à l'exception des chemins de randonnée doit être maintenu libre sur une hauteur de 2,50 m au moins.

**Art. 147** Distance de construction aux routes – Principe

<sup>1</sup> Les distances minimales à la route publique, mesurée depuis l'axe de la route à observer par les constructions, installations, plantations ou autres objets sont, sous réserve des dispositions suivantes, les suivantes:

- a) une route principale et une route de liaison 13 mètres hors localité et 10 mètres en localité;
- b) une route collectrice et une route de desserte de 9 mètres.

**Art. 148** Distance de construction aux routes – Plantations

<sup>1</sup> Sont autorisés dans les limites de la distance de construction:

- a) les plantations agricoles, pour autant que la visibilité des usagers et usagères ne soit pas entravée notamment dans les virages et aux croisements de routes publiques et d'autres itinéraires de mobilité;
- b) les plantations réalisées dans le cadre de travaux et d'aménagement urbains;
- c) les haies vives, à condition qu'elles maintiennent une distance minimale de 1,65 m du bord de la chaussée et une hauteur maximale de 0,90 m du niveau du bord de la chaussée.

<sup>2</sup> Une zone d'une largeur de 6 mètres à partir du bord de la chaussée doit en principe être déboisée le long des routes publiques traversant ou longeant la forêt.

**Art. 149** Distance de construction aux routes – Murs et clôtures

<sup>1</sup> Les murs et clôtures ne peuvent être construits, rétablis ou exhausés à moins de 1,65 m du bord de la chaussée et pour autant que leur hauteur ne dépasse pas le niveau du bord de la chaussée correspondant de 1 mètre.

<sup>2</sup> Les clôtures en fil de fer barbelé sont interdites.

<sup>3</sup> Les clôtures légères ou provisoires peuvent être implantées à 0,75 m du bord des chaussées, le long des routes communales et des routes privées à usage public.

**Art. 150** Distance de construction aux routes – Panneaux-réclame

<sup>1</sup> La publicité aux abords des routes est régie par la législation spéciale fédérale et cantonale.

**Art. 151** Distance de construction aux routes – Relation avec le plan d'affectation des zones

<sup>1</sup> Les distances par rapport à l'axe de la route doivent être reportées dans le plan d'affectation des zones à l'occasion de la révision du plan d'aménagement local.

<sup>2</sup> Si le plan d'affectation des zones prévoit des distances de construction inférieures par rapport à l'axe de la route, ce sont les distances prévues par la présente loi qui priment. Une exception à ce principe s'applique en cas de réglementation spéciale par le biais d'un plan d'aménagement de détail ou dans les cas où l'ordre contigu est prescrit.

<sup>3</sup> Des distances plus importantes prévues par le plan d'affectation des zones restent réservées.

**Art. 152** Situation acquise – Constructions et installations

<sup>1</sup> La garantie de la situation acquise pour les constructions et installations non conformes se détermine selon les dispositions de la loi sur l'aménagement du territoire et les constructions.

**Art. 153** Situation acquise – Plantes

<sup>1</sup> Les plantes et autres objets qui ne sont pas conformes doivent être adaptés à la réglementation en vigueur, même s'ils étaient légaux au moment de leur aménagement ou construction.

<sup>2</sup> Les plantations dignes de protection, en particulier les arbres ou les allées d'arbres le long des routes, ne doivent être enlevées que si les mesures de remplacement semblent inappropriées et que la sécurité routière ne peut être garantie d'une autre manière.

**Art. 154** Entretien

<sup>1</sup> Les murs, clôtures, plantes, ouvrages et autres installations en bordure d'un itinéraire de mobilité doivent être entretenus convenablement et dans le respect de la protection de la nature.

<sup>2</sup> S'ils constituent un danger, leur propriétaire ou le tiers responsable doivent prendre immédiatement les mesures propres à garantir la sécurité de l'itinéraire de mobilité.

**Art. 155** Dérogations

<sup>1</sup> La Direction, pour les itinéraires de mobilité passant sur un bien-fonds en propriété de l'Etat, et la commune, pour les autres itinéraires de mobilité, peuvent:

- a) accorder dans des cas particuliers une dérogation au profil d'espace libre ou à la limite de construction lorsque celle-ci n'est pas contraire à l'intérêt public et ne cause pas de préjudice aux voisins qui sont préalablement entendus;
- b) aggraver les règles prévues aux articles 146 à 149;
- c) ordonner la suppression d'une cause de danger existante.

<sup>2</sup> La dérogation octroyée fait l'objet d'une mention inscrite au registre foncier.

<sup>3</sup> Si l'élargissement d'une infrastructure de mobilité nécessite une acquisition de terrain à l'intérieur de la limite de construction ou de l'espace libre, le ou la propriétaire de l'infrastructure de mobilité peut exiger que toutes les constructions, installations ou conduites qui ont été installées dans cette limite soient adaptées aux nouvelles conditions ou enlevées, aux frais de leurs propriétaires.

#### **Art. 156** Exécution par substitution

<sup>1</sup> Si, après avoir été mis en demeure, le ou la propriétaire ou le tiers responsable ne satisfont pas aux obligations découlant des articles 146 et suivants, l'autorité qui a pris la décision fait exécuter les travaux nécessaires et enlever, à leurs frais, les objets en cause.

<sup>2</sup> En cas d'urgence, l'autorité prend immédiatement les mesures qui s'imposent.

<sup>3</sup> Ces frais peuvent être garantis par une hypothèque légale, inscrite au registre foncier.

#### *4.5.6 Accès privés*

#### **Art. 157** Principes

<sup>1</sup> Les accès, raccordements de chemins et débouchés de toute nature sur une infrastructure de mobilité, leur extension ainsi qu'un usage accru sont soumis à un permis de construire.

<sup>2</sup> En principe, un seul débouché est accordé par immeuble.

<sup>3</sup> Le propriétaire foncier intéressé ou la propriétaire foncière intéressée supporte les coûts d'un nouveau débouché ou d'une modification de débouché ainsi que l'adaptation de l'infrastructure de mobilité.

<sup>4</sup> Si l'accès à un immeuble est supprimé à cause d'une interdiction de circulation ou d'une modification de l'infrastructure de mobilité, le ou la propriétaire de l'infrastructure doit veiller à assurer une autre liaison avec le réseau ou verser une indemnité appropriée.

---

## 5 Transport public

### 5.1 Généralités

#### Art. 158 Définition

<sup>1</sup> Le transport public comprend le transport régulier et professionnel de voyageurs par chemin de fer, par route, sur l'eau, par installation à câbles, par ascenseur et par d'autres moyens de transport guidés le long d'un tracé fixe.

<sup>2</sup> Ne sont pas considérés comme du transport public, notamment:

- a) le transport d'élèves mis en place par les communes;
- b) le transport non régulier et professionnel de personnes au moyen de voitures de tourisme, de minibus et d'autocars.

#### Art. 159 Autorisation

<sup>1</sup> Toute construction ou exploitation d'une installation à câbles qui ne nécessite pas de concession au sens de la législation fédérale, notamment un télésiège ou un petit téléphérique, est soumise à une autorisation cantonale délivrée par la Direction.

<sup>2</sup> Toute autre offre de transports publics de moindre importance est soumise à autorisation cantonale selon la législation fédérale.

<sup>3</sup> Le règlement d'exécution fixe la procédure de consultation et d'octroi des autorisations.

### 5.2 Commanditaires

#### Art. 160 Généralités

<sup>1</sup> Les commanditaires d'offres de transports publics de voyageurs sont l'Etat, les communes et les communautés régionales.

<sup>2</sup> En collaboration avec la Confédération et les autres cantons, ils organisent le transport public de voyageurs et, lorsqu'il doit lui être coordonné, le transport ferroviaire de marchandises sur le territoire cantonal.

<sup>3</sup> L'Etat est chargé d'assurer le trafic régional de voyageurs, dans la mesure où il n'est pas déjà assuré par la Confédération.

<sup>4</sup> Les communes sont chargées d'assurer le trafic local de voyageurs. Sont considérées comme trafic local les offres qui servent à la desserte capillaire de localités.

**Art. 161** Communautés régionales

<sup>1</sup> Les communes peuvent, sans égard au district ou canton auxquels elles appartiennent, se constituer en tant que communautés régionales, en vue de résoudre, dans un périmètre déterminé, des problèmes liés aux transports.

<sup>2</sup> Si les communes n'en conviennent pas autrement, les communautés régionales de transports prennent la forme de l'association de communes.

<sup>3</sup> Lorsqu'un intérêt régional important l'exige, le Conseil d'Etat peut modifier le périmètre et notamment inclure tout ou partie du territoire d'une commune dans un périmètre.

**5.3 Commande d'offre de transports publics****Art. 162** Principe

<sup>1</sup> Les commanditaires commandent les offres de transports publics auprès des entreprises de transport et les indemnisent pour le déficit d'exploitation selon une convention d'offre.

<sup>2</sup> Le règlement d'exécution détermine les détails de la commande, notamment quand les offres de transports publics doivent être mises en concours, comment la procédure de mise au concours est coordonnée avec la procédure d'octroi ou de renouvellement d'une concession et dans quels cas il peut être renoncé à la mise en concours.

**Art. 163** Convention d'objectifs

<sup>1</sup> Le commanditaire peut conclure une convention d'objectifs avec l'entreprise concernée pour les prestations de transport qui ne sont pas mises en concours.

<sup>2</sup> La convention d'objectifs peut comprendre notamment des objectifs de prestations en termes de qualité, de quantité, de recettes et de coût que l'entreprise doit atteindre en un temps déterminé. Elle peut prévoir des mesures pour le cas où les objectifs ne sont pas atteints.

<sup>3</sup> Elle peut comprendre des systèmes de bonus-malus applicables à la qualité et aux indices financiers.

**Art. 164** Commande de trafic régional de voyageurs

<sup>1</sup> L'Etat commande avec la Confédération les offres de trafic régional de voyageurs conformément aux dispositions de la législation fédérale et de la présente loi.

<sup>2</sup> L'Etat peut commander seul, à titre de trafic régional de voyageurs, des lignes de trafic local en site propre.

**Art. 165** Commande du trafic local de voyageurs – Principe

<sup>1</sup> Les communes peuvent commander des offres de trafic local de voyageurs sur leur territoire pour autant qu'elles ne concurrencent pas une ligne de trafic régional de voyageurs.

<sup>2</sup> Lorsque l'Etat participe au financement du trafic local de voyageurs, l'offre est commandée conjointement.

<sup>3</sup> L'Etat participe à la commande de l'offre de trafic local de voyageurs lorsque celle-ci:

- a) permet la réalisation des objectifs du plan cantonal des transports publics; et
- b) satisfait aux exigences d'économicité et durabilité précisées dans le règlement d'exécution.

**Art. 166** Commande du trafic local de voyageurs – Procédure de co-commande

<sup>1</sup> En cas de co-commande, l'Etat et les communes s'entendent sur les principes et le contenu de l'offre à commander.

<sup>2</sup> La commune mène la procédure en vue de l'obtention des offres, les examine et soumet ses propositions à l'Etat.

<sup>3</sup> En cas d'accord, l'Etat et la commune concluent conjointement la convention d'offre avec l'entreprise de transport.

<sup>4</sup> Si aucun accord ne peut être trouvé et que l'intérêt public l'impose, l'Etat peut procéder seul à la commande d'offres de trafic local. Le financement selon l'article 174 reste réservé.

**Art. 167** Convention d'offre

<sup>1</sup> La convention avec l'entreprise de transport comprend les services à fournir et les objectifs de qualité, notamment par le biais de l'horaire, du système tarifaire, du degré minimum d'utilisation des capacités et de recouvrement des coûts et des normes applicables aux véhicules.

<sup>2</sup> D'autres exigences peuvent être imposées, notamment en faveur du trafic de longue distance ou de la mobilité des personnes en situation de handicap.

**Art. 168** Affectation de l'excédent aux comptes

<sup>1</sup> Le règlement d'exécution détermine l'affectation et le plafonnement de l'excédent, lorsque les recettes et les prestations financières fournies par l'Etat et les communes dépassent les dépenses globales d'un secteur de transports publics bénéficiant d'indemnités.

**Art. 169** Communautés tarifaires

<sup>1</sup> Le but d'une communauté tarifaire est d'encourager et de faciliter l'accès aux transports publics en offrant un titre de transport unique pour un déplacement empruntant plusieurs lignes ou de permettre d'utiliser les différentes lignes concernées, lorsqu'il existe plusieurs parcours possibles pour un même déplacement.

<sup>2</sup> A cet effet, l'Etat conclut avec les entreprises de transport des conventions par lesquelles celles-ci s'engagent à créer des communautés tarifaires dans une région déterminée.

**5.4 Financement***5.4.1 Principes***Art. 170** Déficit d'exploitation

<sup>1</sup> Le transport public est financé par les taxes des utilisateurs ainsi que les indemnisations de la Confédération, de l'Etat et des communes pour le déficit d'exploitation des entreprises de transport qui correspond aux coûts non couverts selon les comptes planifiés.

<sup>2</sup> L'Etat peut accorder aux entreprises de transport, aux communautés régionales ou aux communes ainsi qu'aux privés une contribution financière pour les investissements et l'exploitation, destinée à garantir les prestations de service public, notamment une offre de prestations de transports publics tenant compte de l'économie et de la politique sociale.

**Art. 171** Participation de tiers

<sup>1</sup> Si des mesures particulières sont nécessaires pour le transport public de voyageurs en raison de bâtiments ou d'installations générant un fort trafic, notamment les centres commerciaux et les installations sportives ou de loisirs, les coûts qui en découlent doivent être pris en charge en tout ou partie par le générateur de trafic.

<sup>2</sup> Le règlement d'exécution détermine les détails.

<sup>3</sup> La participation du générateur de trafic est réglée dans une convention administrative.

**Art. 172** Conditions d'octroi pour les entreprises de transport

<sup>1</sup> L'Etat n'alloue des contributions financières à des entreprises de transport que si elles sont gérées efficacement et si elles pratiquent des tarifs adaptés aux objectifs de la politique des transports.

<sup>2</sup> Il peut faire dépendre ses contributions de la présentation, par les entreprises de transport, de justificatifs de leurs prestations de transport ainsi que des données nécessaires pour contrôler la rentabilité desdites prestations, en particulier le taux d'utilisation et de couverture des coûts des lignes.

<sup>3</sup> Il peut faire dépendre ses subventions de l'application, par les entreprises de transport qui ne reçoivent pas de subventions fédérales, des principes de comptabilité qu'il prescrit.

<sup>4</sup> Les entreprises de transport sont tenues de fournir à l'Etat tous les renseignements et documents utiles, en particulier les documents comptables et les reçus, ainsi que toutes les données relatives à l'utilisation des lignes.

#### 5.4.2 Aide à l'exploitation

##### 5.4.2.1 Contributions financières ordinaires

#### **Art. 173** Aide à l'exploitation – Trafic régional de voyageurs

<sup>1</sup> La contribution aux entreprises de transport pour les coûts non couverts planifiés des lignes de trafic régional des voyageurs commandées par l'Etat avec la Confédération est accordée conformément à la législation fédérale.

<sup>2</sup> Les communes participent pour 45 % aux indemnités d'exploitation octroyées par l'Etat au titre du trafic régional.

<sup>3</sup> La part communale est répartie entre les communes pour 20 % en fonction du chiffre de la population dite légale et pour 80 % en fonction de ce chiffre pondéré par leur offre de transports publics. Le règlement d'exécution fixe les modalités de détail.

Variante de l'alinéa 3:

La part communale est répartie entre les communes en fonction du chiffre de la population dite légale. Le règlement d'exécution fixe les modalités de détail.

#### **Art. 174** Aide à l'exploitation – Trafic local de voyageurs

<sup>1</sup> Les coûts non couverts planifiés des lignes de trafic local sont financés par la commune qui les a commandées.

<sup>2</sup> Lorsque l'Etat participe à la commande, il accorde aux entreprises de transport une contribution financière de 57,5 % aux coûts d'exploitation d'une ligne de trafic local.

<sup>3</sup> Lorsque plusieurs communes commandent ensemble une ligne de trafic local, la part communale est répartie entre elles par l'application analogique de l'article 173 al. 3, sauf si elles en conviennent autrement.

#### 5.4.2.2 Contributions financières extraordinaires

##### **Art. 175** Lignes ou prestations d'essai

<sup>1</sup> Lorsqu'une ligne de transports publics pour le trafic régional ou local est créée et qu'elle répond aux besoins, l'Etat peut accorder une contribution financière à la couverture des coûts d'exploitation de cette ligne. Il peut, s'il le juge nécessaire, exiger au préalable l'établissement d'une étude d'opportunité.

<sup>2</sup> L'aide est accordée pour une période d'essai jusqu'à cinq ans au plus. Au terme de cette période, si l'essai est concluant, l'aide est accordée conformément aux dispositions de la présente loi ou, en cas de participation de la Confédération, à celles de la législation fédérale.

<sup>3</sup> Le montant de la contribution financière versée par l'Etat pendant la période d'essai est fixé en fonction de la capacité financière des communes concernées. Le taux ne peut pas excéder 55 % des coûts non couverts.

<sup>4</sup> Une contribution financière analogue, pour une durée jusqu'à cinq ans au plus, peut être accordée par l'Etat lorsque de nouvelles prestations sont fournies sur une ligne de transports publics existante.

<sup>5</sup> Les critères de performance minimaux des lignes à l'essai sont fixés par la Direction.

##### **Art. 176** Projets pilotes

<sup>1</sup> L'Etat peut apporter une contribution financière à des projets pilotes dans le domaine des transports publics présentant un intérêt public prépondérant, notamment pour analyser la demande (études de marché) ou pour expérimenter de nouveaux modes de transport.

##### **Art. 177** Transport de personnes en situation de handicap

<sup>1</sup> L'Etat peut prévoir l'octroi de contributions financières à des institutions dont le but est le transport de personnes en situation de handicap, pour l'acquisition de véhicules spéciaux.

##### **Art. 178** Communautés et mesures tarifaires

<sup>1</sup> L'Etat peut octroyer des subventions aux communautés tarifaires et soutenir d'autres mesures tarifaires.

<sup>2</sup> Sont exclus les frais administratifs de la communauté ainsi que les coûts d'exploitation indemnisés par les commanditaires.

### 5.4.3 Aide aux investissements

#### **Art. 179**

<sup>1</sup> L'Etat peut octroyer, notamment pour promouvoir et développer des solutions innovantes, des indemnités aux entreprises de transport en faveur des investissements tels que:

- a) l'acquisition de véhicules;
- b) la mise en œuvre de mesures de protection de l'environnement;
- c) l'adoption par une entreprise de transport d'un autre mode de transport plus rationnel;
- d) la construction d'installations servant au transport des marchandises à condition que lesdites installations permettent d'escompter un changement de mode de transport; ou
- e) des mesures liées au développement de la digitalisation.

<sup>2</sup> Le subventionnement des infrastructures de mobilité au sens des articles 112 et 113 reste réservé.

## **6 Transport de personnes en taxis et en voitures de transport avec chauffeur**

### **Art. 180** Régime d'autorisation – Principe

<sup>1</sup> Le transport professionnel de personnes effectué en taxi signalé comme tel nécessite une autorisation pour la conduite d'un taxi (carte de taxi) et pour le véhicule (autorisation de véhicule de taxi) et – si nécessaire – une autorisation de la commune concernée pour l'utilisation des stations de taxis sur le domaine public (autorisation de stationnement de taxi).

<sup>2</sup> Tout autre transport professionnel de personnes effectué en voiture de transport avec chauffeur, dite limousine, nécessite une autorisation pour conduire le véhicule (carte de limousine). Le véhicule est équipé d'une vignette.

<sup>3</sup> L'activité d'intermédiaire entre les client-e-s et les chauffeurs, lorsqu'elle est exercée sur le territoire du canton de Fribourg, nécessite une autorisation de diffuseur de course.

### **Art. 181** Régime d'autorisation – Exceptions

<sup>1</sup> Ne sont pas soumis à ce régime d'autorisation, notamment:

- a) le transport de personnes handicapées, d'écoliers et écolières, de travailleurs et travailleuses, d'ambulances ou de transports similaires;

- b) le transport de passagers et passagères, lorsque le tarif est inclus dans d'autres services ou fait partie d'un service de voyage plus complet;
- c) les services de covoiturage dont les passagers et passagères couvrent au maximum leur part des coûts du véhicule pour le trajet;
- d) le transport non professionnel et occasionnel de personnes.

<sup>2</sup> Les titulaires de permis ou d'autorisations équivalentes délivrés par un autre canton, peuvent déposer des passagers dans le canton de Fribourg et prendre en charge de nouveaux passagers lors de la course de retour, si le lieu de destination se trouve en dehors du canton, ainsi que traverser le canton.

**Art. 182** Autorisations – Carte de taxi

<sup>1</sup> La carte de taxi est délivrée sur demande à qui:

- a) est en possession du permis de transport professionnel de personnes;
- b) n'a pas fait l'objet dans les cinq ans précédant la requête d'une décision administrative ou d'une condamnation incompatibles avec l'exercice de la profession de chauffeur de taxi;
- c) ne fait pas l'objet d'une inscription au casier judiciaire pour des infractions incompatibles avec l'exercice de la profession de chauffeur de taxi.

<sup>2</sup> La carte de taxi est strictement personnelle et intransmissible. Elle est valable cinq ans et est renouvelée sur demande.

**Art. 183** Autorisations – Autorisation de véhicule de taxi

<sup>1</sup> Les véhicules de taxi sont autorisés lorsque le véhicule:

- a) respecte la réglementation fédérale pour le transport professionnel de passagers;
- b) est équipé d'un taximètre conforme à la réglementation fédérale;
- c) est clairement identifié comme étant un taxi (enseigne lumineuse de taxi).

<sup>2</sup> Le règlement d'exécution règle les détails, notamment le positionnement et l'installation du taximètre, son contrôle, les alternatives autorisées au taximètre et les exigences relatives à l'enseigne lumineuse de taxi.

**Art. 184** Autorisations – Autorisation de stationnement de taxi

<sup>1</sup> Les communes peuvent prévoir pour l'usage accru du domaine public une autorisation de stationnement de taxi et percevoir une taxe.

<sup>2</sup> Les autorisations doivent être attribuées de manière non discriminatoire et transparente.

**Art. 185** Autorisations – Carte de limousine

<sup>1</sup> La carte de limousine est délivrée aux mêmes conditions que la carte de taxi et sous réserve de la communication des informations suivantes:

- a) les véhicules avec lesquels les courses sont effectuées et leur propriétaire;
- b) le cas échéant, la personne au nom de laquelle les courses sont effectuées;
- c) le cas échéant, les plates-formes ou les intermédiaires qui organisent les courses.

<sup>2</sup> La carte de limousine est strictement personnelle et intransmissible. Elle est valable cinq ans et est renouvelée sur demande.

<sup>3</sup> Avec la carte de limousine, une vignette, qui doit être placée sur le véhicule à un endroit bien visible, est délivrée pour chaque véhicule utilisé, moyennant une redevance.

<sup>4</sup> Toute personne titulaire d'une carte de taxi reçoit gratuitement la vignette pour le même véhicule.

**Art. 186** Autorisation – Autorisation de diffuseur de course

<sup>1</sup> Toute personne qui sert d'intermédiaire professionnel entre les clients et les chauffeurs doit être titulaire d'une autorisation de diffuseur de course, qui lui est accordée si la fiabilité et la qualité du service de diffusion semblent être assurées.

<sup>2</sup> La demande doit indiquer les modalités de la diffusion de courses, y compris notamment l'utilisation éventuelle de plates-formes électroniques, ainsi que le tarif et les données liées à la rémunération des chauffeurs.

<sup>3</sup> L'autorisation est valable pour cinq ans et est renouvelée sur demande.

**Art. 187** Règles d'exploitation – Obligation d'information

<sup>1</sup> La carte de taxi ou de limousine doit être placée dans le véhicule de manière visible et lisible avec une photographie du chauffeur.

<sup>2</sup> Les autorisations requises pour l'exercice de la profession doivent être portées et présentées aux autorités ou aux client-e-s sur demande.

**Art. 188** Règles d'exploitation – Journal de bord

<sup>1</sup> Les chauffeurs de véhicule de limousine qui n'ont pas de tachygraphe doivent tenir un journal de bord indiquant la date, l'heure de début et de fin, le lieu de départ et la destination de chaque course ainsi que la date et l'heure de la course.

<sup>2</sup> Les courses doivent être enregistrées immédiatement et conservées pendant au moins un an.

<sup>3</sup> Le journal de bord doit se trouver dans le véhicule et doit être présenté aux autorités sur demande.

<sup>4</sup> Les données relatives aux client-e-s ne doivent pas être divulguées.

<sup>5</sup> Le règlement d'exécution peut prévoir la tenue d'un journal de bord électronique.

#### **Art. 189** Règles d'exploitation – Tarifs

<sup>1</sup> Les courses doivent être proposées sur la base de tarifs déterminés à l'avance.

<sup>2</sup> Les tarifs doivent être affichés dans les taxis de manière clairement visible et lisible et doivent également être portés à la connaissance des clients à l'avance et de manière appropriée.

<sup>3</sup> Des tarifs maximaux peuvent être spécifiés dans le règlement d'exécution afin de prévenir les abus.

#### **Art. 190** Obligations des diffuseurs de courses

<sup>1</sup> Les diffuseurs et diffuseuses de courses professionnelles ne peuvent servir d'intermédiaire que pour les chauffeurs titulaires d'une carte de taxi ou de limousine.

<sup>2</sup> Ils tiennent un registre des chauffeurs auxquels de courses sont diffusées ainsi que des véhicules utilisés. Le registre doit être tenu à jour et mis à la disposition des autorités sur demande.

<sup>3</sup> Ils prennent les mesures nécessaires pour assurer la sécurité sociale des chauffeurs et veillent à ce que les chauffeurs respectent leurs obligations d'exploitation.

#### **Art. 191** Mesures administratives et pénales

<sup>1</sup> Les autorisations sont retirées si les conditions de leur délivrance ne sont plus remplies.

<sup>2</sup> Les autorisations peuvent être retirées temporairement ou définitivement en cas de violation répétée ou grave des obligations relatives au transport professionnel de personnes ou si le transport correct ou sûr des personnes ne semble plus assuré. Dans les cas légers, un avertissement peut être prononcé.

<sup>3</sup> Quiconque effectue ou diffuse des services de transport professionnel de personnes sans les autorisations requises est puni d'une amende pouvant aller jusqu'à 5000 francs.

**Art. 192** Emoluments

<sup>1</sup> Les émoluments pour l'octroi des autorisations de transport de personnes en voiture et les éventuelles mesures administratives sont fixée par le règlement d'exécution.

<sup>2</sup> L'Etat peut soutenir le transport professionnel de personnes par des véhicules respectueux de l'environnement, notamment en exemptant de l'obligation de payer les émoluments ou en les réduisant.

**Art. 193** Compétence

<sup>1</sup> Les communes sont compétentes pour délivrer les autorisations prévues à l'article 180 sur leur territoire.

**Art. 193a** Variante de l'article 193 - Compétence

<sup>1</sup> L'Etat est compétent pour délivrer les autorisations prévues à l'article 180.

<sup>2</sup> Le règlement d'exécution règle les détails.

**7 Voies de droit****Art. 194**

<sup>1</sup> Les décisions prises en application de la présente loi par les communes sont sujettes à recours à la Direction.

<sup>2</sup> Pour le surplus, le code de procédure et de juridiction administrative est applicable.

**8 Dispositions transitoires****Art. 195** Plan du réseau des routes cantonales

<sup>1</sup> Le Conseil d'Etat adopte le plan du réseau des routes cantonales pour la date de la mise en vigueur de la loi.

**II.****1.**

L'acte RSF [140.2](#) (Loi sur les agglomérations (LAgg), du 21.08.2020) est modifié comme il suit:

**Art. 4**

*Abrogé*

**2.**

L'acte RSF [210.1](#) (Loi d'application du code civil suisse (LACC), du 10.02.2012) est modifié comme il suit:

**Art. 34 al. 1** (*modifié*), **al. 2** (*nouveau*), **al. 3** (*nouveau*), **al. 4** (*nouveau*)

<sup>1</sup> Les immeubles immatriculés comme biens sans maître et ceux qui ont fait l'objet d'une déréliction deviennent la propriété de la commune sur le territoire de laquelle ils se trouvent.

<sup>2</sup> Le conservateur du registre foncier avise sans délai la commune du lieu de situation de l'abandon d'un droit de propriété sur un immeuble.

<sup>3</sup> Une fois avisée, la commune décide d'affecter l'immeuble à son patrimoine administratif ou financier.

<sup>4</sup> Le dernier propriétaire de l'immeuble avant la déréliction demeure responsable d'un dommage résultant d'un vice de construction ou d'un défaut d'entretien antérieur à son abandon.

**Art. 55 al. 1** (*modifié*)

Passages publics (CCS 695, 740) (*titre médian modifié*)

<sup>1</sup> Les passages publics sont régis par la législation sur la mobilité.

**Art. 58 al. 4** (*modifié*)

<sup>4</sup> La législation sur la mobilité demeure réservée pour les haies vives qui bordent les routes publiques.

**3.**

L'acte RSF [214.6.1](#) (Loi sur la mensuration officielle (LMO), du 07.11.2003) est modifié comme il suit:

**Art. 50 al. 1**

<sup>1</sup> Les géomètres établissent un plan-inventaire du domaine et des passages publics, qui comprend:

- b) (*modifié*) les infrastructures de mobilité qui font partie du domaine public cantonal ou communal;

**4.**

L'acte RSF [411.0.1](#) (Loi sur la scolarité obligatoire (loi scolaire, LS), du 09.09.2014) est modifié comme il suit:

***Intitulé de section après Art. 16 (nouveau)***

la Mobilité scolaire

***Art. 16a (nouveau)***

Définition

<sup>1</sup> Par mobilité scolaire, on entend tous les déplacements générés par les établissements scolaires.

***Art. 16b (nouveau)***

Planification

<sup>1</sup> La planification de la construction ou du réaménagement d'un établissement scolaire intègre la mobilité scolaire, en favorisant, dans la mesure du possible, la mobilité douce.

***Art. 16c (nouveau)***

Mesures

<sup>1</sup> Les communes s'assurent que les itinéraires utilisés par les élèves pour se rendre à l'école ne présentent pas de dangers excessifs.

<sup>2</sup> Elles prennent des mesures constructives et organisationnelles pour renforcer la sécurité et la praticabilité de ces itinéraires, en prenant en compte de l'âge et de la constitution des élèves concernés.

<sup>3</sup> Au besoin, elles établissent des plans de mobilité scolaire.

**5.**

L'acte RSF [551.1](#) (Loi sur la Police cantonale (LPol), du 15.11.1990) est modifié comme il suit:

***Art. 36a al. 1 (modifié)***

Accès aux propriétés privées et aux infrastructures de mobilité (*titre médian modifié*)

<sup>1</sup> La police a le droit de passer, nonobstant toute défense, par toute infrastructure de mobilité publique ou privée ou au travers des propriétés lorsqu'elle le juge utile ou nécessaire à l'accomplissement de ses tâches.

**6.**

L'acte RSF [632.1](#) (Loi sur les impôts communaux (LICO), du 10.05.1963) est modifié comme il suit:

**Art. 25 al. 1 (modifié)**

<sup>1</sup> Les communes peuvent percevoir une contribution temporaire pour couvrir les frais d'exécution de travaux, tels qu'endigements, assainissements, aduction d'eau, ainsi que construction ou réaménagement d'infrastructures de mobilité.

**7.**

L'acte RSF [710.1](#) (Loi sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATeC), du 02.12.2008) est modifié comme il suit:

**Art. 97 al. 1 (modifié)**

<sup>1</sup> En règle générale, l'équipement de détail, à l'exception des infrastructures de mobilité, est réalisé par les propriétaires des terrains concernés ou par un syndicat de remaniement de terrains à bâtir.

**Art. 99 al. 1 (modifié)**

<sup>1</sup> L'exécution de l'équipement, à l'exception des infrastructures de mobilité, est soumise à la procédure de permis de construire. Les dispositions de la législation spéciale sont réservées.

**Art. 116 al. 1**

<sup>1</sup> Sont reconnus cas d'utilité publique, au sens de la loi sur l'expropriation, les ouvrages tels que:

4. *(modifié)* infrastructures de mobilité et fontaines;

**8.**

L'acte RSF [750.1](#) (Loi sur le domaine public (LDP), du 04.02.1972) est modifié comme il suit:

**Art. 1 al. 3. (modifié)**

<sup>3</sup>. Est réservée la législation spéciale, en particulier la loi sur la mobilité, la loi sur les eaux et les lois relatives à la régle de la chasse, de la pêche et des mines (loi sur l'exploitation des mines, loi sur la recherche et l'exploitation des hydrocarbures) et aux forêts.

**Art. 3 al. 1, al. 2**

<sup>1</sup> L'Etat est propriétaire au titre du domaine public cantonal:

3. (*modifié*) des choses affectées, par le fait ou par décision, à l'usage commun et aménagées à cette fin, telles que les infrastructures de mobilité;
- 3a. (*nouveau*) de tout ce que la loi y rattache.
4. *Abrogé*

<sup>2</sup> La commune est propriétaire au titre du domaine public communal:

2. (*modifié*) des choses sises sur le territoire de la commune, affectées, par le fait ou par décision de la commune, à l'usage commun et aménagées par la commune à cette fin, telles que les infrastructures de mobilité dont le plan d'itinéraire de mobilité relève de la compétence communale;
- 2a. (*nouveau*) des choses sans maître au sens du droit civil, sous réserve des règles relatives à leur acquisition par occupation;

**Art. 15 al. 2** (*modifié*)

<sup>2</sup> Sont réservées les dispositions de la loi sur la mobilité relatives aux routes privées à usage public.

**9.**

L'acte RSF [76.1](#) (Loi sur l'expropriation (LEx), du 23.02.1984) est modifié comme il suit:

**Art. 22 al. 1** (*modifié*)

<sup>1</sup> La prestation en argent peut être remplacée en tout ou partie par une prestation en nature, notamment lorsque l'expropriation empêche de maintenir une exploitation agricole ou industrielle, qu'elle concerne les droits d'eau ou qu'elle porte atteinte à des infrastructures de mobilité ou à des conduites.

**Art. 36 al. 2** (*modifié*)

<sup>2</sup> Des profils sont en outre établis lorsqu'il est difficile de se rendre compte autrement des conséquences qui résulteront de l'ouvrage pour les parcelles non expropriées et les immeubles voisins, ainsi que pour les infrastructures de mobilité et autres biens affectés à des fins d'utilité publique.

**10.**

L'acte RSF [781.1](#) (Loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LALCR), du 12.11.1981) est modifié comme il suit:

**Art. 3 al. 1a** (nouveau)

<sup>1a</sup> Elle désigne le ou la préposé-e à la sécurité routière au sens de l'article 6a al. 4 LCR.

**Art. 5 al. 1** (modifié), **al. 2** (modifié), **al. 2a** (nouveau), **al. 2b** (nouveau), **al. 2c** (nouveau)

Direction en charge de la mobilité (*titre médian modifié*)

<sup>1</sup> La Direction en charge de la mobilité <sup>1)</sup> édicte les mesures de circulation pour interdire, restreindre ou régler la circulation sur les voies publiques.

<sup>2</sup> Elle est l'autorité compétente en matière de signalisation routière. Elle décide, ordonne, modifie ou annule les mesures durables régulant la circulation au sens de l'article 3 al. 2 à 4 LCR.

<sup>2a</sup> Elle approuve, conformément au droit fédéral, les mesures temporaires prises par la gendarmerie en application de l'article 3 al. 6 LCR.

<sup>2b</sup> Lorsqu'il s'agit de signaux de prescription et de priorité sur les routes cantonales et sur les routes communales importantes et à fort trafic, la Direction recueille un préavis auprès de la police cantonale.

<sup>2c</sup> Elle peut déléguer ces compétences à toute commune qui dispose d'un service technique et qui en fait la demande.

**Art. 5a** (nouveau)

Variante de l'article 5 - Direction en charge de la mobilité

<sup>1</sup> La Direction en charge de la mobilité édicte les mesures de circulation pour interdire, restreindre ou régler la circulation sur la voie publique.

<sup>2</sup> Elle est l'autorité compétente en matière de signalisation routière. Elle décide, ordonne, modifie ou annule les mesures durables régulant la circulation au sens de l'article 3 al. 2 à 4 LCR sur les itinéraires de mobilité passant sur un bien-fonds en propriété de l'Etat.

<sup>3</sup> Elle exerce en outre toutes les tâches et compétences qui lui sont attribuées par les dispositions d'exécution de la présente loi.

**Art. 7 al. 1** (modifié), **al. 2** (modifié), **al. 2a** (nouveau), **al. 2b** (nouveau)

Police cantonale (*titre médian modifié*)

<sup>1)</sup> Actuellement: Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions.

<sup>1</sup> La police cantonale exerce la police de la circulation. Elle prend, à l'égard des conducteurs et des véhicules ainsi qu'en ce qui concerne l'utilisation des routes, les mesures prévues par la législation fédérale.

<sup>2</sup> Elle édicte les prescriptions temporaires, au sens de l'article 3 al. 2 à 4, pour interdire, restreindre ou régler la circulation sur les routes lorsqu'il s'agit d'exécuter des travaux sur les voies publiques. Elle peut déléguer ces attributions au Service en charge de la surveillance et de l'entretien des infrastructures de mobilité et au service d'une commune en charge de cette compétence. Elle peut aussi les déléguer, sous sa surveillance, à une entreprise de construction ou à une autre organisation.

<sup>2a</sup> Elle favorise la prévention routière et déploie toute activité utile dans ce cadre.

<sup>2b</sup> Elle assure, en collaboration avec la Direction en charge de la mobilité, l'information, conformément aux dispositions du droit fédéral.

**Art. 10a** (nouveau)

Contrats de publicité

<sup>1</sup> Les autorités compétentes peuvent conclure avec des tiers des contrats de parrainage ou de publicité pour organiser ou financer leurs activités de promotion de la sécurité routière.

**Art. 11 al. 1**

<sup>1</sup> Les communes ont les attributions suivantes:

b1) (nouveau) elles décident, ordonnent, modifient ou annulent les mesures durables régulant la circulation au sens de l'article 3 al. 2 à 4 LCR sur les itinéraires de mobilité ne passant pas sur un bien-fonds en propriété de l'Etat. Elles consultent préalablement le Service en charge des ponts et chaussées et la police cantonale <sup>2</sup>.

**Art. 12a** (nouveau)

Exception

<sup>1</sup> Les recours contre les décisions prises par les communes en application de l'article 11 al. 1 let. b1 sont sujettes à recours à la Direction en charge de la mobilité <sup>3</sup>.

<sup>2</sup> Note d'auteur: Cette lettre supplémentaire est nécessaire seulement par rapport à la variante de l'art. 5 (art. 5a).

<sup>3</sup> Note d'auteur: Cet article supplémentaire est nécessaire seulement par rapport à la variante de l'art. 5 (art. 5a).

**Art. 26 al. 1** (*modifié*)

Produit de l'amende (*titre médian modifié*)

<sup>1</sup> Le produit des amendes d'ordre perçues sur place ou payées dans le délai de réflexion prévu par la loi fédérale sur les amendes d'ordre reste acquis à la collectivité publique dont dépend l'intervenant qui a constaté l'infraction.

**11.**

L'acte RSF [812.1](#) (Loi sur les eaux (LCEaux), du 18.12.2009) est modifié comme il suit:

***Intitulé de section après Art. 36***

4.3 (*abrogé*)

**Art. 37**

*Abrogé*

***Intitulé de section après Art. 52***

5.3 (*abrogé*)

**Art. 53**

*Abrogé*

**Art. 54**

*Abrogé*

**12.**

L'acte RSF [917.1](#) (Loi sur les améliorations foncières (LAF), du 30.05.1990) est modifié comme il suit:

**Art. 10 al. 1** (*modifié*)

<sup>1</sup> Dans l'intérêt public, notamment lors de la construction d'une infrastructure de mobilité ou lors de corrections de cours d'eau, le Conseil d'Etat peut ordonner l'exécution d'un remaniement parcellaire ou d'une autre amélioration foncière, ainsi que les mesures propres à assurer le maintien des aires agricole, viticole et forestière.

**Art. 18a al. 2** (modifié), **al. 3** (modifié), **al. 4** (nouveau)

<sup>2</sup> Sous réserve des alinéas 3 et 4, ils ne sont pas soumis aux procédures d'autorisation prévues par la législation sur l'aménagement du territoire et les constructions.

<sup>3</sup> Les ouvrages du bâtiment sont soumis exclusivement à l'enquête publique et à l'obligation du permis de construire prévues par la législation sur l'aménagement du territoire et les constructions.

<sup>4</sup> Les infrastructures de mobilité incluses dans un projet d'amélioration foncière et qui ne servent pas majoritairement un intérêt d'exploitation agricole, forestière ou alpestre sont soumises à la législation sur la mobilité.

**Art. 94a** (nouveau)

## Chemins – Statut

<sup>1</sup> Les chemins construits par un syndicat sont des routes privées.

**Art. 95 al. 1** (modifié), **al. 2** (abrogé)

<sup>1</sup> Le syndicat tant qu'il n'est pas dissous ou le syndicat d'entretien s'il est constitué peut demander à la commune de reprendre la propriété d'une route privée d'amélioration foncière.

<sup>2</sup> Abrogé

**Art. 96**

Abrogé

**Art. 113 al. 1** (modifié)Adaptation – des passages publics (*titre médian modifié*)

<sup>1</sup> La commission de classification adapte également les passages publics, conformément à l'article 112.

**Art. 120 al. 1**

<sup>1</sup> Le comité met à l'enquête, conformément à l'article 16, les phases suivantes:

- f) (*modifié*) le nouvel état de propriété, des servitudes, des charges foncières, des droits personnels annotés et des passages publics ainsi que les soultes et leur adaptation à la valeur réelle;

**Art. 157 al. 1** (modifié), **al. 1a** (nouveau), **al. 2** (abrogé), **al. 3** (abrogé)

<sup>1</sup> Les chemins alpestres construits par un syndicat sont des routes privées.

<sup>1a</sup> Le syndicat peut demander à la commune de reprendre la propriété d'un chemin alpestre.

<sup>2</sup> *Abrogé*

<sup>3</sup> *Abrogé*

**Art. 158 al. 2** (*modifié*)

<sup>2</sup> Les chemins restés en propriété du syndicat, qu'ils soient à usage public ou non, sont entretenus par le syndicat. Les communes peuvent toutefois se charger de l'entretien et demander aux propriétaires intéressés une contribution fixée par la commission de classification.

**13.**

L'acte RSF [921.1](#) (Loi sur les forêts et la protection contre les catastrophes naturelles (LFCN), du 02.03.1999) est modifié comme il suit:

**Art. 30 al. 1** (*modifié*), **al. 2** (*nouveau*)

Circulation – Cycles, cavaliers, autres véhicules (*titre médian modifié*)

<sup>1</sup> Le cyclisme et l'équitation en forêt sont interdits en dehors des itinéraires de mobilité douce qui leur sont dédiés.

<sup>2</sup> Il en est de même de la circulation d'autres véhicules en dehors des routes.

**14.**

L'acte RSF [931.1](#) (Loi sur l'exploitation des mines, du 04.10.1850) est modifié comme il suit:

**Art. 29 al. 2** (*modifié*)

<sup>2</sup> Ils contribuent proportionnellement à l'entretien des chemins, ruisseaux, canaux et aqueducs déjà existants et dont ils font usage.

**15.**

L'acte RSF [941.2](#) (Loi sur les réclames (LRec), du 06.11.1986) est modifié comme il suit:

**Art. 2 al. 2** (*nouveau*)

<sup>2</sup> Lorsque la réclame fait simultanément l'objet d'une demande de permis de construire, ce dernier fait office d'autorisation de réclame.

**16.**

L'acte RSF [951.1](#) (Loi sur le tourisme (LT), du 13.10.2005) est modifié comme il suit:

**Art. 1 al. 2**

<sup>2</sup> Ses buts sont notamment les suivants:

g) *Abrogé*

**Art. 3 al. 1**

<sup>1</sup> L'Etat a notamment pour tâches:

d) *Abrogé*

**Art. 4 al. 1**

<sup>1</sup> Les communes ont notamment pour tâches:

d) *Abrogé*

**Art. 8 al. 1**

<sup>1</sup> L'UFT a notamment pour tâches:

j) *Abrogé*

**Intitulé de section après Art. 57**

7 (*abrogé*)

**Intitulé de section après section 7**

7.1 (*abrogé*)

**Art. 58**

*Abrogé*

**Art. 59**

*Abrogé*

**Art. 60**

*Abrogé*

**Art. 61**

*Abrogé*

**Art. 62**

*Abrogé*

**Art. 63**

*Abrogé*

**Art. 64**

*Abrogé*

***Intitulé de section après Art. 64***

*7.2 (abrogé)*

**Art. 65**

*Abrogé*

**Art. 66**

*Abrogé*

**Art. 67**

*Abrogé*

**Art. 68**

*Abrogé*

**Art. 69**

*Abrogé*

***Intitulé de section après Art. 69***

*7.3 (abrogé)*

**Art. 70**

*Abrogé*

**Art. 71**

*Abrogé*

**Art. 81**

*Abrogé*

### III.

1.

L'acte RSF [741.1](#) (Loi sur les routes (LR), du 15.12.1967) est abrogé.

2.

L'acte RSF [741.8](#) (Loi d'application de la loi fédérale du 8 mars 1960 sur les routes nationales (LARN), du 14.02.1961) est abrogé.

3.

L'acte RSF [780.1](#) (Loi sur les transports (LTr), du 20.09.1994) est abrogé.

### IV.

La présente loi est soumise au référendum législatif. Elle est également soumise au référendum financier obligatoire.

Le Conseil d'Etat fixe la date d'entrée en vigueur de la présente loi.

[Signatures]