



Consultation concernant l'avant-projet de loi sur la mobilité

Rapport sur les résultats de la consultation

Juin 2021

Table des matières

1 Procédure de consultation	1
1.1 Introduction	1
1.2 Déroulement de la procédure	2
1.3 Aperçu des prises de position	2
2 Retours de consultation	4
2.1 Remarques générales	4
2.2 Remarques concernant les options de rééquilibrage financier	7
2.3 Remarques concernant les dispositions	9
3 Liste des participant à la consultation	54
3.1 Communes	54
3.2 Associations régionales	55
3.3 Parties politiques	55
3.4 Entreprises et industrie	55
3.5 Divers	56
3.6 Directions et Services	56
3.7 Services internes de la DAEC	57

1 Procédure de consultation

1.1 Introduction

Le programme gouvernemental du Conseil d'Etat pour la législature 2017-2021 prévoit de réviser totalement la loi sur les routes et celle sur les transports qui sont lacunaires et partiellement désuètes. Dans sa réponse à la motion 2017-GC-50 « Une nouvelle loi sur la mobilité » du député Eric Collomb, le Conseil d'Etat a approuvé le souhait du motionnaire d'aborder la mobilité de façon globale et d'examiner la possibilité d'élaborer une loi (unique) sur la mobilité pour remplacer celles sur les routes et les transports.

L'avant-projet de loi sur la mobilité est davantage que la simple fusion de deux lois. Il a l'ambition de régir l'ensemble de la mobilité cantonale, en particulier la planification, la construction, le financement, l'entretien et la signalisation des infrastructures de mobilité ainsi que le transport de personnes et de marchandises. Il clarifie également la question des

ressources à utiliser, ainsi que la manière dont les coûts seront couverts et répartis entre le canton et les communes. Dans ce domaine, plusieurs variantes et options, notamment en ce qui concerne l'équilibrage financier, ont été mises en consultation compte tenu du caractère éminemment politique des questions qu'elles concernent.

Le travail sur cet avant-projet a été accompagné par un comité de pilotage, nommé par le Conseil d'Etat le 18 septembre 2018, dans lequel tous les groupes parlementaires du Grand Conseil étaient représentés, les communes, les agglomérations ainsi que la police, et des représentants du domaine des transports et de la construction.

1.2 Déroulement de la procédure

Sur autorisation du Conseil d'Etat, la Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions (DAEC) a mené une procédure de consultation simultanée externe et interne au sujet de l'avant-projet. La consultation a duré du 10 février au 10 mai 2021.

Les autorités cantonales, les communes, mais aussi les partis politiques représentés au Grand Conseil, les associations faîtières des communes ainsi que les acteurs dans les principaux domaines concernés (transports, environnement et économie) ont été invités à y participer.

Le présent rapport fait la synthèse des avis reçus, en résumant d'abord les remarques d'ordre général, puis en restituant les avis exprimés en détail sur chacun des articles.

1.3 Aperçu des prises de position

La DAEC a reçu 94 prises de position dont 42 proviennent de communes, 14 de l'administration cantonale ; les autres sont celles des partis et de nombreux autres acteurs.

Sur les 94 prises de positions, 52 participants, dont 22 communes, ont rempli, entièrement ou partiellement, le questionnaire accompagnant la consultation. Un aperçu des résultats du questionnaire est donné ci-dessous :

N° DE QUESTION	QUESTION	FAVORABLE	OPPOSE
1.1	Pertinence et exhaustivité des instruments de planifications	23	16
2.1	Pertinence de la catégorisation des routes publiques selon la classification et la fonctionnalité	26	16
2.2	Adéquation de la définition des routes cantonales et du plan de réseau provisoire	24	12
2.4	Pertinence de l'intégration des chemins de randonnée dans l'avant-projet	35	6
2.6	Pertinence du concept d'un réseau cyclable cantonale en compétence de l'Etat	31	7
2.8	Favorable à la compétence du commanditaire de l'offre en transport publics pour les infrastructures de transports publics faisant partie intégrante de la route	26	11
2.10	Adéquation d'un unique outil de planification pour la construction et le réaménagement d'une infrastructure de mobilité	35	1

2.11	Pertinence de la possibilité de prise en compte d'un projet d'infrastructure de mobilité dans un plan d'aménagement de détail	33	3
3.1	Pertinence de la co-commande par l'Etat du trafic local	33	1
4.1	Utilité de l'introduction d'une réglementation des taxis, limousines et services de diffuseurs de courses	28	3
4.2	Adéquation des autorisation prévues pour le contrôle des activités de taxis, limousines et diffuseurs de courses	19	3

Mesures de subventionnement

5.1	Participation de l'Etat aux frais des objets à caractère éditaires indispensables pour la route cantonale	35	2
5.2	Pertinence de la participation de l'Etat aux mesures Valtraloc selon le trafic de transit	35	0
5.3	Pertinence du financement des voies cyclables cantonales mixtes hors localité par l'Etat	34	2
5.4	Pertinence du financement des arrêts de bus et voies de bus par le commanditaire	34	3
5.6	Introduction d'une base légale pour l'encouragement de la mobilité durable et partagée (art. 99)	40	1
	Introduction d'une base l'égale pour l'encouragement de l'innovation dans le domaine de la mobilité (art. 100)	39	3
	Introduction d'une base légale pour la participation à des études en vue de la construction ou le réaménagement d'infrastructures ferroviaires qui ne sont pas financées par le FIF (art. 112 let. a)	32	5
	Introduction d'une base légale pour la participation à des études, la construction ou le réaménagement d'autres infrastructures de transports publics (art. 112 let. b)	33	4
	Introduction d'une base légale pour la participation aux installations de parc relais (art. 115)	35	2
	Introduction d'une base légale pour le financement de trafic d'intérêt cantonal (art. 164 al. 2)	28	4
	Extension de la base légale pour le soutien financier aux projets pilotes et signes d'essais (art. 176)	34	2
	Introduction d'une base légale pour des mesures liées au développement de la digitalisation	22	12

Options de rééquilibrage

5.7 a)	Taxe d'utilisation prélevée auprès des entreprises de transport pour la desserte d'un arrêt de bus	6	25
--------	--	---	----

b)	Plafonnement des déductions fiscales pour les déplacements professionnels	21	12
c)	Taxation des parkings de grands générateurs de trafic	26	13
d)	Intégration du projet au premier paquet DETTEC avec équilibrage prévu	19	3

2 Retours de consultation

2.1 Remarques générales

2.1.1 Besoin en personnel

L'ACSM demande que plus d'attention soit accordée dans le message au besoin supplémentaire en personnel de l'Etat.

Le SMO craint la nécessité de ressources supplémentaires au SPC et au SMO.

2.1.2 Transfert de la part modale

L'ATE estime que les instruments prévus dans l'avant-projet ne permettent pas concrètement et significativement de réduire la part modale du trafic individuel motorisé et les kilomètres parcourus.

Le Centre Gauche-PCS constate que la mobilité visée se veut « durable », mais qu'il n'est pas fait mention des principes à respecter que cette durabilité comporte. Pour cette raison, il préconise que la loi soit complétée par des instruments visant à réduire le trafic motorisé individuel partout où c'est possible et sans conséquence majeure pour les citoyen-ne-s et les activités économiques concernés, et prévoir les mesures d'accompagnement adéquates.

Region Sense, Tentlingen, Dürdingen, Plaffeien sont d'avis qu'il manque des mesures pour réduire le trafic motorisé énorme du canton de Fribourg, plus particulièrement celui des pendulaires.

2.1.3 Plans de mobilité et exemplarité

Le TCS et le SEn proposent d'ajouter des dispositions incitatives ou contraignantes pour l'établissement de plans de mobilité autre que scolaires, notamment par les entreprises.

Le TCS souhaite l'ajout d'une disposition sur l'exemplarité de l'Etat dans sa propre politique de mobilité. Dans le même sens, le SMO fait remarquer qu'il manque un article sur la promotion de la mobilité et l'obligation d'en faire. Le DD précise qu'il doit s'agir d'une promotion auprès du personnel et du grand public.

2.1.4 Hiérarchie des modes de transport

Les Verts constatent que l'automobile est systématiquement citée en premier. Ils demandent l'ordre suivant : premièrement, la mobilité douce ; deuxièmement, les transports publics et finalement les transports individuels motorisés. Cela permettrait de montrer une volonté de promotion de la mobilité douce, autant par la systématique de la loi (mettre dans la mesure du

possible en premier les articles concernant la mobilité douce) que par son contenu (Cet ordre serait affirmé à l'article 3 al. 2 par le remplacement de « en particulier » par « dans l'ordre »).

Pour les TPF, il manque également une hiérarchie des modes. Ils se posent la question de quel mode est prioritaire dans le cadre des projets. Faut-il par exemple favoriser le flux piéton, vélo ou bus dans un carrefour ?

En revanche, Region Sense Tentlingen, Dürdingen, Plaffeien demandent de veiller à ne pas défavoriser certains usagers et usagères.

2.1.5 Gratuité des transports publics

Le PS propose que des recettes supplémentaires soient utilisées afin d'offrir à certaines catégories de personnes un accès gratuit (ou une réduction) aux transports publics. Cette mesure sociale pourrait être présentée comme un contre-projet indirect à l'initiative pour « la gratuité des transports publics ».

Les Verts demandent d'ajouter « la gratuité des transports publics pour certaines catégories de la population ».

Pro Velo demande d'introduire la possibilité pour l'Etat et les communes de prendre des mesures pour offrir à certaines catégories de personnes un accès gratuit aux transports publics.

Pour la Region Sense en revanche, la loi ne devrait pas créer des offres gratuites qui risqueraient d'augmenter le besoin de mobilité, ce qui serait contraire aux buts climatiques.

Le Centre est également opposé à la gratuité des transports publics. Selon lui, la gratuité n'existe pas. Il s'agit d'une répartition des coûts. Ensuite, la gratuité dévalorise la prestation, alors qu'elle a un coût bien concret, seules les grandes lignes sont bénéficiaires, les autres transports publics sont déjà financés par les impôts et, si les transports publics sont gratuits, il n'y aura que peu d'effet sur le comportement des gens et la gratuité n'impose aucune contrainte, et certainement pas celle de choisir entre un véhicule individuel et les transports publics. Le parti plaide plutôt pour l'amélioration massive de l'offre en transports publics.

Pro Senectute et la FFR demandent une réduction des tarifs (tarifs AVS) ou la gratuité de l'abonnement de transport pour les bénéficiaires de prestations complémentaires.

2.1.6 Enjeux économiques

La Ville de Fribourg déplore le manque d'une liste des enjeux économiques en lien avec la mobilité, afin de savoir de quelle manière l'avant-projet de loi y répond. Un lien indirect, notamment la question des retombées économiques liées aux questions environnementales (pollution) et sociales (bruit, santé), peut être fait. La piste de la prise en compte des nouvelles formes de travail est un premier indice, mais qui semble esulé.

Dans ce même contexte, la commune regrette qu'il y ait peu de prise en compte de la question de la place économique fribourgeoise et de son attractivité pour les entreprises en lien avec la mobilité.

Finalement, elle constate qu'aucun lien n'est fait avec la politique foncière cantonale, notamment en ce qui concerne la potentielle acquisition de parkings publics détenus par des privés. Il faudrait déterminer si cette loi permet à l'outil PFA d'agir sur les questions liées à la

mobilité, en mentionnant que l'Etat peut acquérir des infrastructures de mobilité stratégiques dans un objectif économique ou touristique.

2.1.7 Divers

Le Centre Gauche-PCS salue la volonté cantonale de se doter d'une véritable législation unifiée couvrant tous les aspects de la mobilité. Il salue plus particulièrement la nouvelle autorité unique responsable de gérer la mobilité et la commission consultative, tous comme le soutien financier de projets pilotes et du transport de personnes en situation de handicap.

De plus, le Centre Gauche-PCS propose de créer la nouvelle règle suivante : « Les arrêts de bus le long d'une route cantonale hors des localités sont reliés par un passage piéton et la vitesse de circulation autorisée est limitée à 60 km/h au maximum afin de garantir la sécurité des usager-ère-s des transports publics ». Finalement, il propose également la mise en place de zones de trafic réduit sur le modèle "mobility pricing" dans les centres urbains.

L'ATE et le SEn demandent d'insister plus sur la protection contre le bruit et la pollution, notamment à l'aide de la gestion du trafic et du stationnement.

L'ATE et le Centre Gauche-PCS souhaitent réaffecter certaines routes à la mobilité douce.

L'Agglo propose un article sur le jalonnement du stationnement régissant la collaboration des propriétaires privés de parkings d'une certaine importance à la mise en place d'un système de jalonnement.

Le SEn propose d'ajouter des dispositions sur la mobilité électrique qui définissent le rôle de l'Etat, l'élaboration d'une stratégie électromobilité, la répartition des compétences, etc.

La DIAF estime que le coût des nouvelles tâches pour les communes et les conséquences financières nettes pour les communes ne ressortent pas clairement du rapport explicatif.

Le Centre trouve que la loi doit durer et salue a priori son objectif. Toutefois, celle-ci doit s'inscrire dans un esprit de modernité. L'Etat est encouragé vivement à être plus novateur, plus ambitieux, plus incitatif et ouvert aux nouvelles technologies et modes de mobilité.

Les Verts demandent que la réduction des émissions de gaz à effet de serre soit intégrée à plusieurs niveaux, notamment pour tous les nouveaux grands projets qui ne devraient être approuvés que s'ils contribuent positivement à la réduction des émissions et donc s'ils sont en conformité avec les objectifs cantonaux.

L'Agglo salue en particulier la volonté de donner à la mobilité douce la place qui lui faisait défaut dans les législations précédentes, en fixant un cadre cantonal. Elle salue également les précisions apportées au cadre légal en matière de commande d'offre pour le transport public urbain.

Plusieurs participants regrettent les nombreux renvois au règlement d'exécution et le fait que ce dernier ne soit pas (encore) disponible. D'avantage de transparence est souhaitée.

Le SLeg estime que certaines sections de l'avant-projet sont difficiles à comprendre et propose plusieurs modifications structurelles pour y remédier, parmi lesquelles le regroupement :

- > de tous les articles ayant un contenu définitionnel au début de la loi ;

- > des articles relatifs à certaines thématiques, telle la propriété ;
- > des règles de compétence pour la construction et le réaménagement des infrastructures de mobilité.

Le SLeg propose également d'ajouter des sections pour réduire les titres d'article à rallonge.

Vu l'ampleur du projet, le SLeg regrette que la durée de la consultation n'ait pas été plus longue que le minimum de trois mois.

Le PS constate que l'avant-projet de loi va globalement dans la bonne direction. Il souhaite, en particulier, que les nouveaux outils donnés à l'Etat, formulés sous la forme potestative et qui sont d'importants leviers dans plusieurs domaines, soient effectivement et pleinement utilisés. Il relève, en outre, qu'il y a beaucoup de points qui devront être réglés par le règlement puisqu'un grand nombre d'articles renvoient à ce règlement. Il faudra que ce règlement soit mis en consultation pour commentaires. De plus, vu l'importance que va prendre le règlement d'exécution, il serait souhaitable que la loi n'entre en vigueur qu'une fois le règlement connu.

2.2 Remarques concernant les options de rééquilibrage financier

Concernant les options de rééquilibrage financier proposés dans le rapport explicatif accompagnant l'avant-projet de loi, les participants ont émis les avis suivants.

2.2.1 Taxe d'utilisation prélevée pour la desserte d'un arrêt de bus

De nombreux participants se sont prononcés contre cette option. Ils craignent qu'elle ait un effet contre-productif et mène à une augmentation du prix des transports publics.

L'ACF et le SMo soulèvent, en plus, qu'il s'agirait en soit de coûts d'exploitation non couverts pris en charge par les commanditaires (Confédération, Canton, communes).

Le PS et l'Agglo estiment qu'il y a un risque que cette taxe contribue à un renchérissement des titres de transport, alors que la loi a justement comme objectif, entre autres, de rendre les transports publics plus attractifs.

2.2.2 Plafonnement des déductions fiscales pour les déplacements professionnels

Cette option est saluée par la majorité des participants.

En particulier, la Ville de Fribourg, les Verts et le PS saluent la proposition.

L'ATE propose de fixer le plafonnement à 2'000 francs parce que celui-ci correspond à un abonnement Frimobil pour toutes les zones. L'Agglo propose de le fixer au prix d'un abonnement générale de 2ème classe, actuellement un peu plus élevé que 3000 francs. Le Centre estime que le montant du plafonnement sera à débattre.

Le SCC n'est pas favorable à cette proposition. Il l'estime complètement inopportune. La majorité des cantons qui ont introduit un tel plafonnement, l'ont fixé autour de 6'000 à 7'000 francs. Seuls les cantons urbains sont au niveau de la Confédération.

La CCIF considère la mesure comme pas adaptée à la réalité locale d'un canton rural. Elle discrimine à son avis les habitants hors des centres urbains.

Le TCS souligne qu'il est utopique de prévoir que les habitants du canton aillent s'installer en masse dans les villes ou à proximité des pourvoyeurs d'emplois. Il s'oppose à cette option qu'il considère comme disproportionnée et pénalisante lourdement les pendulaires qui n'ont pas d'autres choix que d'avoir recours aux transports individuels motorisés.

2.2.3 Taxation des parkings de grands générateurs de trafic

Cette option est majoritairement saluée.

La Roche y est par exemple favorable par souci d'égalité entre les petits commerces locaux et les grands centres périphériques.

L'Agglo propose que la taxe soit prélevée sur tous les acteurs économiques dès 50 places, en s'inspirant de la loi sur les transports publics tessinoise. Dans cette même optique, le Centre Gauche-PCS propose d'attribuer les recettes des « générateurs de trafic » à la mobilité et aux transports publics, à l'instar de la loi cantonale tessinoise sur les transports.

En revanche, Espace mobilité, Agy Est SA, Migros NF, Avry Centre SA et Trade Fribourg sont contre la taxation des parkings des centres commerciaux. Selon eux, la taxe est écologiquement inefficace car les clients ne changeront pas leur comportement de mobilité voir contreproductif car les clients iront plus loin ou passeront plus de temps à chercher une place de parc ailleurs. Ils relèvent également les pertes financières, que, si elles ne sont pas répercutées sur les clients, la taxe leur causerait.

La CCIF estime que la taxe discriminerait ceux qui ne peuvent pas venir en transports publics ainsi que les propriétaires de parking qui paient déjà l'impôt foncier. Elle est aussi d'avis que les infrastructures de mobilité ne devraient pas être financées par les seuls usagers de la route.

Le PS estime que la taxe de 1 franc par jour et par place de stationnement perçue auprès des centres commerciaux provoquant plus de 2'000 trajets par jour de trafic motorisé est modeste, mais il y souscrit car c'est un important premier pas en la matière.

2.2.4 Intégration au DETTEC

L'ACF, de nombreuses communes et la DIAF indiquent n'est pas être opposées sur le principe mais craignent que le calendrier ne s'y prête pas ou que l'un des deux soit refusé par le Grand Conseil ou le peuple, ce qui entrainerait le retard de l'autre.

2.2.5 Autres options

Avry propose la mise en place d'une tarification de la mobilité telle que prévue par la loi sur les projets pilotes de tarification de la mobilité en consultation au niveau fédéral. Cela permettrait de répondre à un double objectif en favorisant également le report modal.

L'ACF, La Roche, Le Centre et le PS proposent d'introduire une bascule fiscale comme option de rééquilibrage.

Region Sense ainsi que Tentlingen et Plaffeien proposent la (ré-)introduction d'un impôt sur les vélos.

2.3 Remarques concernant les dispositions

1 Dispositions générales

Les Verts relèvent que pour une prochaine consultation ils aimeraient que les premiers articles soient également questionnés. Certains points très importants y sont abordés selon eux et le questionnaire donne l'impression qu'il n'y a pas de discussion possible sur ces points.

Art. 1 Buts

L'ATE, les Verts, le Centre Gauche-PCS et les TPF demandent de définir la mobilité durable (al. 1) dans la loi. Selon les Verts, « Promouvoir une mobilité durable et respectueuse des ressources naturelles » serait une formulation plus claire. L'ATE préfère « mobilité efficiente, propre, sobre et partagée » à « durable ». Les TPF proposent de compléter la phrase par « mobilité durable, environnementalement, économiquement et socialement ».

Pour les Verts, le fait que la réduction des émissions de gaz à effet de serre ne soit pas un des buts principaux de cet avant-projet est une lacune importante, tout comme l'absence d'objectifs de report modal. Ils proposent d'ajouter deux buts à l'alinéa 2:

- > « de contribuer à la réduction générale des émissions de gaz à effet de serre en provenance du secteur de la mobilité, conformément aux objectifs cantonaux » ;
- > « d'encourager le report modal ».

Plusieurs participants demandent d'ajouter des politiques connexes avec lesquelles la planification et la mise en œuvre de la mobilité doivent être coordonnées (al. 2 let. c). Il s'agit du développement économique (Ville de Fribourg) ainsi que de la protection :

- > de la nature, de la faune et du paysage (DIAF) ;
- > du climat (SEn) ;
- > du patrimoine (SeCA).

Le DD propose de compléter l'alinéa 1 par « sur les plans écologique, économique et social. » et de remplacer, à l'alinéa 2, « elle a également pour but » par « elle a plus précisément pour but », étant donné qu'il s'agit d'une mise en œuvre de l'alinéa 1 et non d'une alternative à l'alinéa 1.

L'Agglo partage les objectifs et principes généraux de la loi qui tendent à rendre les transports accessibles au plus grand nombre, en tenant compte des objectifs climatiques, qui impliquent un renforcement des parts modales des transports publics et de la mobilité douce.

Art. 2 Objet

La DICS demande que la mobilité scolaire (al. 4) soit réglée dans la loi sur la mobilité parce qu'elle n'a pas les compétences pour s'assurer que les communes prennent les mesures constructives nécessaires pour renforcer la sécurité des itinéraires des élèves.

Art. 3 Principes

Plusieurs participants demandent qu'une priorisation soit introduite parmi les formes de mobilité à l'alinéa 2.

Pro Natura propose de remplacer « Il est tenu compte de l'évolution des scénarios climatiques. » par « les nouvelles infrastructures sont adaptées aux changements climatiques » à l'alinéa 3.

Les TPF et le DD demandent que l'Etat veille également à la prévention des nuisances qui pourraient découler du système de mobilité.

Le PS et les Verts souhaitent remplacer le terme « en particulier » par « dans l'ordre ». De plus, les Verts demandent que chaque grand projet d'infrastructure de mobilité fasse l'objet d'une évaluation de sa contribution à cette réduction conformément aux objectifs cantonaux afin de garantir la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Art. 4 Relevés de données et obligation d'information

L'ATPrD demande que des dispositions relatives au traitement des données, au système d'information, aux modalités de ces traitements et à la procédure d'appel soient ajoutées pour respecter le principe de la légalité (art. 4 de la loi du 25 novembre 1994 sur la protection des données(LPrD ; RSF 17.1)) et qu'il soit renvoyé à la loi sur la protection des données.

Avry demande que les communes et les organisations régionales puissent récolter des données et avoir un accès privilégié à celles récoltées par le Canton.

L'Agglo et Avry demandent que les données soient mises gracieusement à disposition des communes et des organisations régionales.

Le Centre Gauche-PCS et Morat demandent que les données soient librement accessibles.

Les TPF demandent que, en plus des particuliers et des autorités publiques, les entreprises soient aussi tenues de mettre à disposition leur données.

L'ACF demande que les communes (ou, selon le retour de la Ville de Fribourg, celles disposant d'un service technique, sur délégation) puissent aussi collecter et publier des données aux mêmes conditions que la Direction et d'en alléger les conditions en ne requérant qu'un simple intérêt public et non un intérêt public majeur.

L'ATE demande que le trafic cycliste soit aussi mesuré.

Le TCS demande qu'il soit précisé que les particuliers qui collectent des données sont aussi tenus de respecter la législation sur la protection des données.

Le PS soulève que la pondération des intérêts telle qu'elle est faite ici est bien et importante pour lui.

2 Compétences

Art. 7 Services

Les TPF proposent de fusionner le SMo et le SPC.

Le SLeg demande que, pour tenir compte de l'autonomie organisationnelle du Conseil d'Etat, il soit renoncé autant que possible à faire référence dans la loi aux services, dont les compétences respectives seront définies dans la réglementation d'exécution.

Art. 8 Communes

Misery-Courtion demande si l'article 8 al. 2 donne aussi aux communes la compétence de sanctionner.

Le SeCA estime que des incertitudes subsistent quant à savoir si la surveillance s'étend au contrôle des travaux.

Art. 9 Commission consultative mobilité

Plusieurs participants demandent à être représentés ou en tout cas que leurs intérêts le soient. Il s'agit de l'ATE, la FFR, l'ASTAG (via l'Association représentative des entreprises de transport en camion, en autocar et en taxi) ainsi que, par cinq membres, l'ACF et les communes. En outre, Givisiez demande que l'Agglo soit représentée.

Le PS souhaite la nomination de cinq membres suppléant-e-s pour les cinq membres du Grand Conseil.

Le TCS regrette l'absence d'experts dans la commission consultative.

3 Instruments de planification

Selon l'ACF, il serait mieux, d'un point de vue formel de citer les principes et les objectifs pour chaque instrument de planification ou pour aucun, pour éviter de porter à confusion.

L'Agglo demande de mentionner les plans directeurs régionaux, y compris les projets d'agglomération, de manière générale pour tous les instruments de planification et pas seulement pour ceux relatifs aux transports publics. Avry fait la même remarque concernant les plans intercommunaux.

Misery-Courtion est d'avis qu'il ne faut pas intégrer les planifications communales dans le Plan directeur communal parce que ce dernier est très lent à modifier.

Selon La Roche, pour être pertinents et utilisés efficacement, les instruments de planification doivent être évolutifs et non contraignants, légalement simples et sans bureaucratie. Elle est d'avis que, sans souplesse procédurale, l'exercice est contre-productif puisque les communes renoncent alors souvent à des mises à jour régulières si elles sont trop complexes.

Les TPF proposent de préciser que les conflits entre la mobilité douce et les transports publics sont à limiter notamment par la mise en place de pistes cyclables sur les axes principaux des transports publics.

Art. 10 En général

La Ville de Fribourg fait remarquer que les plans prévus aux lettres d, e, g et h font en principe déjà partie du Plan directeur communal des transports (art. 41 de la loi du 2 décembre 2008 sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATeC ; RSF 710.1)). Elle demande qu'une attention soit portée à la cohérence entre les deux législations.

La Ville de Fribourg regrette que le plan de stationnement ne figure pas dans cet article alors qu'il constitue un instrument de planification majeur indispensable à toute politique de la mobilité qui se veut globale et inclusive de l'environnement et de l'aménagement du territoire. En effet, une politique de stationnement volontariste est, selon elle, un formidable bras de levier pour atteindre les objectifs visant à atteindre la neutralité climatique, un renforcement des parts modales des transports publics et de la mobilité douce, soit les objectifs principaux de l'avant-projet de loi sur la mobilité.

Les TPF estiment que la STUR (stratégie d'utilisation du réseau ferroviaire) et le PLUR (planification d'utilisation du réseau ferroviaire) devraient figurer dans cet article.

L'Agglo relève qu'il convient d'ajouter la notion de plans intercommunaux pour les aspects liés à la mobilité douce à l'image de ce qui a été fait pour les transports publics dans le même article.

Le SeCA estime que le plan directeur cantonal devrait être ajouté. Le besoin de concordance de la nouvelle LMob et des instruments qu'elle prévoit avec les thématiques mérite une attention particulière. Il propose également d'ajouter dans le message des explications complémentaires sur les incidences concernant les coûts de la planification plus élevés et reportés sur la collectivité publique.

Art. 11 Stratégie cantonale de mobilité

Bas-Intyamou attend de la stratégie une ligne claire et équitable pour toutes les communes.

La CCIF est d'avis que la stratégie doit améliorer la mobilité tout particulièrement dans et aux abords des agglomérations et que le transfert modal doit être promu tout en respectant le libre choix du moyen de transport et en tenant compte du prochain passage à l'électrique.

Bouloz attend de la Stratégie une desserte correspondant aux besoins de ses habitants.

Avry considère que la stratégie doit laisser une place importante aux planifications régionales (plan d'agglomération) et être mise en consultation auprès des communes.

Mobul, Bulle et l'ACF estiment que, en plus d'être mise en consultation, la Stratégie doit être publiée afin d'être liante. D'après elles, sa coordination avec le plan directeur cantonal (art. 23) ne suffit pas à lui attribuer le caractère liant.

Granges est d'avis que la Stratégie doit mettre en place des mesures de plus en plus contraignantes mais réalistes pour atteindre les objectifs de stratégie énergétique 2050.

Riaz attend de la stratégie une prise en considération des besoins locaux et une meilleure communication avec les communes.

Siviriez attend de la stratégie qu'elle soit élaborée de manière participative et avec une mise en consultation.

Le PLR estime qu'il est primordial, au vu de l'importance accordée par la loi au développement durable et à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, que le Conseil d'Etat dans ses objectifs de législation mettent en place des mesures de plus en plus contraignantes, mais réalistes pour atteindre les cibles de la stratégie énergétique 2050.

Les Verts et l'ATE souhaitent intégrer dans la stratégie l'urgence climatique et des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre ainsi que de report modal. Ils sont aussi d'avis qu'il est primordial qu'elle tienne compte de l'urgence climatique. Ils proposent de compléter l'article par les alinéas suivants :

- > Al. 4 : « Elle doit notamment viser des objectifs ambitieux de report modal »
- > Al. 5 : Elle priorise, dans l'ordre, le développement du réseau de mobilité douce, de transports publics puis de transport individuel motorisé.

- > Al. 6 (ou en remplacement de l'al. 4) : Elle apprécie ses effets attendus sur la contribution de la mobilité à la réduction générale des émissions de gaz à effet de serre, conformément aux objectifs cantonaux.

Pour l'UDC, la stratégie doit permettre tous les types de mobilité, sans discrimination en particulier de la mobilité individuelle.

Non à Marly-Matran souhaite que la Stratégie ne constitue pas uniquement une synthèse des autres instruments de planification et qu'elle propose elle-même des lignes directrices régulièrement actualisées, résultant d'une étroite coopération entre tous les acteurs concernés (la Direction, les services cantonaux, les régions – agglomérations incluses, les communes et les associations environnementales et de riverains notamment, y compris celles qui ne disposent pas du droit de recours).

L'Agglo demande que le contenu de la Stratégie soit précisé dans la loi, car sinon elle craint une centralisation des décisions au niveau cantonal au dépend du régional.

L'ACF et Bulle considèrent qu'il manque une procédure relative à l'élaboration de la stratégie et à sa publication. D'après elles, sa coordination avec le plan directeur cantonal (art. 23) ne suffit pas à lui attribuer le caractère liant. Pour ce faire, il faudrait qu'elle soit mise en consultation et publiée. Il serait d'ailleurs judicieux qu'elle soit élaborée sous une forme participative.

Le TCS propose de mentionner l'utilisation au lieu du taux d'utilisation dans le contenu de la stratégie parce que ce serait compliqué de déterminer la valeur référence.

Le Centre Gauche-PCS souhaite que la stratégie tienne compte des objectifs de réduction de CO2 et d'autres gaz à effet de serre.

Le DD propose de modifier l'ordre (d'abord les objectifs de mobilité puis le répertoire des itinéraires). Il propose aussi de préciser qu'il s'agit de tenir compte des grands enjeux environnementaux et des impératifs sociétaux.

Le SeCA se demande si la stratégie remplacera le plan cantonal des transports. En outre, il peine à voir les liens avec le Décret du 2 février 2016 du Grand Conseil fixant les principes généraux et les objectifs en matière d'aménagement du territoire, dès lors que le Grand Conseil est, dans le cadre de la stratégie cantonale, uniquement informé par le Conseil d'Etat selon l'article 11 al. 2. De plus, se pose la question de rendre liante cette stratégie indépendamment ou non de sa reprise dans le plan directeur cantonal.

Art. 12 Plan du réseau des routes cantonales

Le SeCA est d'avis que la commune doit intégrer, dans son plan directeur communal (PDCOM), le réseau cantonal.

L'UDC réserve sa position par rapport au plan du réseau des routes cantonales qu'adoptera le Conseil d'Etat. Ce plan lui-même devra faire l'objet d'une procédure de consultation. Il semble en effet que certaines routes envisagées comme « communales » ont clairement un intérêt cantonal.

Art. 13 Programme de construction des routes cantonales

Non à Marly-Matran souhaite que l'actualisation de ce programme soit faite en fonction des besoins déterminés par tous les acteurs concernés (y compris les communes) et soit soumise au référendum facultatif. Une dérogation devrait quant à elle être soumise au référendum obligatoire. Il propose de supprimer la dérogation possible en cas d'urgence, y voyant la porte ouverte à la priorisation d'intérêts privés.

Les Verts proposent de supprimer « construites » et de rajouter un alinéa 4 « La construction de nouvelles routes cantonales est l'ultima ratio lorsque toutes les autres mesures ont échoué ».

Art. 14 Plan du réseau routier communal

Morat questionne la nécessité d'un tel plan, demande s'il est ensuite intégré au plan directeur communal et propose d'écrire simplement que les communes planifient les routes communales dans le PDCOM.

Le TCS demande si ce plan reflète la situation à un moment donné ou s'il s'agit d'un élément de base de la stratégie de planification.

Selon l'ACF, ce plan doit prioritairement être un instrument de pilotage communal et ne pas refléter uniquement la vision de l'Etat.

La DIAF propose de créer une statistique cantonale des routes communales en vue de réflexions sur la péréquation financière intercommunale.

Le SeCA relève que la commune n'a pas la compétence d'intégrer ce plan dans le PDirReg et se demande comment se fera donc cette intégration tout en prenant en compte les compétences générales des régions. De plus, il regrette l'absence de coordination avec l'équipement de détail, notamment aussi parce que les routes de desserte font parties des routes publiques selon l'art. 30.

Art. 15 Plans du réseau de chemins pour piétons

Graines d'avenir voit un risque de hiatus entre les différents réseaux de chemins pour piétons, parce qu'ils sont de compétence communale.

L'ACF demande de mettre plans au singulier dans le titre de l'article.

Les Verts proposent de compléter l'article avec « en veillant à améliorer la perméabilité de leur territoire » pour avoir un objectif d'amélioration dans la loi.

L'UFT et le SeCA s'interrogent par rapport au caractère liant d'un tel plan.

Art. 16 Plan cantonal des chemins de randonnée

L'UDC craint des conflits entre le réseau de chemins dit de randonnée et l'exploitation de terrains agricoles.

Les TPF demandent d'introduire une coordination entre planification des chemins de randonnée et des arrêts de transports publics.

Equiva demande que son réseau équestre obtienne le statut d'itinéraire de mobilité douce.

La DIAF demande que la planification se fasse en collaboration avec les autres services de l'Etat concernés, en particulier le SFN.

L'Agglo estime que les régions devront être préalablement consultées. Elles sont actuellement en pleine phase d'élaboration ou de renouvellement de leur stratégie touristique dans le cadre de la planification directrice régionale. La seule référence à l'organe touristique officiel du canton n'est pas suffisante de ce point de vue et mériterait d'être précisée.

L'UFT se pose la question de pourquoi il n'est pas directement fait référence à son organisation. Elle propose également de définir les réseaux au sens large (« Le plan cantonal des réseaux de randonnée officiels ») et de remplacer « la Direction planifie » par « la Direction valide ». Elle émet aussi la remarque que toutes les catégories des réseaux de randonnée officiels ne pourront pas être représentés selon les objectifs mentionnés à l'alinéa 2.

Art. 17 et 18 Voies cyclables

L'ACF, Bulle et Villars-sur-Glâne proposent d'introduire dans la loi un programme de construction des voies cyclables cantonales comme il en existe un pour les routes cantonales.

L'ASTAG, à propos de l'alinéa 3, propose d'ajouter un délai de deux ans pour remplacer une bande cyclable par une voie cyclable.

ProVelo et le PS sont d'avis que les pistes cyclables devraient systématiquement primer les bandes cyclables là où les conditions le permettent.

A propos de l'article 17, les TPF proposent que les pistes cyclables soient de préférence mises en place sur les axes de transports publics afin de limiter les conflits et de garantir la fluidité du trafic.

A propos de l'article 18 al. 2, Morat propose de remplacer « en zone d'habitation » par « à l'intérieur d'une commune » et l'ACF, jugeant le premier trop restrictif, par en « zone d'urbanisation ».

Les TPF estiment que la dernière phrase de l'alinéa 2 de l'art. 17 n'a pas sa place dans la loi.

Bas-Intyamont s'oppose, en raison des particularités propres à chaque commune, à ce qu'il y ait des voies cyclables cantonales.

Le PLR et Grange estiment que le réseau cantonal doit emprunter aussi des routes communales. De plus, le PLR espère que cette nouvelle loi permette enfin d'accélérer le développement des voies cyclables dans le canton.

Belfaux demande que le réseau cantonal soit fait de concert avec les communes lors de traversées de villages ou dans des zones spécifiques.

L'ATE et le Centre Gauche-PCS proposent une classification des voies cyclables et des critères définissant leur appartenance au réseau cantonal ou communal.

Region Sense, Tentlingen, Düringen, Giffers, Plaffeien, Rechthalten, Wünnewil-Flamatt trouvent qu'il n'est pas clair en quoi se différencie le réseau routier cantonal du réseau des voies cyclables cantonales.

Le Centre Gauche-PCS estime que des voies cyclables doivent être développées de façon importante en mettant en place de véritables infrastructures de mobilité rapide pour les cyclistes.

Les Verts proposent de compléter l'article 18 avec « en veillant à améliorer la desserte de leur territoire » pour avoir un objectif d'amélioration dans la loi.

L'UFT informe qu'elle doit être impliquée dans la planification et dans la mise en œuvre selon le Plan directeur cantonal.

Le SeCA estime qu'il manque une référence aux pistes de VTT.

Le TCS souhaite qu'il soit renoncé à construire des bandes et des pistes cyclables au même endroit et demande donc la suppression de l'alinéa 3.

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

Le SPC demande d'ajouter un alinéa 3 disposant que le plan tient compte des infrastructures de mobilité existantes et à aménager, notamment des arrêts de bus.

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

L'Agglo salue l'intégration de cette disposition dans l'avant-projet qui a le mérite de clarifier le statut des projets d'agglomération en matière de transports publics.

Pour le SeCA, il y a une incertitude concernant l'intégration du plan dans le plan directeur régional.

Art. 21 Plans des transports publics – Plan directeur communal

Region Sense, Tentlingen, Düringen, Giffers, Plaffeien, Rechthalten, Wünnewil-Flamatt et Morat demandent de laisser une flexibilité aux plans directeurs communaux dans l'agrandissement de l'offre.

Villars-sur-Glâne propose que le contenu du plan soit décrit ainsi « la desserte de leur territoire par les transports publics » parce que peu de communes ont leur propres transports publics

Le SeCA ne voit pas comment cette disposition va se traduire dans le PDCom, d'autant plus que la commune n'est pas compétente en termes de lignes de bus.

Les Verts proposent de compléter avec « en veillant à améliorer la desserte de leur territoire » pour avoir un objectif d'amélioration dans la loi.

Art. 22 Plans sectoriels

Le SeCA regrette que la relation entre les plans sectoriels (fédéraux et cantonaux) ne soit pas réglée. Il estime également qu'il faut déterminer la prépondérance entre les projets d'agglomération et les plans sectoriels.

Les TPF proposent d'ajouter la mobilité partagée à la liste des aspects spécifiques pouvant faire l'objet d'un plan sectoriel

Art. 23 Liens avec les plans directeurs

Le SeCA souhaite une meilleure coordination entre les instruments de planification et le Plan directeur cantonal (PDcant) et les plans directeurs régionaux (PDirReg). Il souhaite que le contenu relatif à la mobilité de ces derniers soit précisé puisqu'il s'agit d'instruments obligatoires.

Concernant les plans directeurs communaux, le SeCA relève qu'il faudra préciser leur contenu et le coordonner avec le guide de l'aménagement.

Art. 24 Principes de planification

L'ASTAG souhaite que cyclistes et trafic motorisé soient séparés le plus souvent possible.

Le Centre Gauche-PCS demande que la Commission consultative mobilité soit mentionnée dans les organes à consulter.

L'ACF et la Ville de Fribourg demandent que l'alinéa 3 soit clarifié.

Granges demande une coordination avec les cantons voisins pour que les frontières cantonales ne soient pas un obstacle au développement d'un réseau intercommunal de transports publics ou de mobilité douce.

Les TPF souhaitent séparer les autres itinéraires également de ceux des transports publics (al. 2 let. c)

Selon la Ville de Fribourg, la notion de séparation des trafics est pratiquement inapplicable en milieu urbain. Elle souhaite donc que les principes varient selon le milieu (urbain ou non).

L'UFT propose d'ajouter « en coordination avec l'organisme touristique officiel du canton » à l'alinéa 2.

Le PS, ProVelo et le DD demandent la suppression d'opportun à l'alinéa 2 let. c.

Le TCS propose d'écrire attractif plutôt qu'attrayant à l'alinéa 2 let. e.

Le PLR souligne qu'il est souhaitable que le canton de Fribourg agisse en coordination avec les cantons voisins et que les frontières cantonales ne soient pas un obstacle au développement d'un réseau intercommunal de transports publics ou de mobilité.

Art. 25 Consultation

L'Agglo considère qu'elle fait partie intégrante des « acteur intéressés » qui doivent être consultés lors de la planification des réseaux. Elle demande que l'article correspondant soit complété sur ce point.

4 Infrastructures

4.1 Notions

Art. 26 et 27

Morat est d'avis que les places de stationnement et d'arrêt publics doivent également faire partie des infrastructures de mobilité.

L'OFT et l'ASTAG relèvent que le transport de marchandises n'est pas assez pris en compte.

L'ACF et les TPF demandent que soit ajoutés à la liste des infrastructures de mobilité respectivement les places de stationnement et les installations destinées au transport aérien.

Le PLR et le SeCA trouvent peu claire la notion d'itinéraire de mobilité douce n'empruntant aucune infrastructure de mobilité. Le SeCA ne comprend pas ce qu'on entend par « aucune infrastructure de mobilité ».

4.2 Routes publiques

Region Sense, Tentlingen et Dürdingen demandent que l'on ne différencie plus dans le règlement les "verkehrs- und siedlungsorientierten Strassen" car cela va à l'encontre d'une utilisation efficace de la surface.

Art. 28 Définition

Selon Villars-sur-Glâne à propos du mot « sert », la définition devrait s'orienter plus sur la possibilité d'utilisation que l'usage réel.

L'ACF et Bulle souhaitent que soit ajoutée à la liste des parties intégrantes l'arborisation ainsi que le mobilier participant à la qualité de l'aménagement (éclairage, bancs, poubelles, etc.). Region Sense, Tentlingen, Dürdingen, Giffers et Plaffeien estiment quant à elles qu'il faut y ajouter les installations d'éclairage.

Le SMO considère que cet article porte à confusion car il exclut à l'alinéa 1 de la définition de route publique la mobilité douce mais mentionne à l'alinéa 2 les bandes cyclables et mixtes comme partie intégrante de la route.

Le SEN demande si les SETEC (système d'évacuation et de traitement des eaux de chaussée) sont partie intégrante de la route. Le SPC quant à lui demande d'ajouter à la liste des parties intégrantes de la route le système d'évacuation des eaux nécessaire au fonctionnement de la route et les dispositifs de retenue.

TCS estime que la liste de l'alinéa 2 devrait plutôt figurer dans le règlement d'exécution.

Art. 29 Routes publiques – Classification

Bouloz s'inquiète de la disparition des chemins publics de dévestiture et des autres chemins communaux du domaine public de cette liste alors qu'ils y sont inclus dans la loi sur les routes.

Art. 30 Routes publiques – Types des routes

SMO demande de préciser les critères de classification des routes et demande une réserve quant à leur application stricte.

Les Montets considèrent que les critères distinctifs entre routes cantonales et communales ne sont pas assez précis. Ils craignent que ce flou donne plein pouvoir à l'Etat pour déterminer cette classification, sans même consulter les communes concernées.

Lully estime que la définition des routes de liaison qui ont une fonction de lien entre les localités n'est pas claire.

Art. 31 Routes nationales

Le TCS voit une contradiction entre renvoyer au droit fédéral et préciser le type de route auquel correspond les routes nationales.

Art. 32 Routes cantonales – Principe

Region Sense, Tentlingen, Giffers, Plaffeien, Rechthalten demandent que chaque commune soit desservie par une route cantonale.

Le SMO demande de remplacer « des routes de liaison » par « de routes de liaison » ou « certaines routes de liaison » afin de ne pas laisser penser que toutes les routes de liaison sont forcément des routes cantonales.

Art. 33 Routes cantonales – Objets à caractère édilitaire

Avry estime que le périmètre d'un carrefour devrait être plus clairement défini (selon la règle de l'intervention ou celle de l'influence). Il relève que cette nuance pourrait avoir des conséquences financières importantes et se demande s'il est juste de considérer un carrefour à 4 branches avec 3 branches de routes cantonales comme un objet édilitaire.

L'ACF demande de définir ce qu'on entend par surlargeur (selon la norme (cantonale) ou esthétique (à la commune)).

La Ville de Fribourg demande que les trottoirs soient supprimés de la liste de l'alinéa 2 et demande si les murs de soutènement sont des objets à caractère édilitaire.

Les TPF estiment qu'il manque une liste des objets à caractère édilitaire sur routes communales.

Les TPF proposent d'ajouter les arrêts de bus dans la liste de l'alinéa 2.

Art. 34 Routes communales

Selon Lully, cet article est ambigu et pourrait conduire à ce qu'une route cantonale traversant une localité pourrait systématiquement devenir communale ce qu'elle souhaite éviter.

Art. 35 Routes privées à usage public

L'ACF et des communes estiment que la notion de routes privées à usage public laisse trop d'équivoques en particulier quant à la notion d'utilisation publique et au critère « réputées accessibles au public », trop indéterminé. L'ACF propose la formulation suivante : les routes privées sont d'usage public si elles doivent être accessibles au public.

Granges et le PLR estiment que cette définition n'est pas suffisante et demandent quel est le statut des routes privées utilisées par le public, qui ne sont pas signalées comme étant un accès privé, et qui ne sont pas indiquées comme étant des routes à usage public dans le registre foncier.

Les conservatrices du registre fonciers estiment que la présomption formulée est beaucoup trop large. Cela revient à dire que toute route goudronnée est à usage public. La décision d'affectation doit être garantie. Le caractère public ne peut pas se reposer sur une simple présomption, ce n'est pas acceptable au niveau de la garantie de la propriété privée. Il convient de faire référence aux servitudes en faveur des collectivités dans la loi, car si on entend obliger un propriétaire privé à tolérer des passages sur son bien-fonds, cela devrait ressortir du registre foncier d'une manière ou d'une autre.

Giffers estime que l'usage public des routes privées devrait toujours être fondé par des servitudes en faveur de la commune.

L'ACF estime que le recours à l'expropriation est très délicat pour les communes proches de leurs citoyennes et citoyens.

L'ACF et Giffers estiment à propos de l'alinéa 5 que ce devrait être à la commune de définir quelles sont les conditions de reprise d'une route privée à usage public, dans le cadre légal, en raison des particularités locales et parce qu'il s'agit d'une compétence communale relevant de son autonomie.

La DIAF demande à propos de l'alinéa 5 comment sont réglées les conditions du transfert si aucun accord n'est trouvé.

Le PLR estime que la définition de l'alinéa 3 n'est pas suffisante. Il se pose la question du statut des routes privées utilisées par le public, qui ne sont pas signalées comme étant un accès privé, et qui ne sont pas notifiées comme étant des routes à usage public dans le registre foncier.

Le PS est pour le changement de paradigme introduit par l'alinéa 3.

L'UDC fait remarquer que pour rendre une route privée, la procédure de mise à ban prise par la Justice de paix doit suffire.

Art. 37 Propriété

Les conservatrices du registre foncier estiment qu'il faut modifier l'alinéa 6 pour préciser qu'il ne s'agit pas d'une mise à jour du registre foncier, mais d'une inscription constitutive de droit.

Art. 38 Gestion du trafic

Les TPF estiment qu'il manque une valeur minimale pour la vitesse commerciale des transports publics.

L'ACF et des communes estiment que la gestion de trafic sur les routes communales doit incomber aux communes.

Le PS demande des garde-fous à la délégation entière ou partielle qui devraient figurer dans le règlement d'exécution.

L'Agglo salue l'introduction d'une disposition spécifiquement dédiée à la gestion de trafic qui fait écho aux stratégies prévues en la matière depuis plusieurs générations de projets d'agglomération. Au vu du lancement prochain des travaux relatifs à la mise en place d'une centrale de gestion du trafic, les modalités relatives à la conduite et à la prise en charge financière des différentes études devront à l'avenir faire l'objet de discussions entre l'Etat et l'Agglomération.

Art. 39 Signalisation routière

Morat estime que les procédures de signalisation et de plan d'itinéraire de mobilité sont peu claires pour les particuliers et qu'il faudrait améliorer la coordination entre elles.

4.3 Mobilité douce

4.3.1 Généralités

Le SMo relève que la thématique des trottinettes en libre-service n'est pas abordée dans la loi.

Granges et le PLR souhaitent qu'une attention particulière soit portée aux potentiels conflits entre cyclistes, cavaliers et piétons, notamment par le biais d'une signalisation et

d'aménagements adéquats, tout comme aux relations entre ces usagers et les propriétaires de parcelles agricoles traversées par de tels chemins. Equiva recommande une meilleure coordination entre les acteurs représentant ces différents usagers.

Art. 41 Définition

Morat demande d'utiliser le terme "aktive Mobilität" qui serait mieux connu au niveau national que celui de « sanfte Mobilität ».

Le SPC et le SMO relèvent que cette définition est beaucoup trop large et pourrait inclure des modes de transport durable mais qui ne sont pas forcément de la mobilité douce, par exemple les voitures électriques ou les bus électriques. Ils proposent d'ajouter la notion de « force physique ».

La Ville de Fribourg demande que cette définition soit reformulée pour se limiter aux seuls modes actifs.

La DSJ demande d'exclure la trottinette électronique, qui d'un point de vue légal appartient à la catégorie des cyclomoteurs, des modes de déplacement pouvant s'apparenter à la mobilité douce.

Art. 42 Itinéraires de mobilité douce – Définition

Le SeCA demande avec quel outil on crée un itinéraire de mobilité douce.

Bas-Intyamont est d'avis que les chemins de mobilité douce relèvent du tourisme à qui il incombe de les accompagner d'autres infrastructures telles que des places de pic-nic.

Art. 43 Itinéraires de mobilité douce – Passage public

L'ACF, la Région Sene et plusieurs communes estiment que les notions d'intérêt public et d'utilisation durant une longue période sont trop vagues et pas pratiques.

L'ACF relève des difficultés à faire légaliser une servitude et demande ce qui se passe en cas d'opposition.

Les conservatrices du registre foncier demandent ce qu'il advient des sentiers publics (dont le rapport explique qu'ils sont supprimés) ou des chemins publics de dévotion inscrits au registre foncier ainsi qu'au plan cadastral et proposent d'ajouter une disposition transitoire pour régler cette question. Elles relèvent que, plutôt qu'une servitude de passage public, il s'agit d'une mention.

Le SPC demande d'ajouter un alinéa 2 prévoyant que « en cas de litige, la Direction constate par décision si le passage est public après avoir entendu le ou la propriétaire et les autres parties intéressées ».

Art. 44 Itinéraires de mobilité douce – Principes

La Ville de Fribourg est d'avis qu'il faudrait ajouter des critères de continuité d'itinéraire et introduire la notion de qualité urbanistique.

Les Verts proposent d'ajouter le développement des itinéraires dans la liste des tâches : « Les autorités veillent à assurer notamment le maintien, le développement, l'accessibilité, la promotion et la signalisation ... ».

Art. 45 et 46 Itinéraires de mobilité douce – Suppression

La Région Sene et des communes estiment que l'article 45 est formulé de manière trop absolue et devrait prévoir qu'une suppression peut être réalisée s'il est démontré que l'itinéraire n'est plus utile.

Pro Velo demande que les associations cantonales en lien avec la mobilité douce, qui seraient listées par le Conseil d'État dans une ordonnance, soient consultées en cas de demande de suppression.

L'UFT propose de compléter l'art. 46 par « en coordination avec les services et organisation concernés ».

L'ATE demande que le remplacement soit au moins équivalent au lieu d'adéquat.

Art. 47 Chemin de mobilité douce

Le SeCA est d'avis que le terme « autorisés » doit être remplacé par « approuvés ».

4.3.2 Chemins pour piétons

Art. 48 Définition

Villars-sur-Glâne demande que « zone résidentielle » (al. 3) soit remplacé par « rue de rencontre » (voir OZ30).

Le SMO estime que la dernière phrase de l'alinéa 3 ne permet pas de comprendre si, en tant que désignés comme jonction, les trottoirs et les passages pour piétons sont des éléments constitutifs des chemins pour piétons. De plus, selon lui, l'article 24 LR, qui dispose que « les chemins pour piétons situés en bordure de la chaussée et tenant lieu de trottoirs peuvent être assimilés à ces derniers », devrait être repris dans la LMob.

Les conservatrices du registre foncier se demandent si l'alinéa 5 traite d'un accès à pied à travers des fonds privés.

L'ACF estime que le contenu de l'alinéa 5 doit être précisé pour être compréhensible.

Le SeCA demande que les termes « zones urbaines et zones urbanisées » soient transformés en « secteur urbain » ou « aire urbaine » pour ne pas porter à confusion avec les zones prévues par la LATeC.

Art. 49 Construction et réaménagement

Morat et la Ville de Fribourg estiment que l'Etat devrait être en charge de créer un chemin pour piétons sur une route cantonale.

Art. 50 Propriété

L'ACF souhaite qu'il soit précisé que l'objet à caractère édilitaire doit concerner le domaine public cantonal.

Les conservatrices du registre foncier rappellent, à propos de cet article ainsi que de l'article 53, que le canton a fait le choix d'immatriculer au registre foncier le domaine public et qu'une loi ne peut donc pas définir ce qui appartient au domaine public sans inscription au registre foncier.

Le PLR trouve le texte de cet article peu compréhensible.

4.3.3 Chemins de randonnée

L'UFT, Fribourg Rando, La Roche et Le Centre proposent la répartition des compétences relatives aux chemins de randonnée suivante : la planification, l'aménagement, la conservation et l'entretien à la DAEC ; l'exploitation et la promotion à la DEE.

Fribourg Rando souhaite que la loi prévoise un ancrage clair de l'UFT et la reconnaissance de Fribourg Rando comme organisation privée spécialisée par le Canton.

Les TPF demandent que Region Fribourg assument les tâches liées aux chemins de randonnée pour qu'une coordination sous l'angle touristique se fasse.

Fribourg Rando propose de prévoir des dispositions prévoyant :

- > le financement des services assumés par l'UFT ;
- > la reconnaissance des organisations privées spécialisées ;
- > les tâches de l'UFT (l'élaboration de stratégies, la planification des réseaux, la surveillance de l'aménagement et de l'entretien, le balisage et l'information au public) ;
- > la conclusion par l'UFT « dans la mesure du possible » des conventions avec les organisations privées spécialisées.

Les TPF demandent que les chemins de randonnée soient connectés au réseau des transports publics.

Le PLR trouve tout à fait pertinent que les chemins de randonnée soient repris dans l'avant-projet de loi sur la mobilité.

Art. 51 Définition

Le SeCA rappelle que le PDCant fait la distinction entre les pistes VTT et les chemins de randonnée et il estime que le regroupement des deux dans une seule définition n'est pas opportune.

Prez demande de gérer conformément au principe du plan directeur cantonal la problématique de la cohabitation de tous les chemins – à savoir les chemins de randonnée pédestre et hivernale, les chemins et les itinéraires balisés pour la randonnée cycliste et le VTT ainsi que les voies historiques – est souvent compliquée.

L'UFT propose de compléter l'énumération de l'alinéa 4 avec « à la marche » et « les sites (points d'intérêts, rives, etc.) ».

Art. 52 Construction et réaménagement

L'ACF demande la suppression de l'alinéa 2, qui permet de s'écarter légèrement du plan cantonal des chemins de randonnée approuvé lorsque les circonstances le justifient, parce que cela affaiblit la valeur d'un plan directeur et de tous les tracés.

Concernant l'alinéa 2, le PS se demande s'il ne faut pas dans ce cas modifier le plan cantonal des chemins de randonnée, s'il apparaît que le tracé d'un chemin de randonnée va s'écarter de ce qui était initialement prévu.

Art. 53 Propriété

L'ACF, Sivrez et la DIAF demandent qui est responsable du chemin ou de l'itinéraire, compte tenu que le propriétaire n'est pas forcément l'autorité ou l'institution qui le dessine, et demande que la question de la responsabilité soit traitée.

Art. 54 Signalisation

L'ACF, Region Sense et des communes demandent comment, préalablement à l'obligation de tolérer sa signalisation (al. 3), les propriétaires se voient imposer le chemin de randonnée.

L'UFT propose de compléter l'alinéa 2 par « sur mandat de l'organisme touristique officiel du canton ». Elle met également en garde que, actuellement, les communes posent les tubes, activité qui n'est pas réalisable par les collaborateurs bénévoles de l'UFT, souvent âgés. Elle propose de compléter par « avec le soutien logistique des communes » ou de le mentionner dans le règlement d'exécution. De plus, elle demande aussi de mentionner dans le rapport que la signalisation pédestre relève de l'article 107 al. 3 de l'ordonnance du 5 septembre 1979 sur la signalisation routière (OSR ; RS 741.21).

4.3.4 Voies cyclables

Pro Velo souhaite l'ajout d'une disposition sur les pistes cyclables mixtes piétons-vélos qui préciserait que ces dernières « sont envisagées lorsque des infrastructures distinctes entre piétons et vélos ne peuvent être prévues et doivent en principe comporter une délimitation signalant clairement les parties réservées aux vélos et celles aux piétons ».

Art. 56 Définition

Graines d'avenir propose que la différence entre les voies cyclables pour la vie quotidienne et celles pour les loisirs soit moins axée sur urbain et péri urbain, mais plus sur le besoin de rapidité ou non.

Art. 57 Voies cyclables pour la vie quotidienne

Graines d'avenir se demande si les bornes de recharge pour vélos électriques font partie de la définition et sinon propose d'ajouter « d'autres infrastructures » à l'alinéa 2.

Villars-sur-Glâne et l'Agglo s'interrogent sur la mention des parkings à l'alinéa 2.

Art. 58 Voies cyclables pour les loisirs

Plusieurs participants trouvent que la distinction entre chemin de randonnée cycliste et voies cyclables pour les loisirs n'est pas aisée, notamment parce que les itinéraires VTT font parties des chemins de randonnée.

Art. 59 Construction et réaménagement

L'Agglo craint un phénomène d'engorgement des services cantonaux en leur attribuant la compétence d'établir les plans d'itinéraire de mobilité pour les voies cyclables cantonales ou les pistes cyclables cantonales mixtes piétons-vélos à l'Etat. Par conséquent, elle salue la

possibilité de pouvoir déléguer cette tâche aux communes concernées qui en feraient la demande et appelle l'Etat à faire largement application de cette possibilité.

Non à Marly-Matran estime à propos de l'alinéa 2 que le canton devrait pouvoir intervenir en cas de mauvaise volonté de réaliser des voies cyclables communales, ou d'actes communaux ayant pour conséquence un dysfonctionnement du réseau cyclable à l'échelle locale et régionale.

Art. 61 Signalisation

L'Agglo observe que la responsabilité de la mise en place de la signalisation sur les pistes cyclables cantonales mixtes piétons-vélos n'est pas traitées dans cette disposition. Elle estime qu'à l'image de ce qui prévaut en matière de chemins de randonnée, cette disposition devrait permettre à des communes ou des organisation tierces d'être chargée de tout ou partie de la signalisation.

4.4 Transports publics

Le Centre souhaite une égalité de traitement entre ferroviaire et routier. Par conséquent, les arrêts de bus devraient être traités comme les gares (à la responsabilité de l'exploitant) et le trafic régional comme le trafic national (dont les CFF prennent en charge l'entretien des gares et arrêts). C'est aussi une question d'égalité entre les communes, selon qu'elles sont desservies par le ferroviaire ou le routier.

Le Centre souhaite que des précisions quant aux abris de bus soient apportées.

L'ACF et Bulle estiment que le terme « commanditaire » porte à confusion dans un chapitre consacré aux constructions, d'autant plus qu'il est défini seulement à l'article 160. Si on l'entend comme « celui qui commande des prestations publiques », cela pourrait indiquer que c'est lui qui le finance. Or, il faut attendre l'article 110 pour en être bien certain en ce qui concerne les arrêts de bus sur route communale. La planification reste donc en mains des communes, ainsi que la réalisation. Il serait bon de modifier les expressions « commanditaire » et « plan d'itinéraire de mobilité », pour une meilleure compréhension du contexte et des rôles, ainsi que de préciser les règles sur le financement (voir remarque ad art. 103).

Art. 63 Construction et réaménagement – Principe

Les TPF constatent que l'avant-projet ne règle pas l'aspect relatif à la propriété. Ils partent du principe que ce sont les dispositions du code civil qui s'appliquent, à savoir que la propriété des infrastructures revient au propriétaire de la parcelle sur laquelle ils se trouvent, quel que soit l'origine du financement. Il en va de même pour l'entretien, qui devrait être à la charge du propriétaire.

L'Agglo peine à voir les avantages de soumettre la construction à un plan d'itinéraire de mobilité spécifique.

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

Avry demande d'ajouter une règle permettant à l'Etat de déléguer la maîtrise de l'ouvrage à la commune lorsque celle-ci en a les compétences, en particulier pour éviter de morceler des projets en cas de réfection d'une route communale conjointement à la construction ou la réfection d'une infrastructure de transports publics. La commune se demande aussi qui est

compétent pour une infrastructure de transport utilisée par plusieurs prestataires et dont les commanditaires seraient différents.

L'Agglo craint un engorgement si l'Etat se charge de tous les arrêts de bus sur route cantonale. Elle propose à tout le moins de prévoir une clause permettant de déléguer la compétence (ainsi que celle pour les voies de bus) aux communes qui en font la demande. De plus, elle se demande pourquoi soumettre les arrêts de bus à la procédure du plan d'infrastructure de mobilité au lieu du permis de construire.

Villars-sur-Glâne demande quelle est la différence entre un arrêt de bus et une gare routière et considère que tous les deux devraient être traités de la même manière.

L'UDC trouve compliqué de mettre en œuvre cet article. La compétence doit rester à la collectivité publique concernée.

Le SMO est d'avis que l'aménagement des arrêts de bus doit être fait par le propriétaire de la route et le financement doit se faire moitié par la commune concernée moitié par le canton.

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

L'Agglo salue la formulation ouverte de l'article qui laisse une marge d'interprétation importante, en particulier en ce qui concerne la compétence pour la construction et le réaménagement de futures gares routières et de parkings relais.

Art. 66 Mise à disposition de l'infrastructure

L'ACF, Bulle et Avry demande quelle est la portée de cet article, notamment ce qu'on entend par indemnité équitable, si l'utilisation, notamment par des transports publics, d'une route communale peut entraîner le paiement d'une telle indemnité. Elles craignent que la Direction soit juge et partie dans certaines situations où elle serait appelée à fixer une telle indemnité. Cette disposition leur paraît contreproductive en ce sens que le coût de cette indemnité serait de toute manière répercutée sur les communes.

Siviriez souhaite que la notion de mise à disposition soit précisée

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

Plusieurs participants relèvent que le plan d'itinéraire de mobilité devrait plutôt s'appeler le plan d'infrastructure de mobilité.

L'ACF souhaite qu'il soit précisé à l'alinéa 3 que l'expropriation est un moyen mais pas une finalité.

Les conservatrices du registre foncier souhaitent qu'il soit précisé que l'expropriation est une ultima ratio.

L'Agglo salue la mise en place d'un instrument procédural unique concernant la réalisation des infrastructures de mobilité. Elle demande la prise en compte de la charge d'aménagement

de la TransAgglo dans le règlement d'exécution, qui fixera les caractéristiques techniques des infrastructures concernées.

Art. 69 Exigences – En général

Villars-sur-Glâne estime qu'une partie des dispositions, constructives notamment, ne paraît pas avoir sa place dans la loi, car étant trop restrictives. Un simple renvoi aux normes techniques en vigueur, plus détaillées, serait plus à même de garantir leur judicieuse et différenciée application.

Le SeCA demande que l'accessibilité (selon la loi sur l'égalité pour les handicapés) soit ajoutée à la liste des intérêts dignes de protection dont il faut tenir compte.

L'ACF ne veut pas de règles spécifiquement fribourgeoises et souhaite la reformulation suivante de l'alinéa 3 : « sont fixées par le règlement d'exécution en application des normes techniques en vigueur et en la matière ».

La DIAF demande que soit ajoutée à l'alinéa 2 la protection « du paysage, de la faune et de la forêt ».

Le DD propose de reformuler l'alinéa 2 en incluant les personnes à mobilité réduite.

Art. 70 Exigences – Itinéraires de mobilité communaux

L'Agglo demande que l'alinéa 3 soit clarifié afin de préciser si la possibilité d'établir un plan d'infrastructure de mobilité est ouverte à chaque fois qu'une tâche est attribuée partiellement ou totalement à une commune.

La DIAF demande que soit précisé si cet article s'applique aux routes privées à usage public.

DIAF demande ce que signifie la réserve de l'alinéa 3 et plus particulièrement le terme « les associations à buts déterminés ». Elle constate néanmoins qu'au vu des explications données dans le rapport explicatif le texte ne semble pas vouloir exclure les associations de communes à buts multiples.

Art. 71 Exigences – Trottoirs et autres installations de protection

L'ACF et Morat trouvent bizarre de régler piétons et animaux dans le même article.

Les Verts souhaitent que les cyclistes soient aussi mentionnés.

Les TPF regrettent que le traitement des passages à niveau entre les routes et les voies ferrées ne soit pas abordé dans l'avant-projet. Une incitation à la sécurisation par des moyens constructifs ou par des incitations financières pour diminuer le risque ou supprimer des passages à niveau devrait être prévue, avant tout pour les propriétaires de routes. Lors d'un nouveau projet routier, aucun nouveau passage à niveau ne doit être créé. De même en cas de réfection de la route, l'opportunité de supprimer un croisement rail-route est à envisager.

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

Graines d'avenir estime que les limitations à 30 km/h ne doivent pas s'appliquer aux vélos si le but de cette mesure est de lutter contre les nuisances sonores.

Region Sense et plusieurs communes saluent l'intégration des mesures VALTRALOC dans un concept global, mais souhaitent des exceptions.

Le SEn demande d'adapter le rapport explicatif pour préciser qu'il s'agit aussi de l'amélioration de la qualité de l'espace public et de la protection contre les émissions.

L'Agglo partage entièrement le contenu de cette disposition. À ce titre, elle estime qu'il convient de privilégier toutes les mesures de modération du trafic ou de la vitesse qui permettent d'éviter, par exemple, la construction de murs antibruit le long des axes concernés et qui sont de nature à détériorer l'espace public.

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

Graines d'avenir demande d'introduire la fixation d'un délai raisonnable avant l'exécution par substitution

4.5.1.2 Procédure d'approbation

Le SPC rend attentif qu'il convient de clarifier à quel service incombera la procédure de création et de suppression des itinéraires de mobilité.

La Région Sene et plusieurs communes demandent de simplifier les règles de compétence en prévoyant que le propriétaire de la route est en charge de l'établissement du plan d'infrastructure de mobilité avec possibilité de déroger à ce principe (par exemple lorsqu'un projet se situe sur une route appartenant à plusieurs propriétaires).

La Ville de Fribourg propose de distinguer procédure ordinaire, procédure simplifiée et objets non soumis à la procédure, dont feraient partie îlots directionnels, modifications mineures de trottoirs, mesures secondaires d'aménagement accompagnant une restriction de circulation (borne escamotable dans le cadre d'une interdiction générale de circulation, mesures de modération dans le cadre de l'instauration d'une zone à vitesse limitée).

Art. 75 Principe

Schmittgen souhaite que le titre de l'article 75 précise qu'il s'agit de la procédure ordinaire.

Le PCS et le PS souhaitent que les mesures d'accompagnement pour la gestion de trafic (alinéa 4) « doivent » être prononcées au lieu de « peuvent ».

L'Agglo estime que les mesures d'accompagnement mentionnées à l'alinéa 4 comprennent celles prévues à l'article 38.

Le SPC souhaite l'ajout d'un alinéa disposant que « tout plan d'infrastructure de mobilité peut faire l'objet d'une demande préalable ayant pour but d'examiner l'admissibilité du projet ».

Les Verts proposent de compléter l'alinéa 4 par « doivent être prononcées dans le but de favoriser en priorité le report modal et de réduire l'impact de la nouvelle infrastructure ».

Ainsi que d'y ajouter les alinéas suivants :

- > « Pour être approuvé, tout grand projet d'infrastructure de mobilité doit démontrer qu'il contribue positivement à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, en conformité avec les objectifs cantonaux. »
- > « La Direction peut approuver des projets par étapes, pour autant que l'évaluation globale de sa contribution à la réduction des émissions de gaz à effet de serre en conformité avec les objectifs cantonaux soit démontrée. »

Le SeCA rend attentif que la nouvelle procédure d'approbation implique de modifier l'article 84 al. 1 let. f du règlement d'exécution du 1^{er} janvier 2010 de la loi sur l'aménagement du territoire (ReLATEC ; RSF 710.11).

Art. 76 Procédure simplifiée

Le PS souhaite que la procédure simplifiée ne s'applique que si la modification n'a aucun effet sur l'aménagement du territoire et l'environnement (let. b).

Villars-sur-Glâne et le SEn demandent que solliciter l'avis des services et des communes soit obligatoire pour la Direction (al. 3).

Le SeCA estime que le terme d'examen final n'est pas approprié en procédure simplifiée puisqu'il n'y a pas de mise à l'enquête.

Art. 77 Plan d'aménagement de détail

Villars-sur-Glâne préférerait que cet article se réfère à un plan d'équipement de détail qu'à un plan d'aménagement de détail.

L'ACF estime que le plan d'aménagement de détail ne vaut pas un permis de construire et que l'utilisation qu'en propose cet article apporte de la confusion plutôt que de la simplification.

Le SPC demande que le projet routier concerné fasse néanmoins partie d'un plan d'infrastructure de mobilité.

Le SeCA voit un problème quant au périmètre défini dans le plan d'affectation des zones qui n'inclut jamais les routes et demande ce qu'il en est du PAD-cadre et si le SPC et le SMO peuvent en vertu de l'alinéa 2 imposer l'élaboration d'un plan d'aménagement de détail.

Art. 78 Interdiction de modification

Villars-sur-Glâne demande que le moment de la procédure auquel l'interdiction prévue peut entrer en vigueur soit clairement établi.

Le SeCA se demande si l'autorisation de la Direction à l'alinéa 2 est un avis liant.

Art. 79 Interdiction temporaire de bâtir.

Le PS et le SPC demandent que le délai de l'alinéa 4 passe de 6 à 12 mois.

4.5.1.3 Effets

Art. 86 Durée et validité

La Ville de Fribourg demande que ces règles ne s'appliquent pas dans le cas de figure de l'article 77.

Art. 87ss Acquisition de terrain

Les conservatrices du registre foncier demandent de reprendre, à l'article 89, l'alinéa 2 de l'art. 41 ter LR « La mention est opérée sur réquisition de la collectivité publique ».

Les conservatrices du registre foncier relèvent à propos de l'article 89 al. 2, qui reprend l'article 41ter al. 3 LR, que la pratique a évolué et qu'il conviendrait de la reprendre dans la loi

(la mention est radiée simultanément au transfert déposé par le géomètre au lieu d'être maintenue avec le transfert puis radiée d'office par le conservateur).

La Ville de Fribourg demande ce qu'il en est de la procédure en cas de demande d'indemnité des voisins lors de travaux de modification du réseau sans emprise ou d'entretien.

4.5.1.4 Exécution des travaux

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

L'ACF aimerait que la clause de délégation soit clarifiée en précisant expressément que c'est la Direction qui peut déléguer aux communes. Elle demande que soit précisé qui délègue les fameuses routes cantonales sur territoire communal.

Art. 92 Compétences – Infrastructures de mobilité en propriété communale et objets à caractère édilitaire

La DIAF demande si c'est une délégation au sens de l'article 5a de la loi du 25 septembre 1980 sur les communes (LCo ; RSF 140.1) et de l'article 1 de son règlement d'exécution ou si d'autres formes sont possibles.

La Ville de Fribourg demande que, à l'alinéa 2, conseil communal soit remplacé par commune pour des motifs légistiques.

Art. 94 Compétences – Coordination

La Ville de Fribourg demande de remplacer "économique" par "la solution la plus avantageuse" ce qui correspond à la terminologie de l'article 41 de l'accord intercantonal sur les marchés publics révisé (AIMP 2019).

Le SeCA regrette que cet article ne mentionne pas la coordination entre un PAD et plan d'infrastructure de mobilité ni celle avec d'éventuelles études de trafic ou études d'impact sur l'environnement (EIE).

Art. 95 Exigences

Le DD propose de rajouter les matériaux recyclés.

L'UFT propose de compléter avec « durables et compatibles avec les exigences et critères de qualité des formes de mobilité (revêtement naturel, ...) ». Elle propose également de mentionner quelque part, par exemple dans le règlement d'exécution, que les chemins de randonnée pédestres doivent respecter les exigences et recommandations des normes de qualité définies par Suisse Rando et l'Office fédéral des routes (OFROU).

4.5.2 Financement

4.5.2.1 Général

Art. 98 Répartition des coûts

L'ACF relève qu'il convient de considérer aussi la gêne provoquée par le trafic de transit dans le cadre de la répartition des coûts. « L'intérêt » est une notion trop étroite pour évaluer les coûts. Elle propose la formulation suivante : « Les coûts sont répartis entre elles en fonction de leur intérêt et de leur gêne, sous réserve des dispositions suivantes ».

L'Agglo regrette qu'il soit renvoyé au règlement d'exécution pour la fixation des critères déterminants.

La Ville de Fribourg demande d'énoncer les critères de l'intérêt pour faciliter l'application de ce mécanisme.

L'AFin demande de fournir déjà les éléments de base régissant la répartition des coûts au niveau de la loi et de renoncer à la possibilité de recourir à un contrat de droit administratif.

Art. 99 Mobilité durable et partagée

L'ASTAG propose de remplacer « véhicules ayant un impact réduit sur l'environnement » par « véhicules à modes de propulsion à faibles émissions ».

Le TCS propose de remplacer le caractère potestatif (« l'Etat peut encourager ») par l'affirmative (« l'Etat encourage ») de la disposition.

Le SEN émet quelques doutes sur la vision claire des conditions-cadres et de ce qui pourrait être entrepris dans le sens de cet article. De plus, selon lui, le plan de mesures air devrait être repris comme argument dans le rapport explicatif, car la mesure T5 (électromobilité) va dans ce même sens.

Le PS salue la nouvelle disposition.

Les Verts estiment que cet encouragement n'est acceptable seulement si des mesures similaires sont envisagées pour la mobilité douce et les transports publics. Le transport individuel motorisé, même électrique, n'est pas la solution. De plus, ils demandent que l'Etat encourage également la mobilité douce, notamment en soutenant l'achat de vélos électriques ou la réparation de vélos, ainsi que les transports publics.

L'AFin propose de plafonner la subvention à un montant maximal de 100'000 francs par année.

Le DD propose de remplacer le terme « durable » par « écologique » étant donné que la disposition traite principalement des aspects environnementaux.

Art. 100 Innovation

La CCIF demande de préciser que cette disposition s'applique également à des entreprises privées et de définir dans le règlement d'exécution les entreprises qui sont éligibles à ces soutiens. De plus, le projet nécessite, selon elle, une coordination avec la loi du 3 octobre 1996 sur la promotion économique (LPEc ; RSF 900.1).

Le PS salue la nouvelle disposition.

L'AFin propose de plafonner la subvention à un montant maximal de 100'000 francs par année.

Les Verts proposent de rajouter «, pour autant qu'elles contribuent à la réduction des émissions de gaz à effet de serre ».

4.5.2.2 Routes

Art. 103 al. 2 Objets à caractère édilitaire

Region Sense, Tentlingen, Dürdingen, Plaffeien, Rechthalten, Wünnewil-Flamatt demandent de définir ces objets à caractère édilitaire de manière large. Ils demandent également de supprimer « que l'Etat exige » car cela ne devrait, selon eux, pas être une condition au financement. Les autres conditions (indispensabilité et bon fonctionnement) suffisent.

Lully, Les Montets et Le Centre souhaitent que l'Etat finance entièrement les objets à caractère édilitaire qu'il exige.

Siviriez demande qu'une liste des objets concernés soit introduite dans le règlement d'exécution.

Le PS se dit soulagé par la nouvelle participation de l'Etat aux frais de construction et de réaménagement des objets à caractère édilitaires 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.

Art. 103 al. 3 Objets à caractère édilitaire

L'ACF demande de supprimer le terme « principalement », car cela n'est pas une caractéristique dans l'appréciation. La part de l'Etat doit toujours être calculée en fonction du trafic de transit. C'est la clé qui déterminera l'appréciation « principalement », « majoritairement » ou « minoritairement ».

L'Agglo salue la possibilité d'une participation de l'Etat. Elle estime que cette participation pourra donner un coup d'accélérateur à de nombreux projets VALTRALOC. Elle regrette en revanche que les modalités ne soient pas définies dans la loi.

Morat est d'avis que la participation de l'Etat n'est pas une subvention mais une obligation de prise en charge de frais de trafic qu'il génère.

La Ville de Fribourg relève que l'absence de critères permettant de préciser la notion de transit, notamment les critères de détermination du périmètre pris en compte, ne lui permet pas de se prononcer sur la pertinence de ce critère.

Art. 104 Participation d'autres communes

Siviriez est d'avis que la Direction ne devrait intervenir que lorsque les communes n'ont pas réussi à s'entendre préalablement. Elle ferait office d'arbitre en cas de désaccord financier.

Selon l'ACF c'est en premier lieu aux communes de s'entendre, ensuite, si nécessaire, à la Direction d'intervenir. Elle propose de modifier la disposition de la façon suivante : « ...les communes concernées fixent la proportion dans laquelle chacune d'elles y contribue. Si elles ne s'entendent pas, la Direction, après avoir entendu les communes, fixe la répartition » :

Les Montets et le TCS trouvent difficile, voire impossible, d'évaluer dans quelle mesure une route communale sert de façon particulière au trafic d'autres communes. Cette disposition est impossible à appliquer.

4.5.2.3 Itinéraires de mobilité douce

Art. 106 Chemins pour piétons

Les Verts souhaitent que l'Etat participe à 50 % au financement des chemins pour piétons.

Art. 107 Chemins de randonnées

La DIAF demande de préciser ce qu'il en est des travaux de sécurisation des arbres voisins.

L'UFT propose de supprimer la deuxième phrase de l'alinéa 1 car l'UFT ne peut pas soutenir les frais de construction et d'entretien des chemins de randonnée. Elle se pose la question si une part de ce soutien pourrait provenir du fonds de sécurité du réseau de mobilité (art. 116). Aussi, elle propose de compléter l'alinéa 2 par « sur la base d'un contrat de prestation ».

Art. 108 Voies cyclables

Les Verts souhaitent que l'Etat participe à 50 % au financement des voies cyclables communales.

L'UDC estime que ce n'est pas à l'Etat de prendre en charge les coûts des voies cyclables cantonales et voies cyclables cantonales mixtes hors localité car les besoins diffèrent d'une commune à l'autre.

Art. 109 Pistes cyclables cantonales mixtes piétons-vélos

La Ville de Fribourg et Misery-Courtion estiment que le financement et l'entretien des pistes cyclables cantonales mixtes piétons-vélos en localité devraient être entièrement à charge de l'Etat même lorsqu'elles se trouvent en localité.

L'Agglo salue le principe d'une implication financière claire du canton. Elle aurait toutefois souhaité qu'une carte soit jointe à la fin du rapport explicatif afin d'avoir une vue d'ensemble de ce qui est considéré en localité et hors localité.

Le PS propose d'ajouter un alinéa 3 avec la teneur suivante : « Les pistes cyclables mixtes piétons-vélos sont envisagées lorsque des infrastructures distinctes entre piétons et vélos ne peuvent être prévues et comportent, en principe, une délimitation signalant clairement les parties réservées aux vélos et celles aux piétons. »

4.5.2.4 Transports publics

Art. 110 Principe

Montagny demande que les abribus pour les transports publics soient mis aux normes et que les frais d'aménagement soient mis à la charge de la Confédération, respectivement du canton, selon le principe qui décide paie.

Siviriez estime que c'est au canton de payer les arrêts de bus.

L'ACF, Bulle, l'Agglo et le PS sont d'avis qu'à la lecture des dispositions il ne ressort pas clairement que l'aménagement et réaménagement des arrêts de bus et voies de bus seront désormais financés par l'Etat.

L'OFT se demande pourquoi le terme commanditaire n'a pas été repris en liaison avec l'article 64.

Le SMO est d'avis que l'aménagement de l'arrêts de bus doit se faire par le propriétaire de la route et le financement doit se faire moitié par la commune concernée moitié par le canton.

Les TPF regrettent qu'il n'y ait pas de critères sur la répartition des coûts de construction d'une infrastructure de transports publics.

Art. 111 Fonds fédéral d'infrastructure ferroviaire

L'AFin propose de reconsidérer le taux à la hausse afin de rééquilibrer le financement entre l'Etat et les communes.

Art. 112 Participation de l'Etat

Les Verts souhaitent que la contribution de l'Etat soit fixe et ce à 50 %. Ils proposent également d'ajouter le financement des mesures supplémentaires ou alternatives aux projets d'infrastructures ferroviaires de la Confédération.

La Ville de Fribourg se pose la question si la lettre b est la porte ouverte à une contribution de l'Etat à la requalification de la gare de Fribourg (accès aux transports publics, etc.).

L'ACF remet en question le caractère potestatif de la disposition, respectivement du subventionnement. Selon elle, il manque une règle désignant qui contribue aux gares routières, qui les entretient. Cette lacune l'interpelle et met en danger l'avancement des planifications, compte tenu qu'à chaque projet, il existe un flou artistique qui devrait être réglé dans la loi. Ce n'est pas aux communes siège à prendre en charge le financement de la gare routière, car l'intérêt est supracantonal. La solution appliquée à Châtel-St-Denis, soit la prise en charge par l'Etat, est selon elle la bonne.

Bulle aussi regrette que la loi ne détermine pas qui est compétent pour les réaliser et les financer. Il ne semble pas y avoir d'argent pour payer les gares routières. Cette lacune pourrait devenir le comble de la politique de transport public, puisqu'elle la sabote elle-même. La réalisation de ce type d'infrastructures, prévues notamment à la gare de Bulle, n'avance pas en raison de cette incertitude. Le principe retenu pour le projet à Châtel-St-Denis doit être appliqué comme mécanisme général pour toute gare routière, soit le financement à 100% par le canton. L'argument prépondérant est l'intérêt supra-cantonal.

Le PS salue les nouvelles dispositions. Elles contribueront à aller de l'avant avec certains projets.

L'Agglo regrette la trop grande opacité de l'avant-projet de loi concernant la réalisation et le financement de ce type d'infrastructure.

Art. 113 Contributions aux infrastructures de mobilité dans les agglomérations

L'ACF relève que la période de planification définie par la LATeC est de 10 à 15 ans, tandis que la période de planification définie par la Confédération pour les agglomérations est de 4 ans. C'est bien celle-ci qui doit être retenue. En outre, il y a une différence de sens entre le français et l'allemand au niveau du titre marginal : il faut bien retenir à son avis « agglomération », le terme « ville » (« Städte ») étant trop étroit.

L'Agglo s'interroge sur l'opportunité d'intégrer cette disposition issue de la loi sur les agglomérations dans l'avant-projet de loi. Elle rappelle à ce titre que les projets d'agglomération ne se limitent pas uniquement à la mobilité mais s'étendent également à l'urbanisation et l'environnement au sens large. L'Agglo craint que le subventionnement se limitera ainsi à la mobilité. De plus, par le transfert de cette disposition, la loi sur les agglomérations ne s'apparenterait plus qu'à une coquille vide alors qu'elle vient d'être adoptée. Finalement, elle demande que le soutien financier prévu actuellement par l'article 37 LTr soit maintenu jusqu'à l'échéance du décret du 20 mai 2020.

L'Agglo et le coordinateur des Agglomérations rendent attentif qu'il n'existe, à ce jour, aucune subvention fédérale. Il convient de déplacer « le cas échéant » devant la subvention fédérale. Ils demandent aussi de supprimer « Städte » dans le titre allemand de la disposition.

Le SEn demande d'ajouter dans le message les critères concernant l'environnement pour le subventionnement.

L'AFin demande d'adapter le commentaire conformément aux travaux actuels sur le règlement d'exécution de la loi sur les agglomérations. Elle demande aussi de supprimer, dans le commentaire, toute considération permettant de déroger aux règles de la LSub.

Le SeCA rappelle que les articles 113c al. 2 LATeC et 51e ReLATeC prévoient également, via le Fonds de la plus-value, des financements pour des projets d'agglomération et études régionales notamment. L'article 51e al. 3 ReLATeC règle en particulier les cas d'objets aussi subventionnés en vertu de la législation spéciale. Etant donné les liens entre ces articles, il serait opportun d'effectuer une analyse complémentaire afin d'éviter un potentiel doublement des financements d'études et surtout de potentielles incohérences entre ces articles, ce à l'aune de la nouvelle loi du 21 août 2020 sur les agglomérations (LAgg ; RSF 140.2). Cas échéant, le message de la loi pourrait être complété en ce sens.

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

L'ACF est d'avis qu'il y a une différence entre la version française et la version allemande. De plus, elle se demande si par « bâtiments » on entend aussi des mesures à la source (mur, revêtement phonoabsorbants, etc.). Elle se pose aussi la question du renouvellement des mesures

Bulle est d'avis que la prise en charge des mesures à la source (phonoabsorbant, etc.) devrait être prévue.

L'AFin est d'avis que le texte est imprécis et qu'on veut sans doute parler de conventions-programmes avec la Confédération.

Art. 115 Contributions aux installations de parc relais

L'ACF, à l'instar de sa remarque concernant les gares routières, estime qu'il n'est pas déterminé qui paie ces infrastructures. La disposition devrait être formulée de manière affirmative compte tenu de la politique cantonale et de l'importance régionale relevée.

Bulle demande qu'il soit précisé que l'Etat finance entièrement les infrastructures de gares routières et de parcs relais. D'une part, la prise en charge des frais d'entretien de ces infrastructures, au même titre que pour les autres infrastructures, doit être précisée. D'autre part, il n'appartient pas aux communes sièges de prendre en charge le financement des installations d'intérêt suprarégional.

L'OFT propose de prévoir des subventionnements pour des plateformes multimodales en général (tendance actuelle) et non pas seulement les park&ride.

La Ville de Fribourg se demande si cela est la porte ouverte à une contribution de l'Etat au financement des vélos-stations.

Mobul souhaite que le plan d'infrastructure pour les gares routières et parcs relais cantonaux relèvent du canton et soient payé par lui.

Villars-sur-Glâne demande que seuls les parcs relais prévus dans le plan sectoriel cantonal y relatif soient subventionnés.

L'AFin demande d'ajouter un alinéa précisant que l'éventuel subventionnement des parcs relais doit se faire dans le cadre d'un projet pluriannuel faisant l'objet d'un décret du Grand Conseil relatif à l'octroi d'un crédit d'engagement.

Le PS salue les nouvelles dispositions qui contribueront, selon lui, à aller de l'avant avec certains projets.

L'Agglo doute de la plus-value de cet article au niveau normatif dès lors qu'il reprend le contenu de l'article 112.

Les Verts demandent une participation de l'Etat au financement à hauteur de 50 %.

Art. 116 Fonds de sécurité du réseau de mobilité

L'ASTAG souhaite être représentée dans la Commission de sécurité.

Le TCS demande que la contribution financière actuelle pour la sécurité routière, provenant de la police et de l'Office cantonal de navigation, soit maintenue

L'AFin demande de supprimer le principe du fonds, qui affecte sans raison des moyens financiers aujourd'hui dévolus à l'ensemble des tâches que doit assumer l'Etat. De plus, la compétence financière doit s'orienter au règlement d'exécution de la loi sur les finances de l'Etat et le fond ne devrait pas bénéficier aux communes qui n'y contribuent pas.

Le PS est pour le nouveau Fonds de sécurité routière ainsi que ses modalités.

L'Agglo salue la mise en place d'un fond destiné à la sécurité routière.

4.5.3 Entretien

Le SEn demande si le SETEC est entretenu par l'Etat.

La Roche demande, relativement aux transports publics, ce qu'il en est des aspects de maintenance (marquage, déneigement etc.), qui étaient historiquement à la charge de l'Etat avant de revenir aux communes.

Le TCS demande d'introduire une obligation pour chaque propriétaire d'infrastructure de procéder à une inspection de sécurité routière du réseau tous les 10 ans, à titre préventif.

4.5.3.1 Définition

Art. 117

Le SeCA propose de coordonner cet article avec l'article 161 LATeC qui traite de l'usure anormale par l'exploitation de matériaux.

4.5.3.2 Obligation d'entretenir

Art. 119 Objets à caractère édilitaire

L'AFin demande de supprimer la règle selon laquelle l'Etat entretient les objets qu'il exige parce qu'elle ne fait pas de sens. Ce n'est pas parce que l'Etat participe financièrement à une

construction que, de facto, il doit en assumer une partie des charges d'entretien. Le raisonnement ne tient pas.

Art. 121 Chemins de randonnée

Val-de-Charmey propose que l'Etat participe à l'entretien des chemins de randonnée classés d'importance cantonale ou nationale (par une contribution forfaitaire par km de chemin).

Vallon relève que la route reliant le village de Vallon à celui de Gletterens appartient au domaine public de la commune de Vallon, et demande si cet axe important pour se rendre au bord du lac (2 campings, 2 ports) pourrait être entretenu par l'Etat, comme l'est l'axe reliant St-Aubin à Delley-Portalban.

Art. 123 Pistes cyclables cantonales mixtes piétons-vélos

L'AFin ne voit pas de raison à ce que l'Etat contribue aux charges d'entretien en localité. Au vu des très grands déséquilibres de financement provoqués par le projet, il serait opportun qu'elle se soient assumés par les communes.

4.5.3.3 Principes

Art. 125 Frais d'entretien

La Ville de Fribourg souhaite que, sauf convention contraire, les frais d'entretien soient à la charge du propriétaire (sous réserve de l'art. 98).

La DIAF demande de préciser dans le message que les communes peuvent aussi prévoir d'autres modalités, par un règlement communal (et pas seulement par convention).

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

Les Verts demandent d'ajouter « en particulier les trottoirs et les voies cyclables ». Il ne ressort pas suffisamment que les trottoirs et voies cyclables sont aussi concernées.

L'ATE demande d'ajouter qu'il faut prioriser l'entretien des itinéraires de transports publics et de mobilité douce.

Art. 131 Standard d'entretien – Eclairage

Dark sky demande de compléter l'alinéa 2 par une 2e phrase ayant la teneur suivante : « Il est conçu et aménagé de sorte à limiter les impacts sur la faune et à favoriser le paysage nocturne naturel où cela est possible. »

Dark Sky est d'avis que l'obligation d'acquérir un système d'éclairage pouvant être réduit devrait figurer expressément dans la loi au lieu du rapport explicatif.

Le PS propose de supprimer « aux périodes où la circulation est moins dense » à l'alinéa 3.

La DSJ juge que l'alinéa 3 est problématique en matière de sécurité routière (« s'il est mal appliqué »). Elle préfère le principe éclairer mieux que moins.

Le SEn demande que soit expliqué dans le message que l'éclairage doit intervenir de manière ciblée (« zielgerichtet »).

4.5.4 Utilisation

Art. 132 Usage commun

Les Verts demande si cet article permettrait de tester des projets de mobility pricing dans le Grand Fribourg.

Art. 133ss Conduites de service

L'ACF souhaite qu'il soit précisé à propos de l'article 133 al. 1 que les conduites font partie des infrastructures édilitaires à charge du canton.

L'ACF estime la règle de l'article 133 al. 2 « Les conduites de service seront installées autant que possible à l'écart de la chaussée » contraire à toute pratique et logique. Elle demande que les conduites soient au contraire en principe installées dans la chaussée.

Morat ne souhaite pas non plus que les conduites soient installées en dehors de la chaussée parce qu'il ne veut pas perdre du terrain à bâtir précieux. Il en est de même de Villars-sur-Glâne.

La Ville de Fribourg estime que, en milieu urbain, il est difficile d'installer les conduites de service à l'écart de la chaussée. La mise à disposition du domaine public à des entreprises privées pour la pose de conduites (chauffage à distance, électricité, téléphone, etc.) étant presque inévitable, elle demande si une simple autorisation d'utiliser le domaine public est suffisante s'il faut une concession au sens de la Loi sur le domaine public, ce que semble penser la Commission de concurrence, qui analyse actuellement cette question sous l'angle de la Loi fédérale sur le marché intérieur.

L'ACF estime que l'article 134 n'a pas de sens pour les routes d'agglomération. En ce qui concerne les routes cantonales et communales, chaque collectivité ayant des conduites d'eau et d'évacuation, elle se demande s'il est judicieux de se facturer des frais entre canton et communes.

Art. 135 Stationnement

Schmitten souhaite qu'il soit précisé ce qu'on entend par influence sur le trafic, chaque place ayant théoriquement une influence.

L'ASTAG demande de tenir compte du besoin en place de stationnement pour le repos des chauffeurs et livraison, ainsi que pour les autocars dans les lieux touristiques.

Le Centre Gauche-PCS demande d'ajouter à l'alinéa 2 le respect des normes relatives au bruit et à la pollution de l'air parmi les exigences que le concept de stationnement doit satisfaire.

L'Agglo propose une disposition sur le jalonnement du stationnement.

Le SMO relève que l'alinéa 2 fait référence au concept de stationnement. Or, celui-ci, en vertu du ReLATEC, n'est pas obligatoire pour toutes les communes. Il est donc d'avis de supprimer cette référence, d'autant plus qu'une commune souhaitant prendre des mesures de stationnement n'est pas forcément tenue de faire un concept de stationnement. De plus, cette condition complexifie la procédure.

Art. 136 Véhicules abandonnés

La Ville de Fribourg estime que la règle prévue à l'al. 1 ne peut pas s'appliquer sur le domaine public réglementé par des dispositions fédérales (LCR, OSR, LAO), parce que ces dernières régleraient l'évacuation des véhicules durant les heures de stationnement. Elle relève que, dans la pratique, une décision du SEn, une expertise de l'OCN (détermination de la valeur du véhicule) ou la signature d'un acte d'abandon de bien permettent d'échapper à la longueur des procédures passant par le juge et la publication dans la Feuille officielle.

Art. 138 Utilisation inadéquate – Usure anormale

Les TPF demandent que l'usure causée par les véhicules de transports publics soit, à l'image des chantiers commandités, prise en charge par celui ou celle qui commande l'offre en transports publics.

Art. 140 Restrictions à la propriété – Protection du trafic

Les conservatrices du registre foncier souhaitent que l'alinéa 3 soit modifié pour expliciter que l'entame d'une procédure d'expropriation n'est pas systématique mais est une ultima ratio.

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

La Ville de Fribourg indique souhaiter conserver sa compétence en matière de mesures de circulation temporaires en lien avec les chantiers et les manifestations.

4.5.5 Fonds voisins

4.5.5.1 Principe

Art. 142 Règle générale

Le TCS propose de supprimer la dernière phrase de l'alinéa 2.

Art. 143 Modification du terrain

L'ACF estime qu'utiliser à la fois infrastructure et itinéraire dans cet article porte à confusion.

Art. 144 et 145 Ecoulement des eaux

Villars-sur-Glâne déplore le manque de réciprocité entre les eaux qui arrivent naturellement sur les infrastructures de mobilité (art. 144) et les eaux qui se déversent sur les fonds inférieurs (art. 145).

Villars-sur-Glâne estime que les canalisations qui font partie intégrante du système d'évacuation des eaux doivent être mentionnées au même titre que les « caniveaux, saignées et aqueducs » (art. 145 al. 1). Le SEn demande de compléter cet alinéa par une dernière phrase : « Son évacuation conforme aux exigences légales demeure réservée. »

Villars-sur-Glâne demande qui paie effectivement la conduite à travers le fond inférieur, parce qu'elle voit une contradiction entre le texte de l'art. 145 al. 2 et le rapport explicatif. Elle préférerait pour des raisons d'équité que ce soit l'infrastructure qui génère les eaux du fait de son revêtement qui assume leur coût d'évacuation et de traitement.

Le SEn demande que soit ajouté à la fin de l'article 145 al. 3 « et que le PGEE le prévoit. »

L'ACF considère que l'article 145 al. 4 anime un réflexe de réciprocité, puisque le canton facture des émoluments pour les infrastructures qu'il doit adapter pour une compétence

communale. Elle propose donc de le modifier comme suit : La perception d'émoluments pour les tâches réglementaires communales est réservée.

4.5.5.2 *Distance et espace*

Art. 147ss Distance de construction aux routes

Plusieurs participants demandent de supprimer les distances minimales et de prévoir comme seule condition que la visibilité soit assurée, notamment, selon Avry et l'ACF, pour les haies de plus de 90 cm ou en localité. Selon Morat, il devrait en être de même pour les murs (art. 148) et plantations (art. 149) en zone à bâtir.

Siviriez est d'avis que les distances de construction devraient s'appliquer aussi aux routes privées pour que, en cas de reprise par la commune, cela ne pose pas de problème.

Kerzers et Schmittent estiment que la distance aux routes collectrices et de desserte (9 m) est trop large notamment en raison de la densification. Ils proposent de réduire à 7 ou 8 mètres.

Morat estime que les règles de distances prévues pour les zones à bâtir sont aggravées ce qui va à l'encontre de la densification.

Morat demande que la coordination entre les distances à la route (Strassenabstand) et les limites de construction (Baugrenzenabstand) soit bien assurée.

Villars-sur-Glâne regrette l'importance excessive donnée à la visibilité en matière de sécurité des déplacements motorisés, alors que sa réduction contribue à la modération des vitesses et ainsi à la sécurité de l'ensemble des usagers.

Villars-sur-Glâne est d'avis qu'il ne faut pas donner partout la priorité au trafic motorisé, mais qu'il faut plutôt tenir compte des circonstances, en particulier de l'espace traversé (en ou hors localité).

D'après le SMO, il n'est pas clair quelles sont les dispositions suivantes réservées.

Le SPC demande de revoir cet article et d'ajouter des règles de distance minimale par rapport aux voies cyclables.

L'ACF et le TCS sont d'avis qu'il est préférable d'écrire « libre de plantation » et non « déboisée », car ce terme nécessite un plan de défrichement, qui n'est pas applicable à toutes les routes communales.

Le SPC propose de prévoir une distance pour les plantations agricoles (art. 148), qui seraient limitées à une hauteur de 0.60 m avec une précision à la let. c selon laquelle « si elles dépassent cette hauteur, elles doivent être reculées d'autant qu'elles surpassent »

L'ACF relève que à l'article 149 al. 3 c'est la première fois que l'on cite les routes à usage public au côté des routes communales et se demande si elles ne sont pas toujours comprises dans cette catégorie.

Le PLR demande s'il est possible de créer des places de parc le long d'une route cantonale à l'intérieur d'une localité, dans la zone non constructible, soit à l'intérieur de l'alignement de la route cantonale.

La Ville de Fribourg relève que l'article 148 al. 1 let. c n'est en pratique quasiment jamais appliqué.

Art. 151 Distance de construction aux routes – Relation avec le plan d'affectation des zones
Misery-Courtion estime que l'alinéa 1 n'apporte rien, est trop coûteux et applicable beaucoup trop tard.

L'ACF préférerait qu'il soit écrit « les distances de construction » plutôt que « les distances par rapport à l'axe de la route » à l'alinéa 1.

Selon l'ACF, l'alinéa 2 devrait figurer dans les dispositions transitoires.

La Ville de Fribourg expose avoir fixé des limites de construction et des alignements par le biais de son plan d'affectation des zones, comme le permet la LR et non seulement par le biais des PAD ou lorsque l'ordre contigu existe. Elle souhaite que ces limites ne soient pas remises en question par cet article et la possibilité d'introduire des distances de construction aux routes en dérogation à la loi cantonale, pour des motifs d'urbanisme ou de protection contre le bruit soit maintenue.

Le SeCA propose d'intégrer les distances de construction aux routes sur un plan annexé au plan d'affectation des zones afin de faciliter sa lisibilité. De plus, il apparaît qu'un tel report ne s'effectuerait qu'en cas de révision, que le SeCA interprète comme une révision générale.

Le SeCA relève aussi qu'un changement de primauté aurait manifestement des impacts certains sur les planifications des deux plus grandes communes du canton et potentiellement sur des projets d'envergure (comme, par exemple, l'extension de l'université sur le secteur de Tour Henri) et que les projets Valtraloc prévoient que les communes peuvent déroger aux distances à la route. C'est pourquoi, il estime qu'une clarification, cas échéant une coordination se révélerait opportune.

Le SeCA propose d'ajouter une clarification quant à la compétence en matière de dérogation lorsque le permis de construire doit tout de même être octroyé. Il propose aussi de compléter l'alinéa 3 par « ou en application de la réglementation y relative ».

Art. 153 Situation acquise – Plantes

L'ACF est d'avis que l'expression « plantations dignes de protection » est inappropriée et demande de préciser quelles peuvent être les mesures de remplacement évoquées.

La DIAF estime que l'alinéa est en contradiction avec la législation actuelle, qui dispose que hors zone à bâtir les boisements hors forêts sont légalement protégés (art. 22 LPNat), et doit donc être adapté.

La nouvelle règle à l'al. 1 ainsi que la nuance introduite par l'al 2 conviennent au PS.

Art. 154 Entretien

L'ACF estime que les haies doivent être taillées pour que d'aucune manière elles n'empiètent sur le domaine public et qu'il convient donc de réserver un règlement de police qui pourrait contenir des règles en la matière.

La DIAF salue cet article et demande si celui-ci s'applique également pour les arbres en forêt (« plante »). Si tel est le cas, cette disposition est difficilement applicable en forêt (et en particulier pour les chemins de randonnée) car il ne lui semble pas réaliste que les frais d'entretien et de sécurisation et la responsabilité soient du ressort du propriétaire forestier.

Pro Natura demande d'ajouter au respect de la protection de la nature par l'entretien celle de la biodiversité.

Art. 155 Dérogations

Region Sense estime que l'octroi, dans des cas particuliers, de dérogations à la distance doivent rester l'exception (et non pas la règle) conformément à la jurisprudence du TF alors qu'ils sont actuellement plutôt la règle. Il convient de supprimer au moins la précision « dans des cas particuliers ». Un droit à une dérogation si les conditions sont remplies ou une clause d'exception garantirait une application uniforme de la loi et simplifierait la procédure. Cela permettrait de créer une égalité de traitement pour les requérants, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. L'examen par l'autorité compétente serait également grandement facilité, puisqu'il lui suffirait d'examiner s'il existe des motifs de refus ou si les circonstances exceptionnelles sont remplies. Cela permet d'assurer la sécurité juridique, car la requérante ou le requérant pourra compter sur un traitement favorable de sa demande si les conditions sont remplies.

Region Sense demande que le droit d'être entendu des voisins (al. 1 let. a) soit garanti, par exemple par un renvoi aux articles 148 ss LATeC, comme le fait l'article 119 LR.

Misery-Courtion demande que ce ne soit pas le propriétaire foncier qui paie l'inscription au registre foncier (al. 3).

Le SCG explique qu'il s'agit d'une restriction de droit public à la propriété foncière de type générale abstraite, qui peut faire l'objet de dérogations. Il est d'avis qu'une géodonnée devrait être établie et publiée dans le cadastre des restrictions de droit public à la propriété foncière et que cela permettrait d'éviter de reporter ces distances dans le PAZ (art. 151) et de faire figurer une mention au registre foncier pour les exceptions du présent article.

4.5.6 Accès privés

L'ACF propose de garantir un débouché par type d'infrastructure (voiture, piéton ou vélo).

Le SPC propose de reformuler l'alinéa 2 ainsi : « le nombre d'accès est limité au strict minimum ».

Grolley demande que, si la loi renvoie aux normes VSS, un libre accès à ces dernières soit assuré.

La Ville de Fribourg estime que le paiement d'une indemnité en lieu et place d'un nouvel accès (al. 4) peut poser un problème sous l'angle de l'équipement (art. 1 à 9 de la loi fédérale du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire (LAT ; RS 700)). Il serait nécessaire de faire en sorte que le terrain puisse toujours être considéré comme équipé.

Siviriez demande de remplacer immeuble par bien-fonds, car il y voit un risque de confusion avec bâtiment.

5 Transport public

5.1 Généralités

Art. 158 Définition

Le SMo demande d'ajouter le « transport à la commande » dans les exceptions de l'alinéa 2.

5.2 Commanditaires

Art. 160 Généralités

L'OFT demande pourquoi la Confédération n'est pas énumérée parmi les commanditaires.

L'OFT demande de clarifier ce que l'on entend par « assurer le trafic ».

5.3 Commande d'offre de transports publics

Art. 162 Principe

L'ACF demande de définir les principes de la convention d'offre.

Les TPF demandent de fixer les principes de la mise au concours dans la loi au lieu du règlement.

L'Agglo salue le fait que les modalités de la commande et du renouvellement de l'offre en transports publics figurent désormais dans le règlement.

Art. 163 Convention d'objectifs

L'OFT suggère de faire référence ici aux dispositions de la LTV en ce qui concerne le TRV.

Le Centre Gauche-PCS propose d'ajouter un nouvel alinéa disposant : « En principe, les commanditaires choisissent des entreprises qui appliquent une convention collective de travail pour le personnel concerné par l'offre. »

Le SEn demande que des objectifs en termes d'environnement (tels que par ex. le plan de mesure de protection de l'air) soit inclus dans la convention d'objectifs.

L'ACF demande ce qu'il en est de celles qui sont mises en concours.

Les TPF estiment que le système de bonus-malus prévu par cet article n'est pas adéquat.

L'Agglo se dit satisfaite des possibilités explicitement ouvertes en matière de conclusion de convention d'objectifs. Les dispositions prévues lui semblent correspondre aux besoins rencontrés dans la pratique.

Le DD propose d'ajouter les « objectifs de performance environnementale » ainsi que les « objectifs sociétaux » afin de correspondre au but de la loi (mobilité durable).

Art. 164 Commande de trafic régional de voyageurs

Les Verts proposent d'ajouter à l'alinéa 2 « des lignes ou tronçons de lignes touristiques de navigation, des prestations de lignes internationales et des lignes qui permettent de remplir les objectifs du plan cantonal des transports publics ».

L'OFT propose de ne pas utiliser le terme de « trafic régional de voyageurs commandé seul par l'Etat », mais de « lignes d'intérêt cantonal » comme le font d'autres cantons.

Le PS propose que l'Etat puisse aussi commander seul, à titre de trafic régional de voyageurs, des lignes qui permettent de remplir les objectifs du plan cantonal des transports publics.

Le SMO relève le manque de bases légales pour le financement de lignes régionales non reconnues par la Confédération, de lignes touristiques (avec les communes) et d'infrastructures ferroviaires.

Le SMO propose de remplacer « à titre » par « par analogie » et de supprimer « en site propre », à l'alinéa 2. De plus, il est d'avis que cet article devrait être complété avec un alinéa indiquant que le règlement précise les règles, les modalités et le financement. La mention que les communes peuvent être appelées à participer au financement serait également opportune.

L'AFin demande que la commande du trafic régional de voyageurs soit faite par le Conseil d'Etat.

AFin s'oppose à ce que l'Etat puisse commander seul, par analogie au trafic régional de voyageurs, des lignes de trafic local en site propre, en particulier des funiculaires.

L'Agglo s'oppose à l'alinéa 2. Elle estime que cette disposition est superflue dans la mesure où le principe d'une co-commande des prestations est prévu à l'article 165.

Art. 165 Commande du trafic local de voyageurs – Principe

L'Agglo salue le principe de co-commande qui permettra de formaliser l'étroite collaboration. Elle regrette toutefois que les conditions de participation financière prévues à l'alinéa 3 ne soient pas précisées dans la loi.

Le SMO préférerait un seul commanditaire qu'une co-commande

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

Belfaux et l'ACF s'opposent à l'article 166 al. 4, qui permet à l'Etat de commander seul des offres de trafic local, aux dépens des communes. L'ACF demande également la suppression de la réserve en faveur de l'article 174.

Les TPF souhaitent que l'Etat parce qu'il finance la prestation de trafic local assure la coordination avec le trafic régional, dans le but de créer un maximum de synergies.

Le SMO souhaite qu'il soit ajouté que le règlement d'exécution fixe les critères pour la commande du trafic local.

L'AFin s'oppose à la participation de l'Etat au trafic local commandé par une commune (L'Etat ne devrait participer qu'au trafic commandé par des communautés régionales).

Art. 167 Convention d'offre

Le DD propose d'ajouter les exigences en lien avec le développement durable (efficacité énergétique des véhicules, prise en compte des personnes en situation de handicap, etc.) :

Art. 168 Affectation de l'excédent aux comptes

L'Agglo s'oppose à ce que l'affectation soit décidée par le Conseil d'Etat alors que les communes participent à l'indemnité du trafic local de voyageurs.

Art. 169 Communautés tarifaires

Les TPF proposent d'ajouter, à l'alinéa 1, après plusieurs lignes : « et/ou plusieurs entreprises de transports ».

Le SMO demande que l'alinéa 2 soit supprimé ou reformulé. En effet, il est d'avis qu'il faut éviter de créer de nouvelles communautés tarifaires, ce qui complexifierait le système de

tarification, alors que la Confédération souhaite au contraire simplifier voire supprimer le système des communautés tarifaires et unifier le système au niveau suisse.

5.4 Financement

5.4.1 Principes

Art. 170 Déficit d'exploitation

L'OFT considère que la notion de « déficit d'exploitation » se rapporte en principe à des comptes effectifs et n'est pas appropriée comme principe général, car il n'est pas applicable au TRV. Il demande qu'il soit renoncé à l'utiliser pour éviter toute confusion.

Art. 171 Participation de tiers

Espace mobilité, Agy Est SA, Migros NF, Avry Centre SA demandent la suppression de cet article parce que « générant un fort trafic » et « mesures particulières » sont trop vagues et parce que ce financement est une tâche publique et non privée.

Les TPF demandent si les recettes sont à imputer au générateur ou au commanditaire principal de la ligne. De plus, ils proposent d'ajouter une disposition selon laquelle les responsables de travaux ou les organisateurs de manifestation prennent en charge les coûts supplémentaires causés aux entreprises de transport (par exemple en cas de déviation ou d'engagement de véhicules supplémentaires).

L'Agglo souhaite que les conventions avec le générateur de trafic soient négociées par le commanditaire.

Le PS salue ce nouvel article de loi. Cependant il demande comment taxer un stade où des événements sont occasionnels.

Le SEn propose de faire référence à la mesure T2 du plan de mesures air.

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

Pro Natura demande d'ajouter une condition relative au respect de l'environnement pour l'allocation de contributions financières à des entreprises de transport.

Les TPF proposent de supprimer la condition relative aux tarifs à l'alinéa 1. En effet, le système tarifaire résulte d'accords et de conventions établis au sein de la branche. Les entreprises de transport sont soumises aux règles de gouvernance des tarifs de la branche (Allianz Swisspass).

Les TPF proposent de remplacer à l'alinéa 3 « qu'il [l'Etat] prescrit » par « selon l'ordonnance sur la comptabilité des entreprises concessionnées (OCEC) », pour éviter des conflits avec le droit fédéral.

5.4.2 Aide à l'exploitation

5.4.2.1 Contributions financières ordinaires

Art 173 al. 2 Aide à l'exploitation – Trafic régional de voyageurs

L'ACF estime qu'il serait malvenu, compte tenu de ces enjeux, d'introduire une nouvelle péréquation financière intercommunale. Le trafic régional des voyageurs n'est pas abouti. Elle

souhaite la reprise de la proposition du comité de pilotage, à savoir la prise en charge par l'Etat des 100 % de la part cantonale (CHF 20 millions du trafic voyageurs). Cette opération financière doit être considérée dans l'opération de désenchevêtrement des tâches entre l'Etat et les communes (DETTEC). Si nécessaire, le mécanisme de la bascule fiscale doit être utilisé et être assorti d'un outil d'évaluation régulière avec système de correction si nécessaire. Cette dynamique est garante de transparence.

Region Sense, Plaffeien et St. Silvester demandent la reprise par le canton de la part communale au TRV avec bascule fiscale si nécessaire.

Rechthalten demande de réduire la part des communes à 35 % comme dans le canton de Berne car elles ne participent pas à la commande.

L'AFin demande de reconsidérer une hausse de la participation des communes à la contribution cantonale au Fond d'infrastructure ferroviaire (actuellement 13.78 %) ainsi qu'au trafic régional des voyageurs (45 %).

Le PS propose que l'Etat puisse aussi commander seul, à titre de trafic régional de voyageurs, des lignes qui permettent de remplir les objectifs du plan cantonal des transports publics.

Art. 173 al. 3 (statut quo ou variante)

Dans le cadre du questionnaire, 20 participants se sont prononcés pour le statut quo et 11 pour la variante.

Avry constate que le trafic régional bénéficie en priorité aux communes périphériques et que la variante est plus favorable aux centres urbains, ce qui paraît juste.

Granges est d'avis que la variante proposée n'est pas acceptable. Les habitants des communes disposant d'une offre limitée en transports publics participeraient de manière disproportionnée au financement des réseaux urbains, qu'ils n'utilisent peut-être pas.

Pour La Roche et Le Centre, il paraît important que les gagnants actuels de l'offre s'engagent pour l'amélioration de l'offre, aussi là où ils ne sont pas concernés.

Les Verts estiment que la situation actuelle n'est pas idéale mais qu'une modification du règlement devrait permettre de simplifier le calcul. Il serait injuste pour les communes mal desservies de choisir la variante basée uniquement sur la population. Ils préconisent le statut quo.

L'Agglo se prononce en faveur de la variante. Elle souligne que les communes urbaines supportent déjà, en plus de la charge financière du trafic régional, des montants importants en ce qui concerne le trafic urbain.

Rechthalten s'oppose strictement à la variante de calcul proposée pour la part communale.

Le SMO est d'avis que la répartition de la part communale doit figurer dans le règlement.

Le PLR estime que la variante proposée n'est pas acceptable. Les habitants des communes disposant d'une offre limitée en transports publics participeraient de manière disproportionnée au financement des réseaux urbains, qu'ils n'utilisent peut-être pas.

Le PS s'exprime pour la variante. Répartir en fonction du chiffre de la population dite légale permet de simplifier la répartition des coûts par rapport à la situation actuelle. En outre, la

différence qu'introduirait le changement pour chaque commune montre qu'il y a des communes bénéficiaires dans plusieurs parties du canton. Cela signifie que l'offre plutôt importante de transports publics qu'il y a à certains endroits profite finalement également aux communes environnantes.

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

L'Agglo, le PS et le SMO demandent d'arrondir la participation de l'Etat à 60 %. Cela correspond à l'état avant les mesures structurelles et d'économie (2016).

Le PS demande d'inscrire les critères figurant actuellement à l'article 13 du règlement d'exécution de la loi sur les transports dans le projet de loi.

Le SMO est d'avis que la participation de l'Etat au trafic local devrait être liée à des principes directifs que les agglomérations ou les communes concernées devraient établir.

5.4.2.2 Contributions financières extraordinaires

Art. 175 Lignes ou prestations d'essai

L'AFIn s'oppose à l'extension de la participation financière aux lignes ou prestations d'essai et demande que les critères de performance soient fixés par le Conseil d'Etat et non la Direction.

Le PS est en faveur de l'extension du cadre de subventionnement. L'expérience a montré l'importance d'avoir une ligne de transports publics déjà tout à fait fonctionnelle à l'ouverture de certaines infrastructures pour que bien des personnes prennent tout de suite les bonnes habitudes.

L'Agglo salue l'augmentation de la durée de la période d'essai. Elle peine toutefois à interpréter ce que signifie le taux maximal de la contribution de 55 % (au lieu de 30 %) en ce qui concerne le trafic urbain. L'Agglo demande de maintenir l'usage selon lequel, pour les lignes de trafic urbain, le taux est de 57.5 %.

Art.176 Projets pilotes

La CCIF demande de préciser que la disposition s'applique également à des entreprises privées.

L'Agglo salue cette disposition.

Art. 178 Communautés et mesures tarifaires

Cf. remarques au chapitre 2.1.5.

5.4.2.3 Aides aux investissements

Art. 179

Les TPF proposent d'ajouter à la lettre c après « mode de transport plus rationnel » le terme « ou plus écologique » afin de permettre de décarboniser.

L'Agglo demande que les destinataires potentiels de cette aide aux investissements soient définis de manière plus large.

Le SMO demande l'ajout des « plateformes de mobilité multimodales » (nouvelle lettre).

Le DD propose d'ajouter « plus économe en ressources ».

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

De nombreux participants demandent de déplacer certaines dispositions de cette section dans le règlement.

La Roche et Le Centre estiment que les dispositions de cette section devraient être dans la loi sur le travail.

L'Agglo salue l'introduction d'un cadre légal en la matière.

L'ATPrD demande d'ajouter des dispositions relatives au traitement des données, au système d'information, aux modalités de ces traitements et à la procédure d'appel, en raison notamment de l'élaboration de cartes de taxi et de limousine, de l'obligation d'apposition de vignettes spécifiques sur les véhicules avec chauffeur et de l'obligation de la tenue d'un registre en l'absence de tachygraphe (registre sur papier et/ou électronique).

Uber s'oppose à une régulation des services de limousines, estimant qu'ils sont déjà assez régulés au niveau fédéral et que les cantons de Lucerne et de Bâle-Campagne, qui n'ont pas réglementé ces services, n'ont pas de problèmes.

Art. 180 Régime d'autorisation – Principe

Le Centre estime que les autorisations devraient être liées au véhicule et non au chauffeur parce que à terme les véhicules seront autonomes.

La DSJ estime que les exigences supplémentaires prévues par les règlements communaux existants devraient être réservées.

Art. 181 Régime d'autorisation – Exceptions

L'ASTAG demande que le transport professionnel d'handicapés soit aussi soumis à autorisation.

L'Agglo et le SMo demandent qu'un futur transport public à la demande (ni tracé ni horaire déterminés) soit aussi une exception.

Art. 182 Autorisations – Carte de taxi

Uber estime que la loi fédérale sur le marché intérieur et les recommandations de la Commission fédérale de la concurrence imposent de permettre aux fournisseurs de services d'aller chercher un client dans une autre commune ou un autre canton sur commande, et demande par conséquent d'introduire un article similaire à l'article 13 LTVTC-GE allant dans ce sens.

Art. 185 Autorisations – Carte de limousine

La CCIF est contre la redevance pour les chauffeurs de limousine, car elle y voit un obstacle à l'entrée sur ce marché où les marges sont faibles. Si cette redevance est maintenue, la CCIF demande d'inscrire son montant dans la loi. Elle estime que les taxis qui paient une taxe communale pour usage du domaine public devraient être exemptés de la redevance.

Uber demande que les conducteurs puissent facilement s'inscrire sur de nouvelles plateformes. De plus, il estime que la redevance pour la plaquette ne doit pas représenter un obstacle financier supplémentaire pour les entrepreneurs.

Art. 186 Autorisation – Autorisation de diffuseur de course

Uber demande de préciser ce que sont les modalités de la diffusion de courses.

Art. 188 Règles d'exploitation – Journal de bord

La CCIF estime qu'exiger un journal de bord papier alors que les plateformes recueillent toutes des données électroniquement est disproportionné : le journal de bord électronique devrait être la règle. Uber explique que tous ses chauffeurs utilisent un tachygraphe. S'ils doivent exceptionnellement utiliser un journal de bord, il faut aussi permettre des solutions électroniques.

Art. 189 Règles d'exploitation – Tarifs

Uber estime que l'indication du prix doit être faite sur une affiche physique ou dans une application afin que le client sache à l'avance le prix qu'il va payer. Si cela n'est pas possible, les tarifs et la façon de les calculer doivent être affichés dans le véhicule.

Art. 190 Obligations des diffuseurs de courses

Selon la CCIF, l'exigence de la tenue du registre des chauffeurs paraît superflue si tout est enregistré et elle propose donc la suppression de l'alinéa 2. Uber est du même avis, estimant que pour que l'Etat puisse prélever de telles données il doit y avoir un intérêt public.

Uber estime à propos de l'alinéa 3 que le droit cantonal ne devrait pas prévoir de dispositions en lien avec les assurances sociales, qui sont réglées de manière exhaustive au niveau fédéral. L'expérience vaudoise montrerait qu'une réglementation cantonale à cet effet a un impact négatif sur les chauffeurs concernés. Par exemple, les chauffeurs qui utilisent la plateforme Uber souhaitent s'inscrire en tant qu'indépendants auprès de leur caisse de compensation car ils apprécient la flexibilité que cela leur offre. En raison de l'absence de clarté de la situation juridique en ce qui concerne le statut de sécurité sociale des utilisateurs de la plateforme, ils sont malheureusement empêchés de s'inscrire de cette manière. En conséquence, ils n'ont pas obtenu de permis de chauffeur en vertu du droit cantonal.

Art. 193 Compétence (deux variantes)

Dans le cadre du questionnaire, 7 participants se sont prononcés en faveur d'une compétence communale et 25 pour une compétence cantonale.

Le Centre est en faveur de la compétence communale parce que cette exploitation requiert des éléments d'aménagement du territoire et d'organisation locale.

Bulle, Fribourg et le PS sont en faveur de la compétence cantonale.

L'ACF est en faveur de la compétence communale.

La DSJ estime que la compétence cantonale garantit la simplicité de la procédure d'autorisation et, par là-même, l'atteinte des objectifs fixés. Il paraît, en effet, peu probable qu'un conducteur de limousine – dont l'activité est actuellement difficilement contrôlable – se soumette à l'exigence de requérir une autorisation auprès de chaque commune.

7 Voies de droit

Art. 194

La conférence des préfets est contre les exceptions à la voie de recours au Préfet contre les décisions communales et relève que le simple fait que le domaine soit technique n'est pas une raison suffisante pour prévoir une exception, tous les domaines étant techniques.

La Région Sense estime que le Préfet doit rester l'autorité de recours.

8 Dispositions transitoires

Misery-Courtion demande une longue période transitoire pour l'adaptation des nombreuses réglementations communales (PAL, RCU, règlement de police).

Art. 195 Plan du réseau des routes cantonales

La Roche et Le Centre sont d'avis qu'un régime transitoire devrait être mis en place pour permettre aux communes de s'adapter financièrement à des changements de statut de routes, en tout cas pour les changements majeurs.

Lully demande si une commune peut s'opposer au changement de statut d'une route.

Selon Val-de-Charmey, ce plan contient une erreur en ce que la route Gruyères – Moleson-Village est une route cantonale à conserver et pas une route secondaire inchangée comme indiqué sur le plan.

L'UDC estime que ce plan devrait faire l'objet d'une procédure de consultation.

Plusieurs communes demandent un changement de statut des routes par rapport au plan établi selon l'article 195 et figurant en annexe du rapport explicatif.

- > Givisiez demande que la route de la Chassotte devienne cantonale parce qu'elle relie Fribourg à l'A12 et supporte un gros trafic de transit y relatif.
- > Lully et Les Montet s'opposent à ce que la route reliant Montet à Musillens et Musillens-Châbles devienne communale en contestant l'argument de faible charge de trafic invoqué pour ce changement.
- > Montagny demande la reprise par le canton de la route communale Cousset-Montagny-les-Monts-Grandsivaz ainsi que des itinéraires de mobilité douce entre les villages de Cousset et Montagny-la-Ville en bordure de la route cantonale.
- > Grangettes, Massonnens, Villaz et Le Châtelard apprécient que la lacune historique d'absence de liaison cantonale entre le nord de la Glâne et le nord de l'agglomération de Bulle soit désormais corrigée par la cantonalisation de la route de Sorens-Le Châtelard-Grangettes. Néanmoins, ils préféreraient une accroche vers Massonnens/Fuyens/Villaz-St-Pierre à l'accroche de ladite liaison vers Villariaz/Vuisternens-dvt-Romont.
- > Région Sense, Tentlingen, Giffers, Plaffeien, Rechthalten souhaitent que la route de St. Silvestre reste cantonale car ils estiment que toutes les communes devraient être reliées au réseau cantonal. Il devrait en être de même de celle entre Guin et Fribourg car c'est la seule liaison avec la Ville de Fribourg hors la route nationale et il y a un grand trafic.

- > Dürdingen n'est pas d'accord que la route St. Wolfgang-Dürdingen devienne une route communale parce qu'elle est empruntée par 2'500 véhicules par jour et parce qu'elle est la seule route de liaison avec la Ville de Fribourg.
- > Kerzers ne souhaite pas que les routes Bernstrasse, Vordere Gasse, Gerbegasse passent au canton car elle veut garder son autonomie en la matière.
- > Le PLR se déclare surpris de constater sur le plan proposé que la route Attalens-Granges soit déclassée en route communale.

Dispositions finales

Loi du 21 août 2020 sur les agglomérations (LAgg ; RSF 140.2)

L'Agglo s'interroge sur le transfert de l'article 4 LAgg à l'article 113 de l'avant-projet parce que la portée des projets d'agglomérations ne se limite pas à la mobilité.

Loi du 10 février 2012 d'application du code civil suisse (LACC ; RSF 210.1)

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

La DIAF ne comprend pas pourquoi le sort de tous les biens sans maître qui font l'objet d'une déréliction est changé.

Les conservatrices du registre foncier relèvent, à propos du nouvel alinéa 2, que les conservateurs avisent déjà les communes par le biais d'avis automatisés de tous les transferts enregistrés sur leur territoire (cf. art. 62 al. 2 let. e RELRF) et estiment que par conséquent cet avis complémentaire est superflu.

Loi du 9 septembre 2014 sur la scolarité obligatoire (LS ; RSF 411.0.1)

Art. 16b (nouveau)

Graines d'avenir demande que soit enlevé « dans la mesure du possible », pour encourager les parents à ne pas conduire leurs enfants en voiture à l'école.

Le SPC demande d'ajouter un alinéa 2, qui disposerait que « l'organisation du transport scolaire tient compte de la capacité des infrastructures existantes ».

Art. 16c (nouveau)

La DICS relève que la notion d'itinéraire présentant un danger excessif utilisée à l'alinéa 1 n'est pas la même que celle de l'article 14 RLS, qui est celle de circulation piétonnière particulièrement dangereuse. Elle estime qu'une unification est nécessaire pour que les communes ne s'y perdent pas.

La DICS propose de préciser la relation entre l'alinéa 2 et l'article 17 en ajoutant que en cas de danger excessif soit les communes prennent des mesures soit elles organisent un transport scolaire.

La DICS explique à propos de l'alinéa 3 que les communes demandent un soutien financier de l'Etat pour la réalisation de plan de mobilité scolaire parce que les enseignants appartiennent au personnel de l'Etat.

Loi du 4 février 1972 sur le domaine public (LDP ; RSF 750.1)

La Ville de Fribourg estime que la loi sur le domaine public mériterait d'être entièrement révisée.

Loi du 23 février 1984 sur l'expropriation (Lex ; RSF 76.1)

La Ville de Fribourg estime que la procédure à suivre lors de demandes d'indemnités des voisins en raison des nuisances dues à des travaux de modification du réseau sans emprise et/ou d'entretien devrait être clarifié dans la loi sur l'expropriation.

Loi d'application du 12 novembre 1981 de la législation fédérale sur la circulation routière (LALCR ; RSF 781.1)

La DSJ regrette que finalement aucune disposition pouvant servir de base légale pour l'arrêté sur l'éducation routière à l'école ne soit introduite.

Art. 5 (deux variantes)

Dans le cadre du questionnaire, 26 participants se sont prononcés en faveur d'une compétence cantonale avec possibilité de délégation aux communes (variante 1) et 8 pour une compétence selon le propriétaire de la route (variante 2).

L'ACF privilégie la variante 1.

La Ville de Fribourg indique pouvoir accepter les deux variantes, mais sous condition des modifications suivantes :

- > Dans la variante 1, elle demande une extension de la délégation de compétence actuelle aux limitations de vitesse sur les routes communales et les routes privées à usage public. Les limitations de vitesse sur routes cantonales resteraient en revanche de la compétence du Canton.
- > Dans la variante 2, elle demande la suppression de l'obligation pour les communes disposant d'un service technique de demander un préavis au SPC et à la Police cantonale. Elle estime qu'il faudrait également prévoir la possibilité pour les communes disposant d'un service technique de bénéficier d'une délégation spécifique sur certains tronçons de routes cantonales, à l'exception de la vitesse, comme cela est le cas actuellement.

La DSJ est favorable à la variante 1 parce que c'est celle qui garantit la cohérence globale de l'application de la législation sur la signalisation routière et, par là-même, la sécurité et parce que l'application du droit sur la circulation routière requiert des connaissances spécifiques dont ne disposent pas forcément les communes.

Le PS s'exprime pour la variante 2. La commune est mieux à même de décider dans ces cas de figure. En outre, il propose de demander un préavis uniquement à la Police locale, la Direction étant désormais l'autorité de recours.

Art. 7

La DSJ expose que cet article contient une référence erronée à l'art. 3 al. 2 à 4 de la LCR. Afin de mieux rendre compte des prérogatives actuelles de la Police cantonale, elle propose de le modifier comme suit : « Elle édicte les prescriptions temporaires, au sens de l'art. 3 al. 6

LCR, pour interdire, restreindre ou régler la circulation lorsqu'il s'agit d'exécuter des travaux sur la voie publique, lors de manifestations ou de tout autre événement affectant momentanément la mobilité. (...) ».

Loi du 18 décembre 2009 sur les eaux (LCEaux ; RSF 812.1)

Le SEN demande de préciser qui sera en charge de la supervision des travaux et du financement liés à la navigation concessionnée.

Loi du 2 mars 1999 sur les forêts et la protection contre les catastrophes naturelles (LFCN ; RSF 921.1)

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

La DIAF estime que la reformulation de cet article n'est pas pertinente. La formulation « routes et chemins carrossables » permet une meilleure compréhension d'où il est possible ou non de circuler en forêt (soit là où une voiture pourrait passer). Les parcours spécialement réservés englobent tous les parcours autorisés par le SFN (art. 31 LFCN) indépendamment qu'ils s'agissent d'itinéraires de mobilité douce ou non. Ceux-ci sont donc compris dedans.

Pro Velo propose de reformuler cet article ainsi : « Le cyclisme et l'équitation sont interdits en forêt dans les zones de tranquillité et site de protection de la faune en dehors des itinéraires de mobilité douce qui leur sont dédiés ».

Equiva et la FFSE insistent pour que l'équitation continue à être autorisée sur les chemins carrossables et les routes en forêt.

Loi du 13 octobre 2005 sur le tourisme (LT ; RSF 951.1)

L'UFT s'inquiète de la coordination entre le projet de révision totale de la loi sur le tourisme, en cours, avec le projet de loi sur la mobilité. De plus, selon elle, il ne faudrait pas abroger entièrement le chapitre actuel « Réseaux de randonnée officiels » et les articles des dispositions générales de la LT qui attribuent à l'UFT diverses tâches confiées par l'Etat en la matière. A son avis, les articles précisant les tâches confiées par l'Etat à l'UFT doivent être conservés dans la LT d'autant qu'il y est fait référence dans le projet de loi. Certains articles du chapitre « Réseaux de randonnée officiels » pourraient être repris dans le projet de loi (définition, etc.) en veillant à leur « réciprocité ». Finalement, elle constate qu'on ne retrouve pas dans le projet la notion de mandat confié par l'Etat et le financement qui l'accompagne ; cette mention importante devrait se trouver soit dans la loi sur le tourisme, soit dans un règlement d'exécution.

Clause référendaire

L'AFin insiste sur la soumission au référendum financier obligatoire, considérant tous les coûts découlant de la nouvelle répartition des tâches Etat – communes comme des « coûts nouveaux » qui doivent être pris en compte dans le calcul du seuil de ce référendum.

3 Liste des participant à la consultation

3.1 Communes

Avry	Commune d'Avry
Bas-Intyamon	Commune de Bas-Intyamon
Belfaux	Commune de Belfaux
Bouloz	Commune de Bouloz
Broc	Commune de Broc
Bulle	Ville de Bulle
Cugy	Commune de Cugy
Galmiz	Commune de Galmiz
Giffers	Commune de Giffers
Givisiez	Commune de Givisiez
Grandvillard	Commune de Grandvillard
Granges	Commune de Granges
Granges-Paccot	Commune de Granges-Paccot
Grangettes, Massonnens, Villaz et Le Châtelard	Communes de Grangettes, de Massonnens, de Villaz et Le Châtelard
Grolley	Commune de Grolley
Guin	Commune de Guin
Kerzers	Commune de Kerzers
La Roche	Commune de La Roche
Les Montets	Commune Les Montets
Lully	Commune de Lully
Misery-Courtion	Commune de Misery-Courtion
Montagny	Commune de Montagny
Mont-Vully	Commune de Mont-Vully
Morat	Commune de Morat
Nuvilly	Commune de Nuvilly
Plaffeien	Commune de Plaffeien
Prez	Commune de Prez
Rechthalten	Commune de Rechthalten
Remaufens	Commune de Remaufens
Riaz	Commune de Riaz

Romont	Commune de Romont
Sales	Commune de Sales
Schmitten	Commune de Schmitten
Siviriez	Commune de Siviriez
St. Silvester	Commune de St. Silvester
Tentlingen	Commune de Tentlingen
Ulmiz	Commune de Ulmiz
Val-de-Charmey	Commune de Val-de-Charmey
Villarsel-sur-Marly	Commune de Villarsel-sur-Marly
Villars-sur-Glâne	Commune de Villars-sur-Glâne
Ville de Fribourg	Ville de Fribourg
Vuadens	Commune de Vuadens
Wünnewil Flamatt	Commune de Wünnewil Flamatt

3.2 Associations régionales

ACF	Association des communes fribourgeoises
Agglo	Agglomération de Fribourg
Mobul	Association de communes Mobul
Region Sense	Gemeindeverband Region Sense

3.3 Parties politiques

Centre Gauche-PCS	Centre Gauche-PCS
Le Centre	Le Centre
Verts	VERT-E-S, Fribourg
PLR	Libéraux-Radicaux, Fribourg
PS	Parti socialiste fribourgeois
UDC	Union démocratique du centre, Fribourg

3.4 Entreprises et industrie

Agy Est SA	Agy Est SA Granges-Paccot
Avry Centre SA	Avry Centre SA
CCIF	Chambre de commerce et d'industrie du canton de Fribourg

Espace mobilité	espace.mobilité
Migros NF	Coopérative Migros Neuchâtel-Fribourg
Trade Fribourg	Trade Fribourg – Association fribourgeoise des grandes entreprises de commerce de détail
Uber	Uber

3.5 Divers

ACSM	Association des cadres supérieurs et des magistrats de l'Etat de Fribourg
AFAAC	Association fribourgeoise des agent-e-s d'administration communale
ASTAG	Association suisse des transports routiers, section Fribourg
ATE	Association transports et environnement, section Fribourg
Dark Sky	Dark-Sky Switzerland
Equiva	EQUIVIA - Réseau équestre de l'ouest fribourgeois
FFR	Fédération fribourgeoise des retraités
FFSE	Fédération Fribourgeoise des Sports Equestres
Fribourg Rando	Association Fribourg Rando
Graines d'avenir	Collectif citoyen Graines d'avenir
Marc-Antoine Fénart	Marc-Antoine Fénart
Non à Marly-Matran	Association Non à Marly Matran
OFT	Office fédéral des transports
Pro Natura	Pro Natura Fribourg
Pro Senectute	Pro Senectute
Pro Velo	Association Pro Velo, section Fribourg
TCS	Touring Club Suisse, section Fribourg
TPF	Transports publics fribourgeois
UFT	Union fribourgeoise de tourisme
WWF	WWF, section Fribourg

3.6 Directions et Services

Conférence des Préfets	Conférence des Préfets
DIAF	Direction des institutions, de l'agriculture et des forêts

DICS	Direction de l'instruction publique, de la culture et des sports
DFIN	Direction des finances
DEE	Direction de l'économie et de l'emploi
DSAS	Direction de la santé et des affaires sociales
DSJ	Direction de la sécurité et de la justice
SSPo	Service du sport
SCC	Service des contributions
conservatrices du registre foncier	Association Fribourgeoise des Conservatrices et des Conservateurs du Registre Foncier
SCG	Service du cadastre et de la géomatique
Chancellerie	Chancellerie de l'Etat de Fribourg
ATPrD	Autorité cantonale de la transparence et de la protection des données
AFin	Administration des finances
SLeg	Service de législation

3.7 Services internes de la DAEC

Coordinateur Agglo	Coordinateur des Agglomérations
DD	Déléguée au développement durable
SeCA	Service des constructions et de l'aménagement
SEn	Service de l'environnement
SMo	Service de la mobilité
SPC	Service des ponts et chaussées