

Avant-projet

Règlement sur la mobilité (RMob)

du ...

Actes concernés (numéros RSF):

Nouveau: ???.???

Modifié(s): 122.0.12 | 122.28.56 | 122.93.12 | 140.22 | 710.11 | 741.16 |
810.15

Abrogé(s): 741.11 | 741.62 | 741.83 | 780.11 | 780.22 | 782.5 | 784.22

Le Conseil d'Etat du canton de Fribourg

Vu la loi du 5 novembre 2021 sur la mobilité (LMob);

Sur la proposition de la Direction du développement territorial, des infrastructures, de la mobilité et de l'environnement,

Arrête

I.

1 Dispositions générales

1.1 Données

Art. 1 Compétence (art. 4 LMob)

¹ Le Service de la mobilité (ci-après: SMO) est compétent de l'application, pour la DIME, de l'art. 4 LMob.

² Il peut mettre en place un observatoire de la mobilité.

Art. 2 Géodonnées de base

¹ La liste des géodonnées de base figure en annexe 1.

² Le service compétent selon l'annexe est chargé de la saisie, de la mise à jour et de la gestion des géodonnées de base sur la plateforme de l'Etat.

³ Les communes et associations de communes sont chargées de livrer au service compétent les géodonnées de base de leurs plans du réseau routier communal, du réseau communal des voies cyclables, du réseau des chemins pour piétons, des transports publics ainsi que leurs éventuelles zones réservées.

⁴ Le service compétent établit en collaboration avec le Service du cadastre et de la géomatique un modèle de géodonnées.

⁵ Les géodonnées de base découlant de la législation sur la mobilité sont accessibles sans restriction.

Art. 3 Cadastre des restrictions de droit public à la propriété foncière (art. 88 et art. 141 LMob)

¹ Le service compétent selon l'annexe est chargé d'inscrire au cadastre des restrictions de droit public à la propriété foncière (RDPPF) les géodonnées des restrictions consécutives à des zones réservées et à des dérogations aux distances de construction aux routes en application de l'art. 141 al. 2 LMob.

² Lorsque la géodonnée fait l'objet d'une publication dans la Feuille officielle, elle est inscrite dès sa publication.

³ La version numérique publiée dans le cadastre fait foi.

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

¹ Le traitement des données personnelles est régi par le règlement sur la sécurité des données personnelles.

² Dès que le but de traitement de données personnelles et de leur exploitation le permet, les données sont pseudonymisées.

1.2 Compétences**Art. 5** Service des ponts et chaussées (art. 7 LMob)

¹ Le Service des ponts et chaussées (ci-après: le SPC) est le service chargé du programme de construction, de l'aménagement et de l'entretien des réseaux de mobilité cantonaux, de la signalisation ainsi que de la surveillance des réseaux de mobilité communaux. Il assume toutes les tâches qui lui sont attribuées par le présent règlement,

² Il est l'interlocuteur de l'Office fédéral en charge des routes.

³ Il est subordonné à la Direction du développement territorial, des infrastructures, de la mobilité et de l'environnement (ci-après: DIME), prépare les dossiers relevant de son domaine et assure leur suivi.

⁴ Il publie ses directives sur son site internet.

Art. 6 Service de la mobilité (art. 7 LMob)

¹ Le Service de la mobilité (ci-après: le SMO) est le service chargé de la planification des réseaux de mobilité, de la gestion de trafic, des préavis en matière de permis de construire, et des transports publics. Il assume toutes les tâches qui lui sont attribués par le présent règlement.

² Il est l'interlocuteur de l'Office fédéral en charge des transports et du Département fédéral en charge des transports. Il publie les plans fédéraux et rédige les préavis du canton en matière de concessions et projets d'infrastructures ferroviaires fédéraux et de routes nationales.

³ Il est subordonné à la DIME, prépare les dossiers relevant de son domaine et assure leur suivi.

⁴ Il publie ses directives sur son site internet.

Art. 7 Communes (art. 8 LMob)

¹ Les communes collaborent avec les services cantonaux et bénéficient de leurs conseils.

² Elles peuvent exercer les compétences déléguées par la Direction, sur préavis du service compétent.

1.3 Propriété

Art. 8 Abornement des infrastructures (art. 33 et 35 LMob)

¹ Les routes publiques et leurs parties intégrantes ainsi que les autres infrastructures doivent être en principe abornées aux frais de leur propriétaire.

² Aux croisements, c'est la route classée en catégorie supérieure qui est abornée dans toute sa longueur.

³ Lorsque des aménagements tels que des objets éditaires, chemins de mobilité douce et infrastructures de transports sont exécutés ultérieurement à l'aménagement de la chaussée, le maître d'ouvrage procède, à ses frais, à la mise à jour de l'abornement et à l'établissement d'un plan de la situation cadastrale définitive.

Art. 9 Transfert de propriété entre l'Etat et une commune (art. 34 LMob)

¹ Le transfert d'une infrastructure cantonale à une infrastructure communale et inversement engendre un changement de la classification de ladite infrastructure, sous forme d'arrêté du Conseil d'Etat.

² Sauf accord contraire, l'infrastructure est transmise en l'état au nouveau ou à la nouvelle propriétaire, sans contrepartie financière.

Art. 10 Transfert de propriété entre une commune et un privé (art. 34 LMob)

¹ Le transfert d'une infrastructure communale à un privé et inversement fait l'objet d'une décision d'affectation, respectivement de désaffectation du Conseil communal.

² La décision est publiée dans la Feuille officielle et peut faire l'objet d'une opposition pendant 30 jours auprès du Conseil communal. Ce dernier prend ensuite la décision sur opposition.

Art. 11 Intégration de pistes cyclables cantonales au domaine public communal (art. 35 LMob)

¹ D'entente entre le SPC et la commune, les pistes cyclables cantonales, y compris les pistes mixtes cantonales, peuvent être intégrées au domaine public communal tout en conservant leur classification de voies cyclable cantonales.

² Dans ce cas, l'Etat procède, à ses frais, à la mise à jour du bornage et à l'établissement d'un plan de situation cadastrale définitive.

³ L'intégration au domaine public communal se fait en principe sans contrepartie financière.

2 Planification

Art. 12 Stratégie cantonale de mobilité (art. 37 LMob)

¹ La stratégie cantonale de mobilité est publiée sur le site internet de l'Etat.

² Le SMo élabore la stratégie et mène la procédure pour le compte du Conseil d'Etat.

Art. 13 Plan du réseau des routes cantonales (art. 38 LMob)

¹ Le plan du réseau des routes cantonales répertorie les routes cantonales sur le territoire du canton ainsi que leur typologie selon l'art. 14 LMob.

² Le SMo est chargé de son élaboration pour le compte de la DIME.

Art. 14 Programmes de construction (art. 39 LMob)

¹ Les programmes de construction des routes cantonales et des voies cyclables cantonales peuvent être consultés auprès du SPC.

² Le SPC élabore les programmes de construction pour le compte de la DIME.

Art. 15 Plan du réseau routier communal (art. 40 LMob)

¹ Le plan du réseau routier communal répertorie aussi la typologie des routes selon l'art. 14 LMob.

Art. 16 Plan du réseau cantonal des voies cyclables (art 42 LMob)

¹ Le plan du réseau des voies cyclables cantonales répertorie les voies cyclables cantonales sur le territoire du canton ainsi que leur typologie selon l'art. 26 LMob.

² Le SMO est chargé de son élaboration pour le compte de la DIME.

Art. 17 Plan des réseaux des itinéraires officiels de loisirs (art. 45 LMob)

¹ Le plan des réseaux des itinéraires officiels de loisirs peut être divisé par domaines.

² Le SMO, en collaboration avec l'organisme touristique officiel du canton, élabore le plan de réseau des itinéraires officiels et mène la procédure pour le compte de la DIME.

³ Les organisations touristiques régionales ainsi que les organisations privées spécialisées reconnues selon l'art. 5 du règlement du 7 décembre 2021 sur le tourisme sont consultées.

Art. 18 Plan cantonal des transports publics (art. 46 LMob)

¹ Le plan cantonal des transports publics fait l'objet d'une consultation publique.

² Le SMO élabore le plan et mène la procédure pour le compte du Conseil d'Etat.

3 Itinéraires de mobilité

3.1 Gestion de trafic

Art. 19 Compétence (art. 55 LMob)

¹ Le SMO, en collaboration avec le SPC et la Police cantonale, est compétent en matière de la gestion de trafic.

² Il est également en charge d'établir le plan de gestion de trafic selon les instructions de l'OFROU.

³ Il édicte des instructions précisant les données que les communes sont tenues de communiquer en matière de mobilité.

Art. 20 Conflits d'activités de loisirs

¹ Lorsque la pratique simultanée de plusieurs types d'activité de loisirs sur certains secteurs de réseaux est de nature à engendrer des risques pour les divers usagers ou une fréquentation élevée avec dérangements et endommagement des itinéraires officiels de loisirs, les communes et l'Union fribourgeoise de tourisme (ci-après : UFT) peuvent proposer des restrictions d'accès ou des mesures de séparation; la DIME se détermine après consultation de l'UFT.

² En cas de circonstances particulières altérant les conditions normales de sécurité d'un secteur de réseau, les communes prennent les mesures de police qu'elles jugent appropriées.

3.2 Signalisation

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

¹ Le SPC assure, pour l'Etat, la signalisation à la charge de l'Etat, à l'exception des itinéraires officiels de loisirs dédiés au cyclotourisme.

Art. 22 Frais de signalisation (art. 61 al. 3 LMob)

¹ Les frais de signalisations culturelles et touristiques font l'objet d'une répartition de frais au cas par cas entre les requérants et les communes concernées.

² Les frais d'indicateurs de direction «Entreprise» et «Hôtel» sont à la charge du requérant ou de la requérante.

³ Les frais des panneaux d'information de lieux culturels et les indications de direction de régions touristiques au sens des directives fédérales sont pris en charge par le ou la propriétaire de l'infrastructure de mobilité concerné.

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

¹ L'UFT est compétent pour faire enlever les signalisations non conformes; les communes prêtent leur concours aux travaux requis.

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

¹ Le Service de l'environnement est chargé de la signalisation d'avis de tempête ainsi que de la surveillance de la signalisation des voies navigables pour le compte de la DIME.

3.3 Entretien

Art. 25 Entretien courant et constructif (art. 69 LMob)

¹ Par entretien courant, on entend l'ensemble des mesures visant à garantir la viabilité et la sécurité du réseau routier et de ses parties intégrantes (ouvrages et couches de roulement inclus).

² Par entretien constructif, on entend l'ensemble des mesures destinées au renouvellement structurel du réseau routier et de ses parties intégrantes; opération qui consiste à restituer à une route ou à un ouvrage, son état originel et ses propriétés mécaniques qui se sont dégradées au fil du temps, de par son utilisation.

Art. 26 Délégation de compétence (art. 77 al. 2 LMob)

¹ Toute délégation de compétence fait l'objet d'une convention.

Art. 27 Principe régissant la répartition des frais (art. 78 al. 2 LMob)

¹ Les frais d'entretien sont répartis entre les parties au prorata des surfaces concernées.

Art. 28 Service d'hiver (art. 83 LMob)

¹ Le service d'hiver inclut le déblaiement de la neige, la protection contre les congères et le verglas.

² En principe, l'ordre de priorité du service hivernal suit la typologie des routes selon art. 14 LMob et celle des voies cyclables selon art. 26 LMob.

³ Dans la mesure du possible, les infrastructures de mobilité, à l'exception de celles dédiés aux loisirs, doivent être praticables de 6h00 à 22h00.

Art. 29 Eclairage des passages piétons (art. 84 al. 3 LMob)

¹ Les passages à piétons doivent être au moins éclairés au moment où ils sont empruntés par un piéton ou une piétonne.

4 Infrastructures de mobilité

4.1 Construction et réaménagement

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

¹ Quiconque souhaite construire ou réaménager une installation à câbles qui ne nécessite pas de concession au sens de la législation fédérale, notamment un télésiège ou un petit téléphérique, doit soumettre sa demande au SMO.

² Le SMO mène la procédure d'approbation du plan d'infrastructure de mobilité. Il consulte l'organe de contrôle technique désigné par le concordat concernant les installations de transport par câbles et skilifts sans concession fédérale.

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

¹ Le SPC établit des directives qui fixent le contenu minimal des dossiers de plans d'infrastructure de mobilité.

² Si un dossier déposé ne répond pas aux exigences fixées dans les directives, le SPC le renvoie à la commune afin qu'elle apporte les corrections et les compléments requis.

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

¹ Les zones réservées sont déterminées en fonction de l'état d'avancement des études.

² Si le tracé général de l'itinéraire n'est pas encore fixé ou si plusieurs variantes du tracé sont à l'examen, les zones réservées doivent être élargies en conséquence ou déterminées pour chaque variante.

³ Le SMO est chargé de proposer à la DIME les zones réservées pour les infrastructures cantonales.

Art. 33 Qualifications (art. 91 LMob)

¹ L'auteur-e des plans d'infrastructure de mobilité, à l'exception des chemins de mobilité douce dédiés aux loisirs, doit être inscrit-e comme ingénieur-e civil dans les registres A et B du REG (Fondation des registres suisses des professionnels de l'ingénierie, de l'architecture et de l'environnement).

Art. 34 Délégation de compétence (art. 91 al. 4 LMob)

¹ L'organisme touristique officiel peut déléguer sa compétence pour établir le plan d'infrastructure de mobilité pour un chemin de mobilité douce dédié aux loisirs à une commune. Dans ce cas, la procédure selon l'art. 99 al. 1 let. b LMob s'applique.

4.2 Coordination

Art. 35 Autorité directrice (art. 95 al. 2 LMob)

¹ Dans le cadre de la procédure directrice, l'autorité directrice recueille, en vue de la décision globale, les décisions qui auraient été sinon rendues séparément.

² L'autorité directrice est celle qui est compétente pour la procédure directrice.

³ Lorsqu'une infrastructure de mobilité cantonale est concernée, la DIME est l'autorité directrice.

⁴ Lorsqu'il s'agit d'une infrastructure de mobilité communale, l'autorité directrice est désignée par la DIME.

Art. 36 Procédure directrice (art. 95 al. 2 LMob)

¹ La procédure d'approbation d'un plan d'infrastructure de mobilité constitue la procédure directrice, sous réserve de l'alinéa 2.

² La procédure déterminante conformément à la législation sur la protection de l'environnement constitue la procédure directrice lorsque la réalisation d'un projet implique une étude d'impact sur l'environnement.

Art. 37 Tâches de l'autorité directrice (art. 95 al. 2 LMob)

¹ L'autorité directrice:

- a) demande les préavis nécessaires;
- b) prescrit une publication globale;
- c) veille à l'échange d'informations entre les autorités et les services spécialisés;
- d) traite les oppositions.

² Au début de la procédure, l'autorité directrice fixe au moins, à l'intention des participants ainsi que des autorités et des services spécialisés concernés:

- a) la procédure directrice;
- b) les procédures à intégrer dans la décision globale;
- c) les autres procédures à coordonner qui, en vertu du droit fédéral, ne peuvent pas être intégrées dans la décision globale.

³ L'autorité directrice peut demander aux requérants les documents supplémentaires nécessaires au déroulement simultané de différentes procédures.

⁴ Si aucune coordination n'est matériellement nécessaire, l'autorité directrice peut, d'entente avec les requérants, déterminer les décisions qu'il ne conviendra de solliciter qu'ultérieurement.

Art. 38 Décision globale (art. 100 al. 1 LMob)

¹ L'autorité directrice rend la décision globale.

² Le dispositif arrête:

- a) quelles décisions individuelles comporte la décision globale;
- b) quelles autres décisions ont été obtenues;
- c) quelles autres décisions sont encore requises.

³ La décision globale est notifiée aux parties avec les autres décisions.

⁴ L'autorité directrice la porte également à la connaissance des autorités et services spécialisés compétents.

4.3 Exigences techniques

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

¹ Les autorités compétentes se réfèrent, dans le respect des objectifs de la loi, notamment:

- a) aux directives fédérales de l'Office fédéral des routes (OFROU) et de l'Office fédéral de l'environnement (OFEV);
- b) aux normes de l'Union des professionnels suisses de la route (VSS) et de la Société suisse des ingénieurs et architectes (SIA) relatifs à la construction, l'entretien et la sécurité.

² Des motifs topographiques, géotechniques, historiques ou esthétiques de zones protégées ainsi que les conditions particulières des routes de montagne ou en intérieur de localité peuvent justifier une modification des éléments de base et autres caractéristiques techniques que celles prévues par les normes. Toute adaptation exceptionnelle fait l'objet d'une mention justificative dans le rapport technique accompagnant le projet.

Art. 40 Accotement sur les ponts (art. 96 al. 3 LMob)

¹ Lors de leur construction ou de leur reconstruction, les ponts routiers sont obligatoirement munis d'accotements, même si les routes d'accès n'en sont pas pourvues.

² Pour les ponts des routes cantonales et des routes communales, la largeur des accotements est, de chaque côté de 1,65 m au moins entre le bord de la chaussée et le parapet.

³ Sur les routes communales de faible importance, la largeur des accotements, de chaque côté, peut être exceptionnellement réduite à maximum 75 centimètres. Dans ce cas, l'accotement doit être surélevé.

Art. 41 Largeur des routes (art. 96 al. 3 LMob)

¹ Les chaussées des routes doivent avoir, selon leur typologie des largeurs suffisantes pour assurer l'écoulement du trafic en fonction des cas de croisements des différents types de véhicules et de la vitesse pratiquée. Le SMo est compétent pour élaborer des directives en la matière.

Art. 42 Largeur des trottoirs (art. 97 al. 2 LMob)

¹ La largeur d'un trottoir est déterminée sur la base des normes en vigueur en fonction de la configuration de l'espace-rue, de ses usages possibles et de la fréquence des croisements de piétons. Le SMo est compétent pour élaborer des directives en la matière.

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

¹ Le SMo est compétent pour déterminer l'opportunité de créer, déplacer ou supprimer un arrêt des transports publics en fonction de la desserte en transports publics et en tenant compte des contraintes locales et de la gestion du trafic.

² Le SMo définit la typologie de l'arrêt des transports publics. Il peut élaborer des directives en la matière.

³ Le SPC élabore les standards de constructions pour les arrêts de transports public pris en charge par l'Etat. Il peut établir des directives en la matière.

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

¹ La demande préalable est obligatoire pour les projets qui interagissent avec une infrastructure en propriété de l'Etat.

² La demande préalable est déposée auprès du SPC.

³ Le SPC requiert les préavis des services et organes intéressés.

⁴ Il établit le préavis de synthèse et le transmet à la commune.

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

¹ Tout projet d'aménagement d'une traversée de localité sur une route publique doit préalablement être annoncé auprès du SPC.

² Le SPC peut exiger un concept global sur l'ensemble du périmètre concerné, notamment lorsque les mesures peuvent faire l'objet d'une participation financière de l'Etat en vertu de l'article 167 al. 3 LMob.

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

¹ Lorsqu'un plan d'aménagement de détail inclut un projet d'infrastructure de mobilité, le SPC est en charge du préavis portant sur l'infrastructure de mobilité.

² Le SPC communique son préavis au Service des constructions et de l'aménagement, qui l'intègre à son préavis de synthèse à l'attention de la DIME.

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

¹ Sur demande motivée du requérant ou de la requérante, la DIME peut exceptionnellement autoriser le début anticipé des travaux, aux conditions suivantes:

- a) le requérant ou la requérante démontre qu'il ou elle subirait un préjudice excessif si les travaux ne pouvaient débiter de façon anticipée;
- b) l'enquête publique ou restreinte est terminée;
- c) aucune opposition n'a été déposée en relation avec les travaux faisant l'objet de la demande;
- d) le SPC émet un préavis favorable.

² Au besoin, la DIME consulte directement les services intéressés.

³ Dans le cas où le projet est soumis à des décisions qui doivent être rendues préalablement par d'autres autorités, la DIME doit obtenir l'accord de celles-ci.

⁴ L'autorisation de début anticipé des travaux est délivrée aux risques et périls du requérant ou de la requérante, sans préjuger l'issue de la demande d'approbation. Les droits des tiers sont réservés.

4.5 Effets

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

¹ Les travaux sont réputés avoir débuté lorsqu'il y a commencement concret et sérieux de travaux d'une certaine ampleur démontrant que le ou la propriétaire a engagé des frais importants pour leur début et leur poursuite, tels que notamment, d'importants travaux de terrassement, d'exécution de fondations, de démolition d'un bâtiment en vue d'une nouvelle construction, d'exécution de canalisation.

² En cas d'avancement insuffisant des travaux, le ou la bénéficiaire de l'approbation peut démontrer par d'autres moyens sa volonté sérieuse de poursuivre sans retard leur exécution.

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

¹ Le SPC est en charge de l'exécution des travaux pour le compte de la DIME.

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

¹ Avant toute mise en service d'une infrastructure de mobilité, un contrôle de la nouvelle infrastructure, notamment la signalisation verticale et horizontale, est effectué sous la responsabilité de son ou sa propriétaire. Lorsque l'infrastructure est en propriété privée, la tâche revient à la commune.

² Le SPC décide l'ouverture à la circulation d'une infrastructure de mobilité, à l'exception de celles dédiées aux loisirs.

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

¹ La mise en service d'une infrastructure de mobilité vaut affectation à l'usage commun.

² L'affectation ne peut être révoquée que par décision du ou de la propriétaire de l'infrastructure après mise à l'enquête publique pendant trente jours.

4.6 Utilisation

Art. 52 Parkings – Notions (art. 120 al. 2 LMob)

¹ Est considéré comme parking de taille significative un seul parking ou secteur proche comprenant au moins 40 places de stationnement de voitures ou plus situé dans le centre cantonal ou un centre régional selon le plan directeur cantonal.

Art. 53 Parkings – Compétences (art. 120 al. 2 LMob)

¹ Le SMO est compétent pour élaborer des directives relatives aux tableaux d'affichage, notamment en ce qui concerne leur dimensionnement et la compatibilité des données.

² Le SMO, en collaboration avec le Service de l'énergie, fixe le nombre minimal de bornes de recharge électriques par places de stationnement et la puissance de recharge minimale nécessaire.

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

¹ Le requérant ou la requérante est chargé de démontrer la nécessité d'installer une conduite de service sous une chaussée.

² Le cas échéant, le ou la propriétaire de l'infrastructure détermine l'emplacement.

Art. 55 Bornes électriques (art. 126 LMob)

¹ Les bornes ou stations installées aux emplacements désignés doivent être destinées à usage public.

Art. 56 Véhicules abandonnés – Procédure (art. 130 LMob)

¹ Le ou la propriétaire de la route publique demande au détenteur ou à la détentrice du véhicule en question de l'évacuer dans un délai de 30 jours. Si le détenteur ou la détentrice n'est pas connu/e, la demande est publiée dans la Feuille officielle.

² La police est autorisée à forcer un véhicule sans plaques d'immatriculation si aucun autre moyen proportionné ne peut être envisagé pour identifier son détenteur ou sa détentrice.

³ Si le véhicule n'est pas évacué dans le délai imparti, le ou la propriétaire de la route publique rend une décision pour autant que le détenteur ou la détentrice du véhicule soit connu-e.

⁴ Dès l'entrée en force de la décision ou dès l'échéance du délai publié dans la Feuille officielle, le véhicule est conduit dans un lieu de stockage autorisé où il pourra être éliminé.

⁵ Les frais occasionnés par ces mesures sont à la charge du détenteur ou de la détentrice.

Art. 57 Véhicules abandonnés – Danger imminent (art. 130 LMob)

¹ En cas de danger imminent, le ou la propriétaire de la route publique peut procéder à une évacuation immédiate du véhicule.

² Il ou elle communique sa démarche a posteriori au détenteur ou à la détentrice du véhicule sous la forme d'une décision au sens de l'article 56 al. 3. Si le détenteur ou la détentrice n'est pas connu/e, il ou elle publie sa décision dans la Feuille officielle.

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

¹ Les travaux autres que de l'entretien courant à l'intérieur des limites de construction d'une infrastructure de mobilité, d'ouvrages d'art et de murs de soutènement, ne sont admis que moyennant une autorisation de leur propriétaire.

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

¹ Le SPC est l'autorité compétente pour l'autorisation d'évacuation des eaux dans les canalisations d'infrastructures cantonales.

² L'autorisation n'est accordée que si aucune solution alternative n'est possible ou si cette dernière est disproportionnée.

³ Cas échéant, le requérant ou la requérante fournit au SPC un calcul hydraulique démontrant que la capacité de la canalisation de l'infrastructure et de son émissaire est suffisante à long terme.

⁴ Le raccordement d'eaux polluées est exclu.

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

¹ L'autorisation d'évacuation est soumise à une taxe et à un émolument administratif fixés dans le tarif correspondant.

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

¹ L'espace libre surplombant les trottoirs et chemins pour piétons peut être réduit lors de chantiers ou de manifestations de courte durée, ou par la configuration d'abris destinés aux usagers et usagères des transports publics.

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

¹ Par voie cyclable isolée, on entend toute voie cyclable qui n'est pas adjacente à la route.

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

¹ La chaussée de la route depuis laquelle la distance est mesurée comprend les voies de transport public et les voies cyclables. Ne sont pas incluses les installations de piétons existants y compris les aménagements de séparation.

² Les distances pour les largeurs de chaussée se situant entre les largeurs indiquées dans la loi sont déterminées par interpolation linéaire. Le schéma en annexe 2 illustre les distances à respecter.

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

¹ Sont notamment considérées comme clôtures légères celles qui sont facilement déplaçables, et ce à peu de frais, telles que les clôtures électriques à bétail, les clôtures constituées de piquets reliés par des fils de fer ou des lattes de bois.

Art. 65 Exceptions (art.145 LMob)

¹ Le SPC est compétent pour prendre, au nom de la DIME, les décisions en application de l'art. 145 LMob.

² Par acquisition de terrain au sens de l'art. 145 al. 5 LMob, on entend toute emprise définitive et provisoire de terrain nécessitant une adaptation ou suppression de constructions, installations ou conduites.

Art. 66 Accès privé (art. 147 LMob)

¹ Les accès privés depuis la route publique ne doivent pas créer de gêne sur cette dernière.

² Un accès privé à la route publique doit garantir la sécurité de l'ensemble des usagers et usagères des infrastructures de mobilité et la visibilité.

³ De par leurs dimensions et leur emplacement, les accès privés doivent tenir compte du volume de trafic généré par les bâtiments, installations ou activités à desservir.

⁴ Le SMO est compétent pour examiner la création de nouveaux accès et la modification d'accès existants ainsi que l'extension de leur usage et, cas échéant, la restriction de leur usage.

5 Transport public

5.1 Groupes de travail

Art. 67 Groupe horaire (art. 148 LMob)

¹ Un groupe horaire est constitué par la DIME pour l'examen annuel des horaires mis en consultation par les entreprises de transport public ainsi que des requêtes déposées dans le cadre de cette consultation.

² Il est l'organe consultatif de la DIME en matière d'horaire des transports publics. Il préavise l'horaire mis en consultation et émet des recommandations.

³ Il est composé de représentants de chaque région. Il peut inviter à ses séances les représentants et représentantes de la DIME, de la formation et des affaires culturelles ainsi que ceux et celles des entreprises de transport public.

⁴ Sa présidence et le secrétariat sont assurés par le SMO.

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

¹ Des groupes régionaux sont constitués par la DIME pour la préparation de l'offre de transport public.

² Ils sont les organes consultatifs de la DIME en matière de commande d'offre de transports publics, et émettent des recommandations.

³ Chaque groupe régional est composé de représentants et représentantes de l'association régionale et des écoles du cycle d'orientation. Il peut inviter à ses séances les représentants et représentantes des entreprises de transport public.

⁴ Sa présidence et le secrétariat sont assurés par le SMO.

5.2 Commande d'offre de transport public

Art. 69 Compétence (art. 150 ss LMob)

¹ Le Conseil d'Etat arrête le cadre financier dans lequel doivent s'opérer les commandes d'offres de transport public.

² Le SMO est l'autorité compétente pour mener la procédure de commandes d'offre. Dans les limites financières fixées, il négocie les offres et les convention d'objectifs avec les entreprises de transport.

³ Le Conseil d'Etat prend acte de l'offre finale commandée une fois que toutes les données nécessaires sont acquises.

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

¹ Les prestations à fournir par les entreprises de transport sur les lignes de transport public de voyageurs font l'objet d'un appel d'offres:

- a) si les coûts existants d'une ligne ou la qualité des prestations fournies l'exigent; ou
- b) s'il existe d'autres motifs importants.

² Sauf dispositions contraires de la Confédération, le droit cantonal des marchés publics s'applique par analogie à la procédure d'adjudication.

³ Si possible, l'appel d'offres et l'octroi, le renouvellement, la modification ou le transfert d'une concession ou d'une autorisation pour le transport régulier et commercial de passagers sont coordonnés en termes de calendrier et de contenu.

Art. 71 Transport d'écoliers et écolières (art. 152 LMob)

¹ Le trafic induit par les écoles est intégré, dans la mesure du possible, dans les offres de transports publics commandées.

² Afin de diminuer les coûts des transports, les écoles adaptent, dans la mesure du possible, leurs horaires à ceux des transports publics.

Art. 72 Co-commande de trafic local - Exigences (art. 153 al. 2 let. b LMob)

¹ Les prestations de transport public de trafic local co-commandées doivent se situer dans le centre cantonal ou un centre régional selon le plan directeur cantonal, et respecter au moins le taux de couverture des coûts minimal ou le taux de remplissage minimal.

Art. 73 Co-commande de trafic local – Taux de couverture des coûts minimal (art. 153 al. 2 let. b LMob)

¹ Le taux de couverture des coûts minimal est le suivant:

Cadence	Nombre de paires de course sur l'horaire (type de jour) le plus dense	Taux de couverture minimal	Objectif
> 30'	0-35	10%	20%
15-30'	36-71	20%	30%
10-15'	72-107	30%	40%
7.5-10'	108-143	40%	50%
< 7.5'	144 ou plus	50%	50%

Art. 74 Co-commande de trafic local – Taux de remplissage (art. 153 al. 2 let. b LMob)

¹ Le taux de remplissage minimal est de 6 % avec pour objectif un taux de 10%.

² Le taux de remplissage se calcule en divisant les voyageurs-kilomètres par kilomètres productifs multiplié par le nombre de places du véhicule (assis et debout):

$$\text{Taux de remplissage} = \frac{\text{km voyageurs}}{\text{km productifs} \cdot \text{capacité du véhicule}}$$

³ Les voyageurs-kilomètres correspondent à la somme totale des kilomètres parcourus par tous les passagers calculés en application des prescriptions de l'Office fédéral des transports.

⁴ Les kilomètres productifs sont la prestation kilométrique de l'offre utilisable par les passagers (depuis la station de départ jusqu'à la station d'arrivée). Ils sont également calculés en application des prescriptions de l'Office fédéral des transports.

Art. 75 Co-commande de trafic local - Exigences non-remplies (art. 153 al. 2 let. b)

¹ Si une ligne ne remplit aucune des exigences visées aux l'articles 73 et 74, la convention d'offre doit être assortie, pour la période d'horaire concernée, d'une réserve quant au renouvellement de la participation de l'Etat à la commande sur la période d'horaire suivante.

² Si malgré la réserve, la ligne concernée ne remplit toujours pas les conditions durant les deux périodes horaires suivantes, l'Etat renoncera à participer à la commande de cette ligne.

Art. 76 Co-commande de trafic local – Modalités (art. 153 al. 2 LMob)

¹ Le SMO examine le respect des exigences par les lignes ayant fait l'objet d'une offre dans le cadre de la procédure de commande. Le cas échéant, il fixe le nombre de courses à assurer.

² Il avise les communes et les entreprises de transport concernées du résultat de l'examen et les informe avant toute renonciation à la participation de l'Etat.

³ Lorsque des synergies avec des lignes de trafic local existantes commandés par une autre commune ou communauté régionale sont possibles, le SMO peut exiger de la commune qu'elle s'associe à la commune ou communauté régionale pour la commande.

⁴ Les entreprises de transport public concernées établissent périodiquement un rapport d'efficience à l'intention des co-commanditaires.

5.3 Autorisation de transport de moindre importance**Art. 77** Généralités (art. 157 LMob)

¹ Le droit fédéral définit les cas dans lesquels une autorisation cantonale pour le transport des voyageurs est nécessaire et à quelles conditions elle doit être octroyée.

² Lors de l'octroi, il est également tenu compte de la coordination avec les lignes de transports publics existantes.

Art. 78 Compétence (art. 157 LMob)

¹ Le SMO est compétent pour délivrer les autorisations.

² Il transmet à l'Office fédéral des transports une copie de l'autorisation délivrée.

³ L'autorisation peut être assortie de charges et de conditions.

Art. 79 Effets (art. 157 LMob)

¹ L'exploitation ne peut commencer qu'après l'octroi de l'autorisation.

² L'autorisation est valable pour une durée de 5 ans à l'exception de l'autorisation pour les mini-téléskis qui est valable 3 ans.

Art. 80 Retrait de l'autorisation (art. 157 LMob)

¹ L'autorisation peut être retirée en tout temps, partiellement ou totalement, lorsque:

- a) les conditions auxquelles elle doit satisfaire ne sont plus remplies;

- b) des violations graves ou réitérées des prescription ou des charges ont été commises; ou
- c) l'intérêt public le justifie.

Art. 81 Autorisation d'exploiter une installation à câbles (art. 157 al. 1 LMob)

¹ La demande d'autorisation d'exploiter une installation à câbles doit être adressée avec les documents requis, y compris une copie de la police d'assurance au SMO. Ce dernier vérifie si le dossier est complet et, au besoin, le fait compléter.

² Le SMO soumet la demande à l'organe de contrôle technique désigné par le concordat concernant les installations de transport par câbles et skilifts sans concession fédérale.

³ L'autorisation d'exploiter n'est délivrée que si l'installation répond aux conditions posées à l'art. 5 du concordat du 15 octobre 1951 concernant les installations de transport par câbles et skilifts sans concession fédérale et du règlement y afférant.

Art. 82 Autres autorisation (art. 157 al. 2 LMob)

¹ Les demandes d'octroi, de renouvellement, de transfert ou de modification d'autorisations sont adressées au SMO, au plus tard trois mois avant la date prévue pour le début des courses.

² Elles sont accompagnées des indications suivantes:

- a) les coordonnées précises du requérant ou de la requérante;
- b) les lignes, les itinéraires prévus et les points d'arrêts, avec la distance qui les séparent;
- c) l'extrait d'une carte topographique au 1:25'000, avec la mention de l'itinéraire et des points d'arrêts;
- d) la date de début et la période d'exploitation;
- e) les horaires et les tarifs;
- f) l'évaluation des coûts annuels, selon leur nature, avec la mention de la personne ou de l'établissement prenant en charge d'éventuels déficits;
- g) les caractéristiques techniques des véhicules ou des bateaux utilisés pour les courses;
- h) les coordonnées du propriétaire des véhicules ou des bateaux ainsi que l'entreprise dont dépend le personnel roulant ou naviguant;
- i) l'attestation de l'autorité communale autorisant l'utilisation de points d'arrêts sur le domaine public et, sur le domaine privé, celle des propriétaires concernés.

³ Le SMO peut, si nécessaire, demander des indications complémentaires au requérant ou à la requérante ou renoncer à certaines indications prévues à l'alinéa 2 en cas de renouvellement.

⁴ Avant l'octroi de l'autorisation, le SMO consulte, si nécessaire, les services cantonaux, les autorités communales et les entreprises de transport public intéressés.

⁵ Les véhicules, les bateaux et leurs conducteurs et conductrices doivent satisfaire aux exigences de la législation sur la circulation routière et de la navigation intérieure.

6 Financement

6.1 Général

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

¹ Le requérant ou la requérante de subvention soumet sa demande avant le début des travaux.

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

¹ La Commission de sécurité du réseau de mobilité est composée du ou de la préposé-e à la sécurité ainsi que des représentants ou représentantes du SPC, du SMO et de la Police cantonale.

² La Présidence et le secrétariat sont assurés par la Police cantonale.

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

¹ Toute demande de subvention doit être déposée auprès du SMO. Ce dernier est chargé de l'examen de la demande.

² Il n'existe pas de droit à l'obtention d'une subvention.

³ La subvention est accordée dans les limites des moyens financiers disponibles et à titre subsidiaire; d'autres formes de soutien devant être recherchées préalablement.

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

¹ La liste des institutions dont le but est le transport de personnes handicapées est arrêtée par le Conseil d'Etat.

² Les institutions requérantes doivent déposer leur demande auprès du SMO. La demande doit se fonder sur un programme financier quinquennal, qui indique notamment le parc de véhicules en service, les modalités de son renouvellement et les montants annuels sollicités.

³ Les montants sont libérés selon les acquisitions effectives des institutions et en tenant compte du parc de véhicules en service.

⁴ La participation de l'Etat s'élève au maximum à 50 % du coût des acquisitions.

6.2 Infrastructure de mobilité

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

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

¹ Dans le cas où le ou la propriétaire de la route doit élargir la chaussée de la route, il ou elle procédera au déplacement de tout aménagement se situant sur ou le long de la chaussée.

² Si l'aménagement à déplacer n'est pas de sa compétence, les coûts de déplacement seront répartis de manière suivante:

- a) La valeur d'amortissement de l'aménagement à déplacer et les frais d'acquisition de terrain pour celui-ci sont à la charge de la collectivité publique responsable du financement de l'aménagement en question selon les art. 167 à 174 LMob.
- b) La valeur résiduelle de l'aménagement à déplacer est à la charge du ou de la propriétaire de la route.

6.2.2 Objets à caractère édilitaire

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

¹ Les objets pour la traversée de piétons et de deux-roues légers tels que les passages inférieurs ou passerelles pour piétons ainsi que la signalisation lumineuse sur un passage piéton sont nécessaires pour autant que le trafic à l'heure de pointe déterminante soit d'au moins 1'000 véhicules motorisés et 50 piétons ou deux-roues légers par heure.

² Les autres objets tels que les boviducs, les modifications de carrefours ou les présélections sont nécessaires pour autant que le trafic journalier moyen calculé selon les normes soit supérieur à 6'500 véhicules motorisés, que les risques liés à la sécurité soient avérés et que la pérennité de l'installation soit garantie.

³ Seuls les projets mis à l'enquête publique après l'entrée en vigueur du présent règlement sont concernés.

6.2.3 Mesures de modération de trafic ou de vitesse

Art. 89 Taux de trafic de transit (art. 167 al. 4 LMob)

¹ Le taux de trafic de transit sur la traversée de localité correspond au trafic journalier moyen duquel est déduit le trafic d'origine et de destination induit par la localité.

² La commune est en charge d'établir l'étude de trafic de transit en application des normes en vigueur.

³ Le taux de trafic de transit est fixé par le SPC.

Art. 90 Conditions de participation de l'Etat (art. 167 al. 4 LMob)

¹ Une participation de l'Etat à des mesures de modération de trafic ou de vitesse dans une localité a lieu à condition que:

- a) il n'y ait pas de projet de route de contournement planifié dans un horizon de 20 ans ou que la commune ait explicitement renoncé à la réalisation d'une route de contournement pour les 20 prochaines années
- b) le trafic journalier moyen sur la traversée, calculé selon les normes, soit supérieur à 6'500 véhicules motorisés; et
- c) les mesures s'inscrivent dans un concept global.

Art. 91 Modalités (art. 167 al. 4 LMob)

¹ La participation financière de l'Etat porte sur la part des coûts supérieurs à 1 million de francs (valeur indexée selon le prix de la construction) des coûts bruts de l'ensemble des mesures prévues selon le devis établi par la commune et validé par le SPC.

² L'indemnité est versée au plus tôt après la réception des travaux, sur la base d'un décompte final établi par la commune. Si les travaux sont réalisés par étapes, un acompte peut être versé à la fin de chaque étape au prorata des travaux réalisés. La somme des acomptes ne peut pas dépasser 80 % de l'indemnité promise.

³ Seuls les projets mis à l'enquête publique après l'entrée en vigueur du présent règlement peuvent faire l'objet de la participation.

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

¹ Le début et la fin d'une traversée de localité se déterminent sur la base de la législation fédérale en matière de signalisation.

6.2.4 Croisements de routes

Art. 93 Notions (art. 169 LMob)

¹ Par croisement de routes, on entend notamment:

- a) un embranchement de route sur une autre sous forme de carrefour en «T»;
- b) un carrefour sous forme de croisement de deux routes ou plus à niveau;
- c) un croisement dénivelé sous forme de croisement de deux routes ou plus à des niveaux différents;
- d) un carrefour giratoire;
- e) toute combinaison des variantes ci-dessus.

² Par le réaménagement d'un croisement, on entend la modification de sa géométrie ou de sa signalisation. Il peut être nécessaire pour des raisons de sécurité, d'un manque de capacité ou de la fluidité du trafic.

³ Par largeur de base d'une route, on entend la largeur de la route nécessaire à son fonctionnement sans qu'il y ait un croisement de routes.

Art. 94 Modalités (art. 169 al. 2 LMob)

¹ Tout projet d'aménagement ou de réaménagement de croisement de routes doit faire l'objet d'une étude de circulation préalable qui met en évidence les déficiences du croisement et les besoins du trafic.

² Lorsque le croisement concerne des routes appartenant à des propriétaires différents, l'étude de circulation est effectuée, sauf convention contraire, par le ou la propriétaire de la route de rang supérieur aux frais du requérant ou de la requérante.

³ Le ou la propriétaire chargé/e de l'étude consulte et informe les propriétaires des autres routes du croisement. Il leur propose un programme de travaux et une répartition des frais.

⁴ Avant le début des travaux, les propriétaires des routes concernées par le projet conviennent de la répartition des coûts, de l'abornement, de la propriété des ouvrages ainsi que de leur mode de conservation.

Art. 95 Frais à répartir (art. 169 al. 2 LMob).

¹ Les frais comprennent les frais d'étude, d'exécution, de la surveillance, des acquisitions foncières et de l'abornement.

² Pour les croisements sans giratoire, chaque propriétaire de route prend à sa charge les frais à l'intérieur de la largeur de base de la route comme illustré à l'annexe 3. En cas de signalisation lumineuse, les coûts s'y afférent sont répartis à part égales entre les propriétaires.

³ Pour les croisements avec giratoires, les frais sont répartis selon les principes suivants:

- a) chaque propriétaire de route accédant au giratoire prend à sa charge les frais à l'intérieur de sa largeur de base;
- b) les autres frais sont répartis en parts égales entre les propriétaires pour chaque branche accédant au giratoire.

⁴ Pour les croisements à différents niveaux, les frais sont répartis entre les propriétaires conformément à l'alinéa 2, en incluant les ouvrages d'art et les remblais et déblais d'accès.

⁵ Les frais découlant d'objets à caractère édilitaire selon l'art. 167 al. 1 LMob restent réservés.

6.2.5 Infrastructures dédiées au transport public

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

¹ Sur présentation d'un devis détaillé, une indemnité est accordée aux communes pour la construction, le réaménagement et la mise en conformité d'un arrêt de bus.

² L'indemnité couvre la réalisation et l'équipement standard de l'arrêt y compris les frais d'acquisition de terrain pour l'arrêt et le quai, les travaux liés à la chaussée, le marquage de l'arrêt et la TVA.

³ a DIME décide sur préavis du SPC et dans le cadre budgétaire de l'octroi de l'indemnité lors de l'approbation du plan d'infrastructure de mobilité.

⁴ L'indemnité est versée lors de la réception des travaux, sur la base d'un décompte final établi par la commune.

Art. 97 Autres infrastructures dédiées au transport public (art. 174 al. 2 LMob)

¹ Les parties doivent s'être mises d'accord sur le financement au plus tard avant le début des travaux.

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

¹ Le chiffre de population dite légale des communes est arrêté sur la base des dernières données disponibles.

² Le SMO fixe la répartition entre les communes pour chaque année civile. Il leur communique les montants à retenir dans leur budget avant le 30 septembre de chaque année.

³ La participation des communes est débitée trimestriellement sur les comptes courants des communes auprès de la comptabilité de l'Etat, sur ordre du SMO, avec avis aux communes.

6.2.6 Projets d'agglomération

Art. 99 Soutien aux études d'élaboration des projets d'agglomération (art. 177 LMob)

¹ Le soutien n'est accordé que pour les études portant sur un projet d'agglomération au sens de la législation fédérale.

² La demande écrite de soutien doit être déposée auprès de la DIME avant le début des études. Un représentant de l'Etat sera intégré au groupe d'accompagnement de l'étude.

³ Lorsque l'Etat accorde un soutien financier pour les études d'élaboration des projets d'agglomération, celui-ci est versé l'année qui suit le dépôt du projet d'agglomération auprès de la Confédération.

⁴ Lorsque ce soutien est accordé, l'étude concernée ne peut plus faire l'objet d'un financement au sens de la législation sur l'aménagement du territoire et les constructions.

Art. 100 Soutien aux mesures d'infrastructures de transports et de requalification des espaces publics (art. 177 LMob)

¹ Les mesures d'infrastructures de transports et de requalification des espaces publics, prévues dans les mesures d'un projet d'agglomération, peuvent faire l'objet d'une contribution financière représentant au maximum 50 % du solde des dépenses totales, après déduction des subventions fédérales et, le cas échéant, des subventions cantonales prévues par d'autres lois.

² La contribution financière fait l'objet d'un crédit-cadre portant sur une génération de projet de l'organisme responsable.

³ La DIME élabore, à l'intention du Conseil d'Etat, les projets de décrets et de messages relatifs aux crédits cadre.

⁴ Les montants considérés ne sont versés que si la mesure est intégrée dans un crédit cadre et fait l'objet d'une convention de financement fédérale ou cantonale. Ces montants sont inscrits dans les budgets de l'Etat et de l'organisme chargé d'élaborer et de mettre en œuvre le projet d'agglomération.

⁵ L'organisme responsable soumet à la DIME un rapport annuel sur l'état d'avancement des mesures faisant l'objet des programmes d'agglomération.

Art. 101 Plateforme multimodale - Définition (art. 179 LMob)

¹ Une plateforme multimodale est considérée comme lieu intermédiaire de transbordement d'usagers et usagères de transport et implique au moins un moyen de transports public.

Art. 102 Plateforme multimodale - Subvention (art. 179 LMob)

¹ Dans la limite des moyens financiers disponibles, l'Etat contribue à hauteur de 50 % au maximum aux coûts de construction ou de réaménagement nécessaire d'une plateforme multimodale après déduction de toute autre participation fédérale et cantonale ainsi que les coûts subséquents d'investissements intégrés à l'offre en trafic cantonal ou local de voyageurs.

² La plateforme multimodale doit faire l'objet d'une conception globale (définissant le ou les maîtres d'ouvrage) validée préalablement par le SMO. Elle peut être réalisée en étape.

³ L'indemnité est versée au plus tôt après la réception des travaux, sur la base d'un décompte final. Si les travaux sont réalisés par étape, un acompte peut être payé à la fin de chaque étape au prorata des travaux réalisés. La somme des acomptes ne peut pas dépasser 80 % de l'indemnité promise.

⁴ Le SMO est compétent pour élaborer des directives en la matière.

⁵ Il n'existe pas de droit à l'obtention d'une subvention.

6.3 Aide à l'exploitation*6.3.1 Participation de tiers***Art. 103** Principe (art. 181 LMob)

¹ L'exploitant d'une installation générant un fort trafic assume tout ou partie des coûts d'exploitation d'une offre de transport public si l'installation:

- a) seule, ou avec des installations voisines générant un fort trafic, est la cause principale de la nouvelle desserte du site par les transports publics ou de l'extension de la desserte;
- b) a une influence considérable sur la nécessité de maintenir une desserte existante du site par les transports publics; ou
- c) est située à proximité d'une installation soumise à l'al. 1, let. a ou b, de la présente disposition et si elle tire un avantage de la desserte par les transports publics.

² Une participation n'a lieu que si l'installation est exploitée toute l'année ou de manière saisonnière, qu'elle est ouverte au moins trois jours par semaine pendant la durée d'exploitation, et qu'elle dispose au moins 50 places de stationnement accessibles au public.

³ Si l'installation générant un fort trafic ne peut pas être attribuée à un exploitant déterminé, c'est le ou la propriétaire qui est tenu-e de prendre en charge la participation.

Art. 104 Exception (art. 181 LMOB)

¹ Il n'y a pas d'obligation de participation aux coûts pour les installations générant un fort trafic qui sont exploitées par les collectivités publiques.

Art. 105 Participation (art. 181 LMOB)

¹ Le montant de la participation est déterminé en fonction des coûts non couverts d'une offre de transports publics qui sert à la desserte de l'installation et en fonction de l'utilité de cette offre pour l'exploitation de l'installation.

² La participation s'élève au maximum au total des coûts non-couverts de l'offre.

³ Si l'aménagement d'un arrêt de transport public est aussi nécessaire, les frais de réalisation et l'équipement standard de l'arrêt peuvent également être mis à la charge du générateur de trafic.

⁴ Si plusieurs générateurs à fort trafic sont tenus de participer à une offre de transports publics, la somme de leurs contributions n'est pas supérieure au taux maximal prévu à l'al. 2.

6.3.2 Contrôle des comptes

Art. 106 Compétence (art. 182 LMOB)

¹ Le contrôle des comptes des entreprises de transports ayant fait l'objet d'une aide à l'exploitation est assuré par le SMO.

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

Art. 107 Chiffre de population (art. 183 al. 3 LMOB)

¹ Le chiffre de population dite légale est basé sur les derniers chiffres disponibles.

Art. 108 Nombre de départs moyens par jour d'une commune(art. 183 al. 3 LMob)

¹ Le coefficient de pondération de l'offre se base sur le nombre de départs moyen par jour de la commune (NDMJ).

² Le NDMJ est calculé sur la base du nombre de bâtiments situés à proximité d'un arrêt, respectivement du nombre d'habitants de ces bâtiments. Les éléments suivants sont pris en considération:

- a) pour chaque course, l'arrêt de transport public le plus proche du bâtiment considéré est pris en compte;
- b) les départs sont déterminés selon l'horaire publié;
- c) les départs sont pris en compte à 100 % si l'arrêt déterminant se trouve à 1000 mètres au plus du bâtiment; ce pourcentage est réduit linéairement jusqu'à 0 pour les distances comprises entre 1000 et 1500 mètres;
- d) les départs de lignes de trafic local et de lignes d'essais ne sont pas pris en compte;
- e) les départs moyen par jour par arrêt sont calculés pour la période horaire effective;
- f) le nombre d'habitants par bâtiment se calcule sur la base des dernières statistiques disponibles de la Confédération au moment de la fixation de la répartition;
- g) le nombre de départs moyens par jour de la commune (NDMJ) est arrondi à 0 décimale.

Art. 109 Coefficient de pondération (art. 183 al. 3 LMob)

¹ Le coefficient de pondération de l'offre est calculé selon la méthode suivante:

Nombre de départs moyen par jour de la commune (NDMJ)	Coefficient de pondération (CP)
0 à 40	CP = NDMJ
41 à 80	CP = 40 + (NDMJ -40) x 0.8
81 à 120	CP = 72 + (NDMJ -80) x 0.6
Plus de 121	CP = 96 + (NDMJ -120) x 0.4

Art. 110 Décompte et paiement (art. 183 al. 3 LMob)

¹ Le SMO fixe la répartition entre les communes pour chaque année civile. Il leur communique les montants à retenir dans leur budget avant le 30 septembre de chaque année.

² La participation des communes est débitée trimestriellement sur les comptes courants des communes auprès de la comptabilité de l'Etat, sur ordre du SMO, avec avis aux communes.

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

¹ Des lignes ou prestations d'essai peuvent être subventionnées si:

- a) elles sont opportunes;
- b) elles ne concurrencent aucune ligne existante des transports publics de manière importante; et
- c) il est vraisemblable que les exigences minimales relatives à l'utilisation et à la couverture des coûts seront atteintes à terme.

² Il n'existe pas de droit à l'obtention d'une subvention.

³ La subvention est accordée dans les limites des moyens financiers disponibles.

6.3.4 *Communautés et mesures tarifaires*

Art. 112 Contribution financière (art. 187 LMob)

¹ L'Etat peut octroyer, en particulier et sous réserve d'une participation équivalente des communes concernées, des contributions financières pour les pertes de recettes qui résultent de l'harmonisation des tarifs dans les communautés tarifaires et qui ne peuvent être compensées par des hausses de prix.

² L'Etat et les entreprises de transport s'efforcent de proposer des tarifs tenant compte des réalités sociales et conformes au marché.

³ La subvention est accordée dans les limites des moyens financiers disponibles.

⁴ Il n'existe pas de droit à l'obtention d'une subvention.

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

Art. 113 Notion de transport professionnel (art. 189 LMob)

¹ Sont réputées professionnelles les courses qui sont effectuées régulièrement par un conducteur ou une conductrice avec un taxi ou un véhicule de location avec chauffeur dans le but de réaliser un profit économique. Les courses sont régulières si elles sont effectuées au moins deux fois dans des intervalles de moins de seize jours. Le profit économique est réputé réalisé lorsque le prix requis pour la course dépasse les coûts du véhicule et l'indemnisation des dépenses du conducteur.

Art. 114 Registre cantonal (art. 189 LMob)

¹ Il est tenu un registre informatique central de toutes les autorisations accordées en application du chapitre 7 LMob.

² Les communes et les associations de communes ont accès audit registre et y saisissent les données relatives aux autorisations qu'elles délivrent.

³ Le registre est mis en place dans un délai de deux ans après l'entrée en vigueur du présent règlement.

Art. 115 Compétences (art. 192 LMob)

¹ Le Service de la police du commerce (ci-après: le SPoCo) est compétent pour l'exécution du chapitre 7 LMob et des dispositions réglementaires correspondantes.

² La police est chargée des contrôles.

Art. 116 Carte de taxi et/ou de limousine – Demande (Art. 193 et 196 LMob)

¹ La demande d'obtention de la carte doit être déposée au moyen du formulaire officiel mis à disposition par le SPoCo, dûment complété, accompagné des documents requis et signé par le requérant ou la requérante.

² Le SPoCo est compétent pour établir la liste des documents requis pour le traitement de la demande.

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

¹ Si la demande d'autorisation présente des erreurs ou si elle est incomplète, l'autorité d'application la retourne afin qu'elle soit rectifiée dans un délai donné.

² Si ce délai n'est pas respecté, la demande est considérée comme retirée.

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

¹ Les décisions administratives ou condamnations sont considérées incompatibles avec l'exercice de la profession de chauffeur de taxi lorsqu'elles portent sur des:

- a) infractions au droit pénal commun, suisse ou étranger, en particulier celles contre la vie, l'intégrité corporelle, l'intégrité sexuelle ou le patrimoine;
- b) infractions aux règles de la circulation routière ou inaptitude à la conduite ayant mené à un retrait du permis de conduire en application des articles 15d, 16b, 16c, 16cbis ou 16d de la loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière;

- c) infractions aux prescriptions de droit fédéral ou cantonal régissant l'activité des chauffeurs professionnels ainsi que les exigences liées aux véhicules.

² Le SPoCo tient notamment compte de la gravité des faits ou de leur réitération, du temps écoulé depuis le prononcé de la décision, respectivement de la condamnation, ainsi que du risque de récidive.

³ Le SPoCo peut suspendre l'examen de la demande, lorsqu'il est porté à sa connaissance que le requérant ou la requérante fait l'objet d'une procédure pendante pouvant mener au prononcé d'une décision ou condamnation au sens du présent article.

Art. 119 Carte de taxi et/ou de limousine – Renouvellement (art. 193 al. 1 et art. 196 al. 1 LMob)

¹ Avant l'échéance de son autorisation, le chauffeur dépose auprès du SPoCo une nouvelle demande d'autorisation accompagnée de tous les documents requis.

Art. 120 Enseigne lumineuse (art. 194 al. 2 LMob)

¹ Tout taxi est muni en permanence, lorsqu'il est en service, d'un équipement composé notamment d'une enseigne lumineuse " Taxi " fixée sur le toit du véhicule.

² Cette enseigne lumineuse doit répondre aux exigences de l'article 110, alinéa 2, lettre b de l'ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules et à l'annexe 8, ch 2, 23 OETV.

³ Lorsque le taxi n'est pas en service ou est utilisé pour l'usage privé, l'enseigne lumineuse doit être masquée ou démontée.

Art. 121 Taximètre (art. 194 al. 2 LMob)

¹ Seules les entreprises agréées par l'Office de la circulation et de la navigation sont autorisées à monter et/ou réparer les taximètres. La liste des entreprises concernées est fournie sur demande.

Art. 122 Vignette (art. 196 al. 3 LMob)

¹ La vignette doit être affichée en permanence dans le véhicule utilisé pour le transport de personnes à titre professionnel, de manière à être visible et lisible pour les occupants du véhicule.

² L'affichage de cette autorisation ne doit pas se faire sur une vitre nécessaire à la visibilité du conducteur.

Art. 123 Autorisation de diffuseur de course (art. 197 LMob)

¹ La demande d'autorisation se fait au moyen du formulaire officiel mis à disposition par le SPoCo, dûment complété, accompagné des documents requis.

² Si le diffuseur est une personne physique, la formule doit être signée par ce dernier et être accompagnée des pièces suivantes:

- a) copie d'une pièce d'identité en cours de validité;
- b) justificatif de domicile en Suisse datant de moins de 3 mois (attestation originale de l'autorité cantonale compétente).

³ Si l'annonceur est une personne morale, la formule doit être signée par la ou les personnes ayant le pouvoir de l'engager valablement, et être accompagnée des pièces suivantes:

- a) copie d'une pièce d'identité en cours de validité de la ou des personnes ayant le pouvoir d'engager valablement la personne morale;
- b) justificatif de siège en Suisse datant de moins de 3 mois (extrait du registre du commerce de la société).

Art. 124 Mesure pénale (art. 202 LMob)

¹ L'amende est prononcée par le Préfet ou la Préfète conformément à la loi sur la justice.

² Toutefois, dans les cas d'autorisation de stationnement de taxi, le conseil communal est l'autorité de répression; il statue conformément à la loi sur les communes.

Art. 125 Émoluments (art. 203 LMob)

¹ Le montant de l'émolument de délivrance et de renouvellement est forfaitaire. Il est fixé par type d'autorisation:

- a) Carte de taxi et de limousine: CHF 200.- par carte
- b) Véhicules: CHF 200.- par véhicule
- c) Diffuseur de courses: CHF 500 par diffuseur
- d) Demande simultanée de carte et de véhicule: CHF 300

8 Dispositions transitoires**Art. 126** Modalités de transfert suite à l'adoption du plan du réseau des routes cantonales – Remise de documents et informations (art. 204 LMob)

¹ Avant le transfert de propriété, les communes remettent à l'Etat les documents et informations suivantes correspondant à l'état d'exécution:

- a) les plans des canalisations;
- b) les plans des ouvrages d'arts;
- c) les plans de marquage;
- d) les plans de toute infrastructure dans le domaine public;
- e) les éventuelles conventions et autorisations;
- f) toutes données informatiques;
- g) la planification des travaux de l'entretien des routes;
- h) les informations quant aux projets prévus ou en cours;
- i) les éventuelles informations quant aux problèmes liés à l'abornement ou au parcellaire de la route;
- j) les éventuelles informations sur les défauts récurrents sur la route (par exemple éboulements, inondations, glissements de terrains, etc.).

Art. 127 Modalités de transfert suite à l'adoption du plan du réseau des routes cantonales – Registre foncier (art. 204 LMob)

¹ Avant le transfert de propriété, la commune s'assure que l'abornement des biens-fonds à transférer est mis en place et complet.

² La commune veille à ce que les informations quant à la couverture du sol sont à jour dans le registre foncier.

³ Les éventuels frais de transfert de propriété sont à la charge de l'Etat.

Art. 128 Modalités de transfert suite à l'adoption du plan du réseau des routes cantonales – Opération de transfert (art. 204 LMob)

¹ Tous les biens-fonds en propriété de la commune et ouvrages nécessaires à l'exploitation de la route doivent être transféré à l'Etat.

² Le transfert est confirmé par arrêté du Conseil d'Etat.

Art. 129 Modalités de transfert suite à l'adoption du plan du réseau des routes cantonales – Effets (art. 204 LMob)

¹ Dès l'entrée en vigueur du présent règlement, aucune opération d'acquisition ou de vente de biens-fonds de la route communale n'est autorisé sans l'accord du SPC.

² S'agissant des demandes d'approbation des plans en suspens dans le cadre de projets de construction ou de réaménagement, la commune demeure compétente jusqu'à l'achèvement des procédures.

ANNEXES SOUS FORME DE DOCUMENTS SÉPARÉS

- Annexe 1: Géodonnées de base
Annexe 2: Illustration distances de construction aux routes
Annexe 3: Illustration croisements de routes

II.

1.

L'acte RSF [122.0.12](#) (Ordonnance fixant les attributions des Directions du Conseil d'Etat et de la Chancellerie d'Etat (OADir), du 12.03.2002) est modifié comme il suit:

Art. 8 al. 1

¹ La Direction du développement territorial, des infrastructures, de la mobilité et de l'environnement a dans ses attributions:

- h) (*modifié*) les infrastructures de mobilité;
et les autres tâches placées dans sa compétence.

2.

L'acte RSF [122.28.56](#) (Ordonnance fixant les émoluments du Service des ponts et chaussées, du 16.12.2003) est modifié comme il suit:

Préambule (modifié)

Le Conseil d'Etat du canton de Fribourg

Vu le tarif du 9 janvier 1968 des émoluments administratifs;

Vu la loi du 5 novembre 2021 sur la mobilité;

Sur la proposition de la Direction du développement territorial, des infrastructures, de la mobilité et de l'environnement,

Arrête:

Art. 1 al. 1

¹ La présente ordonnance fixe les émoluments du Service des ponts et chaussées (SPC) pour les activités suivantes:

- b) (*modifié*) plan d'infrastructure de mobilité

Art. 4 al. 2

² L'émolument de base est fixé comme il suit (par cas):

- a) (*modifié*) plan d'aménagement local, plan d'aménagement de détail, remaniements parcellaires, plans généraux d'évacuation des eaux, plan d'infrastructure de mobilité: Fr. 300

3.

L'acte RSF [122.93.12](#) (Règlement concernant la Commission d'acquisition des immeubles, du 28.12.1984) est modifié comme il suit:

Préambule (*modifié*)

Le Conseil d'Etat du canton de Fribourg

Vu la loi du 5 novembre 2021 sur la mobilité;

Sur la proposition de la Direction du développement territorial, des infrastructures, de la mobilité et de l'environnement,

Arrête:

Art. 7 al. 1 (*modifié*)

¹ La Commission accomplit les tâches que la loi place dans sa compétence, notamment celles que lui confient la loi sur l'aménagement du territoire et les constructions, la loi sur la mobilité et le règlement sur les forêts et la protection contre les catastrophes naturelles ainsi que celles de même nature que lui confie l'Etat par ses Directions et services.

4.

L'acte RSF [140.22](#) (Règlement sur les agglomérations (RAgg), du 17.08.2021) est modifié comme il suit:

Art. 2

Abrogé

Art. 3

Abrogé

5.

L'acte RSF [710.11](#) (Règlement d'exécution de la loi sur l'aménagement du territoire et les constructions (ReLATEC), du 01.12.2009) est modifié comme il suit:

Art. 24 al. 2

² Le concept de stationnement est un élément du plan directeur communal. Il doit obligatoirement faire partie de ce plan lorsque la commune:

- a) (*modifié*) fait partie d'une agglomération, ou

Art. 59 al. 1 (*modifié*)

¹ Les talus ne peuvent pas dépasser une ligne correspondant à un rapport de 2: 3 (2 = hauteur, 3 = longueur) et tirée depuis la bordure de la propriété à partir soit du terrain naturel, soit du sommet du mur de soutènement pour les talus montants, ou du pied de ce mur pour les talus descendants (annexe 2, figures 1 à 3). Les dispositions de la législation sur la mobilité relatives aux fonds voisins sont réservées.

Art. 60 al. 2 (*modifié*)

² Les dispositions de la loi sur la mobilité relatives aux fonds voisins sont réservées.

Art. 84 al. 1

¹ Sont soumis à l'obligation d'un permis de construire selon la procédure ordinaire:

- f) (*modifié*) les ouvrages de génie civil tels que remblais, déblais, murs de soutènement d'une hauteur de plus de 1,20 m par rapport au terrain naturel, murs et parois parapetons, conduites, canalisations, captages d'eau, aménagements de cours d'eau, ainsi que les accès à une route publique;

Art. 86 al. 1

¹ Sont réservées les dispositions spéciales prévues par la législation fédérale et celles qui concernent notamment:

- d) (*modifié*) les téléphériques servant au transport de personnes sans concession fédérale et les téléskis (loi sur la mobilité du 5 novembre 2021);

6.

L'acte RSF [741.16](#) (Tarif concernant l'utilisation des canalisations des routes cantonales pour l'évacuation des eaux, du 07.12.1992) est modifié comme il suit:

Préambule (modifié)

Le Conseil d'Etat du canton de Fribourg

Vu l'article 133 de la loi du 5 novembre 2021 sur la mobilité;

Vu le règlement sur la mobilité;

Sur la proposition de la Direction des travaux publics,

Arrête:

7.

L'acte RSF [810.15](#) (Ordonnance sur les études d'impact sur l'environnement et les procédures décisives (OEIEP), du 02.07.2002) est modifié comme il suit:

Art. 6 al. 1 (modifié)

Procédure décisive selon la loi sur la mobilité (*titre médian modifié*)

¹ Pour les projets dont la réalisation dépend de la loi sur la mobilité (Annexe 2), la procédure décisive est celle de l'approbation du plan d'infrastructure de mobilité (art. 85 ss de la loi sur la mobilité).

III.

1.

L'acte RSF [741.11](#) (Règlement d'exécution de la loi sur les routes (RELR), du 07.12.1992) est abrogé.

2.

L'acte RSF [741.62](#) (Décret relatif à l'application de l'article 66 de la loi du 15 décembre 1967 sur les routes (subventions), du 27.09.1988) est abrogé.

3.

L'acte RSF [741.83](#) (Arrêté relatif à l'entretien, la réfection et la reconstruction des passages supérieurs et inférieurs des routes nationales, du 05.06.1979) est abrogé.

4.

L'acte RSF [780.11](#) (Règlement d'exécution de la loi sur les transports (RTr), du 25.11.1996) est abrogé.

5.

L'acte RSF [780.22](#) (Règlement concernant l'octroi d'autorisations cantonales pour le transport des voyageurs, du 03.11.1999) est abrogé.

6.

L'acte RSF [782.5](#) (Décret concernant la constitution de la Compagnie des chemins de fer fribourgeois, du 19.11.1942) est abrogé.

7.

L'acte RSF [784.22](#) (Arrêté fixant la procédure d'autorisation de construire et d'exploiter des téléphériques servant au transport de personnes sans concession fédérale et des téléskis, du 09.12.1980) est abrogé.

IV.

[Clause finale]

[Signatures]

ANNEXE 1**Géodonnées de base (art. 2)**

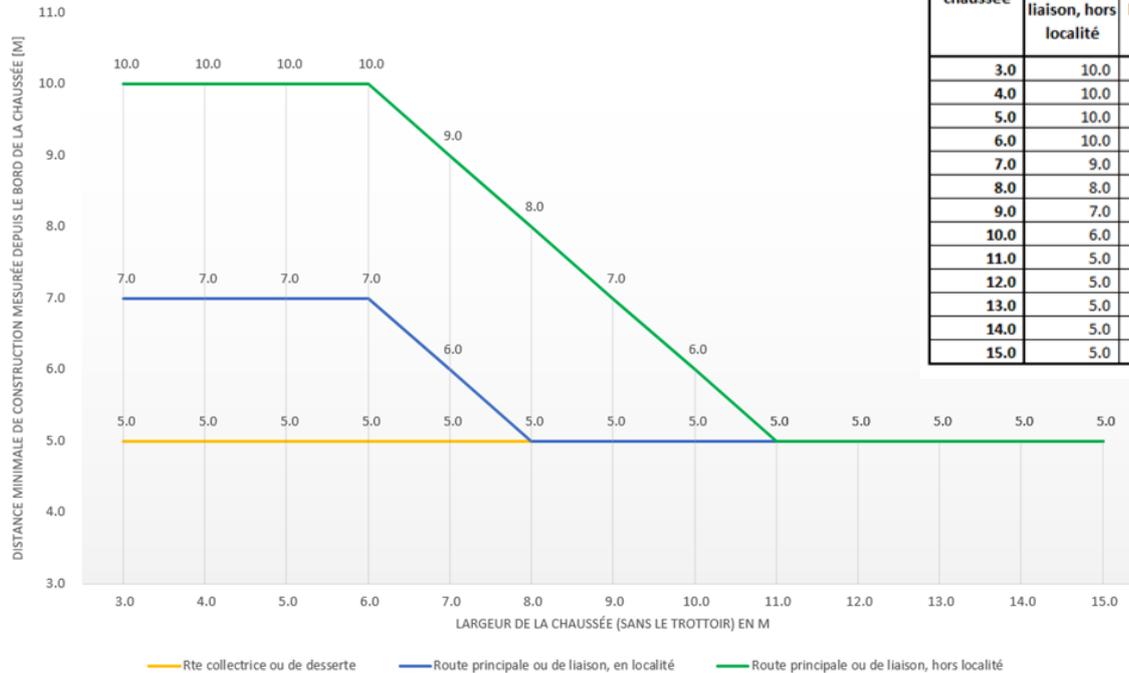
Géodonnée de base	Service compétent
Charge de trafic sur les routes cantonales (art. 4 al. 2 LMob)	SMo
Relevé de l'état de la chaussée sur les routes cantonales (art. 4 al. 2 LMob)	SPC
Données concernant les places de stationnement (art. 4 al. 3 let. a LMob)	SMo
Réseau des routes cantonales (art. 13 al. 1 let. b, art. 16 et art. 39 LMob)	SPC
Réseau routier communal (art. 13 al. 1 let. c et d, art. 18, art. 19 et art. 40 LMob)	SPC
Réseau des chemins pour piétons (art. 21 al. 2 let. a, art. 23 et art. 41 LMob)	SMo
Réseau des itinéraires officiels de loisirs (art. 21 al. 2 let. c, art. 27, art. 28 et art. 45 LMob)	SMo
Réseau cantonal des voies cyclables (art. 21 al. 2 let. c, art. 24, art. 26 et art. 44 LMob)	SPC
Réseaux communaux des voies cyclables (art. 44 LMob)	SMo
Plan cantonal des transports publics (art. 32 et 46 LMob)	SMo
Plans communaux des transports publics (art. 46 LMob)	SMo
Plans sectoriels sur des thèmes spécifiques de la mobilité (art. 48 LMob)	SMo
Signalisation (art. 60 LMob)	SPC
Zones réservées cantonales (Art. 88 ss LMob)	SMo
Zones réservées communales (Art. 88 ss LMob)	SMo
Distances de construction aux routes spéciales selon l'art. 141 al. 2 LMob	SMo

Conduites de service dans une infrastructure de mobilité (art. 121 LMob)	SPC
---	-----

ROF ...

ANNEXE 2

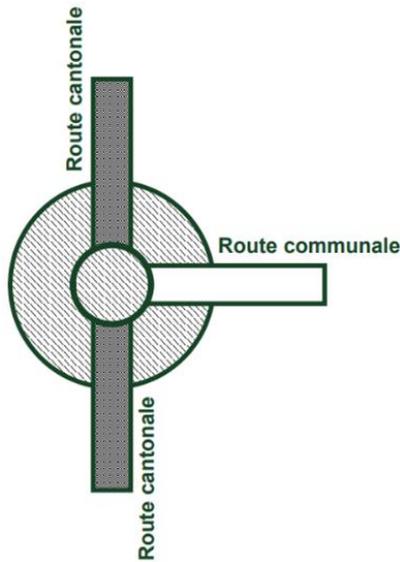
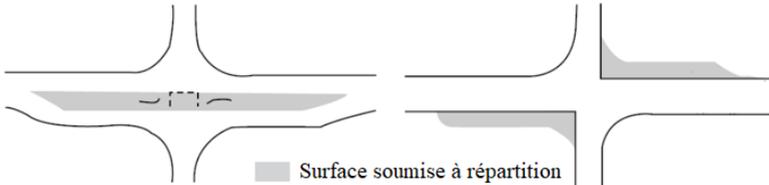
Illustration des distances de construction aux routes (art. 63 al. 2)



Largeur de chaussée	Distance minimale mesurée depuis le bord de chaussée		
	Route principale ou de liaison, hors localité	Route principale ou de liaison, en localité	Route collectrice ou de desserte
3.0	10.0	7.0	5.0
4.0	10.0	7.0	5.0
5.0	10.0	7.0	5.0
6.0	10.0	7.0	5.0
7.0	9.0	6.0	5.0
8.0	8.0	5.0	5.0
9.0	7.0	5.0	5.0
10.0	6.0	5.0	5.0
11.0	5.0	5.0	5.0
12.0	5.0	5.0	5.0
13.0	5.0	5.0	5.0
14.0	5.0	5.0	5.0
15.0	5.0	5.0	5.0

ANNEXE 3

Illustration de la répartition des frais de croisements avec giratoire (art. 95 al. 2)



-  Chaussée à charge de l'Etat
-  Chaussée à charge de la commune
-  Surface soumise à répartition