Loi sur la mobilité (LMob)

du 05.11.2021 (version entrée en vigueur le 01.01.2023)

Le Grand Conseil du canton de Fribourg

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

Vu le message 2021-DAEC-126 du Conseil d'Etat du 17 août 2021;

Sur la proposition de cette autorité,

Décrète:

1 Dispositions générales

1.1 Buts, objet et principes

Art. 1 Buts

[1] La loi a pour but de promouvoir une mobilité durable, sur les plans écologique, économique et social.

[2] Elle a plus précisément pour but:

a) de mettre en œuvre un système de mobilité global, sûr et efficace, en tenant compte des besoins de déplacement de tous les usagers et usagères;

b) de favoriser et d'encourager la mobilité douce ainsi que l'usage des transports collectifs et d'assurer leurs sécurité et fluidité;

c) de coordonner la planification et la mise en œuvre des différentes thématiques en matière de mobilité avec les objectifs de l'aménagement du territoire, de l'énergie et de la protection de l'environnement;

d) de favoriser l'innovation en matière de mobilité;

e) de garantir la simplicité et la célérité des procédures;

f) d'assurer une répartition équilibrée et efficace des tâches et des coûts entre l'Etat et les communes.

Art. 2 Objet

[1] La présente loi règle la mobilité sous toutes ses formes dans le canton.

[2] Elle s'applique au trafic individuel et collectif des personnes et des marchandises ainsi qu'à toutes les infrastructures de mobilité au sens de l'article 10.

[3] Elle ne s'applique toutefois pas:

a) aux routes d'amélioration foncière qui servent majoritairement un intérêt d'exploitation agricole, forestière ou alpestre, lesquelles sont soumises à la législation sur les améliorations foncières;

b) à la promotion des itinéraires officiels de loisirs, qui est réglée dans la législation sur le tourisme.

[4] Demeure réservée la législation fédérale.

Art. 3 Principes

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

[2] L'Etat et les communes veillent à l'efficacité, l'attractivité et la sécurité du système de mobilité, en particulier, de la mobilité douce, des transports publics, du transport motorisé sur route et des autres formes de transport, ainsi qu'à la prévention des nuisances qui pourraient en découler.

[3] L'Etat et les communes promeuvent la mobilité durable auprès de leur personnel et du public.

[4] Il est tenu compte de l'évolution des scénarios climatiques.

Art. 4 Relevés de données et obligation d'information

[1] La Direction chargée de la mobilité [1)] (ci-après: la Direction) collecte toutes les données relatives à la mobilité qui paraissent nécessaires pour atteindre les objectifs de la présente loi.

[2] Elle procède notamment tous les cinq ans à un comptage de la charge de trafic sur les routes cantonales ainsi qu'à un relevé de l'état de la chaussée.

[3] Elle peut recueillir auprès des organes publics ou de tiers:

a) des données sur l'utilisation des places de stationnement (notamment le prix, la durée, les usagers, etc.);

b) des données sur l'utilisation des transports publics (notamment le prix, la fréquence, l'occupation des lignes, etc.);

c) d'autres données qui ont un lien étroit avec l'accomplissement de ses tâches.

[1)] Actuellement: Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions

[4] Lorsque les données concernées sont des données personnelles, leur collecte et leur traitement, y compris par des tiers, doivent être conformes à la législation sur la protection des données. La réglementation d'exécution en fixe les modalités.

[5] Les données collectées sont anonymisées et communiquées à qui en fait la demande. Elles peuvent être publiées par la Direction dans la mesure où cette publication est nécessaire pour atteindre les objectifs fixés et répond à un intérêt public majeur.

[6] La commune ou l'association de communes peut collecter des données complémentaires nécessaires à répondre à un intérêt public, aux mêmes conditions de protection des données.

1.2 Compétences

Art. 5 Conseil d'Etat

[1] Le Conseil d'Etat a les attributions suivantes:

a) il exerce la haute surveillance dans les domaines régis par la présente loi;

b) il édicte la réglementation d'exécution;

c) il exerce les attributions qui lui sont dévolues par la présente loi et adopte notamment les principes de la commande par le biais du plan cantonal des transports publics et du cadre financier.

Art. 6 Direction compétente

[1] La Direction exerce les attributions qui lui sont dévolues par la présente loi. En particulier, elle:

a) met en œuvre et coordonne la politique cantonale de mobilité;

b) surveille les réseaux de mobilité cantonaux;

c) surveille l'application de la présente loi par les communes.

[2] Elle est l'interlocutrice des offices fédéraux des routes et des transports, notamment pour les procédures d'approbation des plans des routes nationales et des chemins de fer.

[3] Elle est compétente pour assumer toutes les tâches découlant de la présente loi si celle-ci ou sa réglementation d'exécution ne prévoit pas expressément la compétence d'une autre autorité.

Art. 7 Services

[1] Les services chargés de la mobilité et des ponts et chaussées soutiennent la Direction dans l'accomplissement de ses tâches.

[2] La réglementation d'exécution détermine les compétences de chaque service.

Art. 8 Communes

[1] Sous réserve des attributions de la Direction, les communes exercent la surveillance sur les réseaux de mobilité communaux et routes privées à usage public.

[2] Les communes exercent les tâches qui leur sont confiées par la présente loi et la réglementation d'exécution.

Art. 9 Commission consultative mobilité

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

[2] La composition de la Commission est représentative des régions et des parties linguistiques ainsi que des acteurs concernés.

[3] Elle comprend au maximum vingt membres, qui sont nommés par le Conseil d'Etat et parmi lesquels cinq sont désignés par le Grand Conseil et cinq par l'association représentant les communes.

[4] Elle peut créer des groupes de travail pour des politiques sectorielles ou des projets concrets. Des experts et expertes peuvent y être associés.

1.3 Notions et définitions

1.3.1 Infrastructures et itinéraires de mobilité

Art. 10 Infrastructures de mobilité

[1] Sont des infrastructures de mobilité tous les ouvrages et installations qui servent à la mobilité.

[2] Sont compris dans les infrastructures notamment les routes, les chemins, les chemins de fers, les remontées à câble, les installations destinées au transport aérien, les voies navigables et leurs abords ainsi que les places d'arrêt, de chargement ou de rassemblement, les installations portuaires et les gares.

[3] Les types d'infrastructures au sens de la présente loi sont:

a) les routes publiques;

b) les chemins de mobilité douce;

c) les infrastructures dédiées au transport public.

Art. 11 Itinéraires de mobilité

[1] Les itinéraires de mobilité sont des tracés sur terre, sur l'eau, dans l'air et sous terre qui empruntent en principe une infrastructure de mobilité.

[2] Ils sont établis par des plans de réseaux ou intégrés à ces derniers.

[3] Les itinéraires de mobilité sont:

a) les itinéraires pour véhicules automobiles, qui empruntent des routes publiques;

b) les itinéraires de mobilité douce, qui empruntent des chemins de mobilité douce, des routes publiques ou aucune infrastructure de mobilité;

c) les itinéraires de transports publics, qui empruntent des infrastructures dédiées au transport public ou des routes publiques.

1.3.2 Routes publiques

Art. 12 Définition

[1] Par route publique, on entend toute infrastructure de mobilité qui n'est pas destinée uniquement à la mobilité douce ou aux transports publics et qui ne sert pas exclusivement à l'usage privé.

[2] Sont considérées comme parties intégrantes de la route, outre la chaussée proprement dite, toutes les installations nécessaires à la qualité de l'infrastructure et à son exploitation, notamment les ponts, tunnels, passages à faune et autres ouvrages d'art, l'arborisation, le mobilier participant à la qualité de l'aménagement, les trottoirs, les jonctions, les places de stationnement à usage public et d'évitement, les accotements, les talus, les ouvrages de soutènement, le système d'évacuation d'eaux nécessaire au fonctionnement de la route, les canaux, les aqueducs, les signaux, les dispositifs de retenue, les compteurs de trafic, et autres dépendances.

Art. 13 Classification

[1] Les routes publiques comprennent:

a) les routes nationales;

b) les routes cantonales;

c) les routes communales;

d) les routes privées à usage public.

Art. 14 Types

[1] Les routes publiques sont catégorisées par rapport à leur fonction et leur importance en cinq types:

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

b) les routes principales, qui ont une fonction de lien entre les régions, y compris celles qui bénéficient des contributions de la Confédération selon les articles 12 et suivants de la loi fédérale concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et des autres moyens affectés à la circulation routière;

c) les routes de liaison, qui ont une fonction de lien entre les localités;

d) les routes collectrices, qui ont une fonction de collecte du trafic issu des routes de desserte;

e) les routes de desserte, qui ont une fonction de desserte de quartier.

Art. 15 Routes nationales

[1] Les routes nationales sont désignées par le droit fédéral et sont soumises à la législation fédérale.

[2] Elles sont constituées de routes à grand débit et de routes principales.

Art. 16 Routes cantonales – Principe

[1] Les routes cantonales sont destinées au trafic suprarégional et régional.

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

[3] Le réseau des routes cantonales et leur type sont inscrits dans le plan du réseau des routes cantonales.

Art. 17 Routes cantonales – Objets à caractère édilitaire

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

[2] Sont considérés comme tels, notamment:

a) les largeurs supplémentaires de chaussée, y compris les places de stationnement;

b) les carrefours, avec ou sans présélections, donnant accès à un hameau, un quartier, à une zone industrielle, sportive, commerciale;

c) les trottoirs, les passages à piétons avec leur éclairage, et toute installation servant à la protection du public;

d) la signalisation liée aux aménagements précités y compris les feux de signalisation, ainsi que celle de régions, de lieux, ou d'objets, de bâtiments ou d'installations;

e) les aménagements de valorisation des espaces routiers en traversée de localités et les mesures de modérations du trafic et de vitesse ainsi que les éléments d'embellissement, les plantations et les décorations;

f) l'éclairage en localité;

g) les abribus;

h) la part des travaux, ouvrages et installations voulus par une commune qui dépasse le standard de construction défini par la Direction.

Art. 18 Routes communales

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

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

[3] Le réseau des routes communales et leur catégorie sont inscrits dans le plan du réseau routier communal.

Art. 19 Routes privées à usage public

[1] Les routes privées à usage public complètent le réseau routier communal et sont incluses dans le plan du réseau routier communal.

[2] Une route privée est d'usage public lorsque:

a) cela découle d'une inscription au registre foncier;

b) son accès au public est fondé sur des documents ou des plans officiels; ou

c) elle est réputée accessible au public, en raison d'un intérêt public ou d'une utilisation sans opposition pendant au moins deux ans.

[3] En cas de litige, la commune constate par décision si la route privée est d'usage public, après avoir entendu le ou la propriétaire et les autres parties intéressées et, le cas échéant, fait inscrire une servitude en ce sens.

1.3.3 Mobilité douce

1.3.3.1 Définition

Art. 20

[1] La mobilité douce comprend tout mode de transport utilisant la force musculaire qui est durable, respectueux de l'environnement, socialement adéquat et sûr, en particulier la marche à pied et le vélo ou tout mode qui pourrait s'y apparenter.

1.3.3.2 Chemins de mobilité douce

Art. 21

[1] Les chemins de mobilité douce sont des infrastructures de mobilité destinées exclusivement à la mobilité douce.

[2] Il existe trois types de chemins de mobilité douce:

a) pour les piétons;

b) empruntés par des voies cyclables;

c) destinés aux loisirs.

[3] La construction ou le réaménagement d'un chemin de mobilité douce sont autorisés au moyen d'un plan d'infrastructure de mobilité.

[4] Même lorsqu'ils se situent sur le long d'une route publique, les chemins de mobilité douce sont régis par leurs propres règles.

1.3.3.3 Itinéraires de mobilité douce

Art. 22 Définition

[1] Les itinéraires de mobilité douce sont composés des chemins pour piétons, des voies cyclables et des itinéraires officiels de loisirs ainsi que des passages publics.

[2] Ils empruntent des chemins de mobilité douce, des routes publiques ou aucune infrastructure de mobilité.

Art. 23 Chemins pour piétons

[1] Les chemins pour piétons sont destinés, en premier lieu, à la vie quotidienne.

[2] Ils se trouvent, en général, à l'intérieur des zones urbaines et visent à faciliter les déplacements à pied.

[3] Ils empruntent notamment des chemins de mobilité douce pour piétons, des zones piétonnes, des rues résidentielles, des promenades dans les parcs publics ainsi que, si nécessaire, des trottoirs et des passages pour piétons.

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

[5] Ils peuvent traverser des fonds privés, notamment des places ou des passages accessibles au public.

Art. 24 Voies cyclables

[1] Les voies cyclables sont des liaisons interconnectées et continues destinées aux cyclistes.

[2] Elles se composent de voies cyclables pour la vie quotidienne et de voies cyclables pour les loisirs au sens de la législation fédérale sur les voies cyclables.

[3] Les voies cyclables pour les loisirs sont considérées comme des itinéraires officiels de loisirs.

Art. 25 Voies cyclables pour la vie quotidienne – Définition

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

[2] Elles empruntent des routes à faible trafic, des routes dotées de bandes cyclables, des voies express cyclables, des pistes cyclables, des chemins, des parkings à vélos et d'autres infrastructures du même type.

[3] Elles desservent et relient notamment les zones résidentielles, les lieux de travail, les écoles, les arrêts des transports publics, les établissements publics, les commerces et les installations de loisirs.

Art. 26 Voies cyclables pour la vie quotidienne – Classification

[1] Les voies cyclables pour la vie quotidienne sont catégorisées par rapport à leur fonction en trois types:

a) les voies cyclables de liaison, qui ont une fonction de lien entre les localités et accueillent un flux important de cyclistes rapides;

b) les voies cyclables collectrices, qui ont une fonction de collecte du trafic issu des routes de desserte en direction des voies cyclables de liaison et accueillent un flux moyen de cyclistes circulant à une allure moyenne;

c) les voies de desserte, qui ont une fonction de desserte de quartier et accueillent un flux moins important de cyclistes partageant l'espace public et circulant lentement.

[2] Les voies cyclables de liaison et les voies cyclables collectrices à fort trafic font partie des voies cyclables cantonales. Elles empruntent prioritairement des voies express cyclables ou des pistes cyclables.

[3] Les voies cyclables collectrices à trafic moyen et faible ainsi que les voies de desserte font en principe partie des voies cyclables communales. Elles empruntent des bandes cyclables, des routes à 30 km/h et des zones de rencontre.

Art. 27 Itinéraires officiels de loisirs

[1] Les itinéraires officiels de loisirs sont destinés, en premier lieu, à la détente.

[2] Ils se trouvent, en général, en dehors des zones urbaines.

[3] Ils comprennent notamment les itinéraires de randonnée pédestre, équestre et hivernale, de cyclotourisme et de VTT ainsi que, si possible, les voies historiques.

[4] Ils desservent notamment les secteurs voués à la détente ou à la marche, les sites (points d'intérêt, rives, etc.), les monuments, les arrêts des transports publics et les installations touristiques.

Art. 28 Passages publics

[1] Un passage sur un fonds privé est public lorsque:

a) il est inscrit au registre foncier sous forme de servitude correspondante;

b) son accès au public est fondé sur des documents ou des plans officiels; ou

c) il existe un intérêt public à son utilisation.

[2] En cas de litige, la commune constate par décision si le passage est public après avoir entendu le ou la propriétaire et les autres parties intéressées.

1.3.4 Transport public

Art. 29 Définition

[1] Le transport public comprend le transport régulier et professionnel de voyageurs par chemin de fer, par route, sur l'eau, par installation à câbles, par ascenseur et par d'autres moyens de transport guidés le long d'un tracé fixe ainsi que le transport de marchandises par rail.

[2] Ne sont pas considérés comme du transport public, notamment:

a) le transport d'élèves mis en place par les communes;

b) le transport non régulier et professionnel de personnes au moyen de voitures de tourisme, de minibus et d'autocars.

Art. 30 Types d'offre

[1] Par trafic régional de voyageurs, on entend, au sens de la législation fédérale, le transport de voyageurs à l'intérieur d'une région, y compris la desserte de base de localités, ainsi que celui entre régions voisines.

[2] Par trafic de voyageurs d'intérêt cantonal, on entend le transport de voyageurs à l'intérieur du canton qui présente un intérêt particulier pour le canton, mais qui n'est pas reconnu comme trafic régional de voyageurs par la Confédération.

[3] Par trafic local, on entend le transport de voyageurs qui assure la desserte capillaire de localités.

Art. 31 Communautés tarifaires

[1] Une communauté tarifaire a pour but d'encourager et de faciliter l'accès aux transports publics en offrant un titre de transport unique pour un déplacement empruntant plusieurs lignes ou de permettre d'utiliser les différentes lignes concernées, lorsqu'il existe plusieurs parcours possibles pour un même déplacement.

[2] A cet effet, l'Etat conclut avec les entreprises de transport des contrats de droit administratif par lesquels celles-ci s'engagent à former des communautés tarifaires.

Art. 32 Infrastructures dédiées au transport public

[1] Sont des infrastructures dédiées au transport public tous les ouvrages et installations qui servent principalement au transport public.

[2] Par infrastructures dédiées au transport public, on entend notamment les infrastructures ferroviaires, les gares routières, les installations à câbles, les installations portuaires, les voies navigables et leurs abords, les arrêts de bus, les voies de bus, les lignes de contact et les installations de parc relais ainsi que les bâtiments, les aires de stationnement et de manœuvre qui en font partie.

[3] Lorsqu'une infrastructure dédiée aux transport public se situe sur ou le long d'une route, elle est considérée comme faisant partie intégrante de cette dernière. Il peut s'agir notamment de voies de bus, d'arrêts de bus ou de rails de tram.

1.3.5 Propriété

Art. 33 Routes publiques – Principes

[1] Les routes cantonales font partie du domaine public cantonal et les routes communales du domaine public communal.

[2] Les routes privées font partie de la propriété privée.

[3] La propriété d'une route s'étend à toutes ses parties intégrantes ainsi qu'aux chemins de mobilité douce situés le long d'elle, à l'exception des pistes mixtes cantonales, et aux infrastructures dédiées au transport public faisant partie intégrante de la route.

Art. 34 Routes publiques – Changement de propriétaire

[1] Si une route change de propriétaire ou s'étend, l'inscription au registre foncier est à la charge du nouveau ou de la nouvelle propriétaire, si les parties n'en conviennent pas autrement.

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

Art. 35 Chemins de mobilité douce

[1] A condition qu'ils ne se trouvent ni sur un bien-fonds privé ni le long d'une route cantonale, les chemins de mobilité douce font partie du domaine public communal, à l'exception de ceux empruntés par des pistes cyclables cantonales, lesquels font partie du domaine public cantonal.

[2] Les collectivités publiques mettent gratuitement à disposition leurs terrains non cultivés, lorsque leur utilisation est nécessaire pour la construction et le réaménagement des chemins de mobilité douce dédiés aux loisirs.

2 Planification

2.1 Instruments

Art. 36 Liste

[1] La mobilité au sein du canton est organisée par:

a) la stratégie cantonale de mobilité;

b) le plan du réseau des routes cantonales;

c) le programme de construction des routes cantonales;

d) le plan du réseau routier communal;

e) le plan du réseau des chemins pour piétons;

f) le plan du réseau cantonal et le plan du réseau communal des voies cyclables;

g) le programme de construction des voies cyclables cantonales;

h) le plan des réseaux des itinéraires officiels de loisirs;

i) le plan cantonal et le plan communal des transports publics;

j) les plans régionaux au sens de la législation sur l'aménagement du territoire;

k) des plans sectoriels;

l) des stratégies.

Art. 37 Stratégie cantonale de mobilité

[1] La stratégie cantonale de mobilité se fonde sur les autres instruments de planification de l'article 36 let. b à l. Elle fixe les objectifs de mobilité pour les vingt prochaines années, en tenant compte des grands enjeux environnementaux, de l'évolution importante de la démographie, des spécificités régionales et des impératifs sociétaux, et contient l'ensemble des itinéraires de mobilité et l'état de situation de toutes les infrastructures de mobilité qu'ils empruntent.

[2] Le Conseil d'Etat l'actualise en début de chaque législature et l'adresse, avant son adoption et à titre consultatif, au Grand Conseil avec un rapport sur l'avancement de la réalisation des objectifs de la stratégie.

[3] Elle est liante pour les autorités, notamment en vue de l'élaboration des autres instruments de planification.

[4] Elle tient compte des stratégies transversales et des autres politiques, y compris de celles de la Confédération.

[5] Elle est intégrée au volet stratégique du plan directeur cantonal.

Art. 38 Plan du réseau des routes cantonales

[1] Le plan du réseau des routes cantonales est établi par le Conseil d'Etat et détermine les routes cantonales.

Art. 39 Programme de construction des routes cantonales

[1] La Direction établit un programme de construction, qui détermine l'ordre dans lequel les routes cantonales sont construites, réaménagées et assainies.

[2] Il ne peut être dérogé à l'ordre de construction prévu par le programme de construction que dans des cas justifiés, notamment en cas d'urgence ou d'intérêts publics prépondérants.

Art. 40 Plan du réseau routier communal

[1] Le plan du réseau routier communal détermine les routes communales.

[2] Il répertorie les routes privées à usage public.

[3] Il est adopté par la commune et intégré au plan directeur communal et doit être pris en compte dans le programme d'équipement.

Art. 41 Plan du réseau des chemins pour piétons

[1] Les communes planifient leur réseau des chemins pour piétons dans leur plan directeur communal et le prennent en compte dans leur programme d'équipement.

[2] Dans ce plan, les communes proposent notamment des mesures de circulation favorisant la liberté de déplacement des piétons. Elles portent une attention particulière aux chemins d'école.

Art. 42 Voies cyclables – Plan du réseau cantonal des voies cyclables

[1] La Direction planifie les voies cyclables cantonales par un plan du réseau cantonal des voies cyclables.

[2] Les bandes et les pistes cyclables ne s'excluent pas. Cependant, les pistes cyclables doivent systématiquement primer les bandes cyclables là où les conditions le permettent.

Art. 43 Voies cyclables – Programme de construction des voies cyclables cantonales

[1] La Direction établit un programme de construction, qui détermine l'ordre dans lequel les voies cyclables cantonales sont construites, réaménagées et assainies.

[2] Il ne peut être dérogé à l'ordre de construction prévu par le programme de construction que dans des cas justifiés, notamment en cas d'urgence ou d'intérêts publics prépondérants.

Art. 44 Voies cyclables – Planification communale

[1] Les communes planifient leur réseau de voies cyclables communales dans leur plan directeur communal et le prennent en compte dans leur programme d'équipement.

[2] Ce réseau complète celui des voies cyclables cantonales.

Art. 45 Plan des réseaux des itinéraires officiels de loisirs

[1] La Direction planifie les réseaux des itinéraires officiels de loisirs par le plan des réseaux des itinéraires officiels de loisirs, en collaboration avec l'organisme touristique officiel du canton selon la législation sur le tourisme (ci-après l'organisme touristique officiel du canton).

[2] La procédure d'approbation du plan d'affectation cantonal selon la législation sur l'aménagement et les constructions s'applique par analogie au plan des réseaux des itinéraires officiels de loisirs.

[3] Le plan des réseaux des itinéraires officiels de loisirs lie les particuliers.

Art. 46 Plans des transports publics – Plan cantonal des transports publics

[1] Le Conseil d'Etat établit le plan cantonal des transports publics en vue de la coordination des transports publics dans le canton.

[2] Le plan cantonal des transports publics contient les principes et les objectifs de l'Etat en matière d'offre de transports publics dans le canton et le cadre financier.

[3] Il tient compte de la capacité des infrastructures de mobilité existantes et à aménager, notamment des arrêts de bus.

Art. 47 Plans des transports publics – Plan directeur communal

[1] Les communes organisent la desserte de leur territoire par les transports publics dans leur plan directeur communal et prennent ce plan en compte dans leur programme d'équipement.

Art. 48 Plans sectoriels

[1] La Direction peut établir des plans sectoriels ou des stratégies sur des thèmes spécifiques de mobilité tels que les aménagements cyclables, la mobilité partagée, le stationnement, les plateformes multimodales ou l'électromobilité.

Art. 49 Plan de mobilité

[1] Toute entreprise et administration publique de plus de 50 employés (équivalents plein temps durant toute l'année) dispose d'un plan de mobilité afin de définir et optimiser les déplacements qu'elle provoque.

[2] Le plan de mobilité doit être établi dans un délai d'un an dès l'implantation de l'entreprise ou de l'administration publique sur le territoire fribourgeois. En cas de demande de permis de construire en procédure ordinaire, le plan de mobilité doit faire partie du dossier.

[3] Pour les entreprises et administrations déjà implantées sur le territoire fribourgeois au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi, le délai est de 2 ans dès l'entrée en vigueur de la loi.

[4] Le plan de mobilité doit être déposé auprès de la commune. Cette dernière le publie.

[5] Le plan de mobilité est actualisé tous les cinq ans.

2.2 Règles générales

Art. 50 Effets

[1] Les plans lient les autorités.

Art. 51 Relation avec les plans directeurs

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

[2] Les plans communaux doivent être coordonnés avec les plans directeurs régionaux et ne peuvent pas être contraires à ceux-ci.

Art. 52 Révision

[1] Les plans, sous réserve du plan cantonal des transports publics, sont révisés au moins tous les dix ans.

[2] Le plan cantonal des transports publics est révisé au moins tous les cinq ans.

[3] Les programmes de construction cantonaux sont révisés au moins tous les cinq ans et actualisés au fur et à mesure.

Art. 53 Principes

[1] Chaque plan de réseau fixe au moins les objectifs et les principes relatifs aux itinéraires constituant le réseau en question. Il indique les itinéraires existants, le tracé de ceux en projet ainsi que les tronçons dangereux à réaménager. Le plan du réseau des voies cyclables cantonales et celui des réseaux des itinéraires officiels de loisirs indiquent en outre la nature des revêtements.

[2] Lors de l'établissement ou de l'approbation des plans de réseaux et des plans de transports publics, la Direction et les communes veillent à tenir compte des intérêts dignes de protection au sens de l'article 96 al. 2 et à ce que les itinéraires existants ou en projet forment un réseau:

a) cohérent, suffisamment dense et homogène;

b) relié adéquatement avec les réseaux du même type des communes limitrophes respectivement des cantons voisins et avec les autres types de réseaux communaux et cantonaux;

c) séparant les itinéraires les uns des autres, soit la mobilité piétonne, le trafic cycliste, les transports publics et le trafic motorisé, lorsque cela est possible;

d) aussi sûr que possible;

e) aussi attractif que possible, lorsqu'il s'agit d'un réseau de mobilité douce;

f) permettant la détente, lorsqu'il s'agit d'un itinéraire pour les loisirs.

Art. 54 Consultation

[1] Lors de l'établissement des instruments de planification cantonaux, la Direction consulte les services et les communes concernés ainsi que les acteurs intéressés.

[2] Lors de la planification de leurs réseaux, les communes consultent les services cantonaux concernés, les communes limitrophes et les acteurs intéressés.

3 Itinéraires de mobilité

3.1 Gestion du trafic

Art. 55

[1] La gestion du trafic a pour but, grâce à la gestion de réseau, à la régulation et à la réglementation du trafic, d'utiliser de manière optimale les capacités du réseau routier, de limiter les nuisances en particulier dans les zones habitées, d'éviter surcharges et perturbations, et de contribuer à améliorer la sécurité des usagers et des usagères.

[2] La gestion du trafic sur les routes publiques incombe à l'Etat. Cette tâche peut être déléguée.

[3] La commune est consultée préalablement à toute mesure de gestion du trafic la concernant.

3.2 Suppression d'un itinéraire de mobilité douce

Art. 56 Conditions

[1] Un itinéraire de mobilité douce peut être supprimé si des circonstances l'empêchent de remplir sa fonction ou si un intérêt prépondérant l'impose.

[2] La suppression peut avoir un caractère provisoire ou définitif.

[3] En principe, il ne peut y avoir suppression sans remplacement adéquat.

[4] Il doit notamment être remplacé lorsque:

a) il ne peut plus être emprunté librement;

b) il est coupé;

c) il ne peut plus être emprunté en toute sécurité, notamment parce que des véhicules automobiles y circulent en nombre ou à grande vitesse sur de vastes tronçons; ou

d) son attrait pour les loisirs est considérablement réduit.

[5] Les passages publics ne sont pas soumis à l'obligation de remplacement.

Art. 57 Procédure

[1] La demande de suppression d'un itinéraire de mobilité douce, planifié ou en service, est soumise à l'approbation de la Direction, qui consulte préalablement les services, les communes concernées et les acteurs intéressés.

[2] Avec l'approbation de la suppression, la Direction impose le remplacement, aux frais de celui ou celle qui est à l'origine de la suppression. Si le remplacement nécessite la construction ou le réaménagement d'une infrastructure de mobilité, la procédure de l'article 99 est applicable.

[3] La compétence du tribunal civil pour les contestations qui relèvent du droit civil reste réservée.

Art. 58 Exécution et modification du plan

[1] La suppression ne peut être exécutée qu'après la mise en service de l'itinéraire de remplacement.

[2] En cas de suppression définitive, la Direction procède ou demande de procéder à la modification du plan du réseau concerné.

3.3 Signalisation

3.3.1 Notion et principes

Art. 59 Notion

[1] Par signalisation, on entend l'ensemble des signaux fixes et variables, installations de signalisation lumineuse, marquages, barrages, dispositifs de balisage et autres installations, destinés à gérer ou diriger le trafic.

Art. 60 Principes

[1] La mise en place ou la suppression d'une signalisation est soumise à décision selon la législation fédérale sur la signalisation.

[2] Les propriétaires fonciers ont l'obligation de tolérer sur leurs biens-fonds la signalisation.

3.3.2 Obligation d'assurer la signalisation

Art. 61 Principe

[1] L'obligation d'assurer la signalisation de l'infrastructure de mobilité et d'en supporter les frais incombe à son ou sa propriétaire sous réserve des articles suivants.

[2] Par assurer la signalisation, on entend l'acquisition, la mise en place, l'entretien, la surveillance, le renouvellement et la suppression.

[3] Les frais peuvent être mis à la charge des tiers intéressés. La règlementation d'exécution fixe les critères.

Art. 62 Délégation

[1] La Direction, l'organisme touristique officiel du canton et la commune peuvent déléguer leurs compétences.

Art. 63 Exécution par substitution

[1] Si, après avoir été mis en demeure avec un délai raisonnable, une commune ou une personne privée ne satisfont pas à leur obligation d'assurer la signalisation de l'infrastructure de mobilité, la Direction ordonne l'exécution des travaux nécessaires à la charge de celui ou celle à qui incombe cette obligation.

Art. 64 Objets à caractère édilitaire

[1] La signalisation des objets à caractère édilitaire est, en principe, assurée par la commune.

Art. 65 Chemins pour piétons

[1] La signalisation des chemins pour piétons est assurée par la commune.

Art. 66 Voies cyclables

[1] La signalisation des voies cyclables cantonales est assurée par l'Etat.

[2] La signalisation des voies cyclables communales est assurée par la commune.

Art. 67 Itinéraires officiels de loisirs

[1] La signalisation des itinéraires officiels de loisirs est assurée par l'organisme touristique officiel du canton pour la pose des indicateurs et par les communes pour le reste.

[2] La signalisation des itinéraires officiels de loisirs dédiés au cyclotourisme est assurée par la Direction.

[3] La Direction et l'organisme touristique officiel du canton peuvent mandater au besoin des organisations, moyennant indemnisation, pour la signalisation.

Art. 68 Voies navigables

[1] La signalisation des voies navigables est assurée par les communes ou, le cas échéant, par les particuliers dont les concessions ou les ouvrages la rende nécessaire, à l'exception des signaux d'avis de tempête, qui sont de la compétence de la Direction.

[2] La surveillance de la signalisation relève de la compétence de la Direction.

3.4 Entretien

3.4.1 Définition

Art. 69

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

3.4.2 Obligation d'entretenir

Art. 70 Principe

[1] L'entretien, frais y relatifs compris, incombe au ou à la propriétaire de l'infrastructure de mobilité, sous réserve des dispositions suivantes.

Art. 71 Objets à caractère édilitaire

[1] La commune entretient les objets à caractère édilitaire.

Art. 72 Chemins pour piétons

[1] La commune entretient les chemins pour piétons.

Art. 73 Voies cyclables

[1] L'Etat entretient les voies cyclables cantonales.

[2] La commune entretient les voies cyclables communales.

Art. 74 Pistes cyclables cantonales mixtes piétons-vélos

[1] L'entretien des pistes cyclables cantonales mixtes piétons-vélos hors localité est à la charge de l'Etat.

[2] L'entretien des pistes cyclables cantonales mixtes piétons-vélos en localité est à la charge de la commune concernée.

Art. 75 Itinéraires officiels de loisirs

[1] La commune entretient les itinéraires officiels de loisirs.

[2] L'Etat entretient les itinéraires officiels de loisirs sur les routes cantonales.

Art. 76 Ouvrages pour la navigation concessionnée

[1] L'entretien des ports et débarcadères utilisés par les bateaux d'une entreprise de navigation concessionnée ainsi que des môles, digues et ouvrages destinés à assurer le maintien de la navigabilité des voies d'eau incombe à la commune de leur lieu de situation.

3.4.3 Principes

Art. 77 Organisation

[1] L'Etat et les communes effectuent les travaux d'entretien par l'intermédiaire de leurs services.

[2] Les travaux d'entretien peuvent être délégués en tout ou partie à une communes ou à des tiers.

Art. 78 Répartition des frais d'entretien

[1] S'il y a plusieurs parties concernées, les frais d'entretien sont répartis entre elles.

[2] La réglementation d'exécution fixe les critères de répartition des frais d'entretien.

[3] Les parties intéressées peuvent déterminer leur part des frais d'entretien au moyen d'un contrat de droit administratif.

[4] Reste réservée la contribution aux frais d'entretien provoqués par une usure anormale de l'infrastructure selon l'article 128 ou au sens de la législation sur l'aménagement du territoire.

Art. 79 Travaux des propriétaires riverains

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

Art. 80 Routes nationales

[1] L'entretien des routes nationales se fait conformément à la législation fédérale.

Art. 81 Exécution par substitution

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

[2] En cas d'urgence, la Direction peut entreprendre les travaux sans avis préalable.

3.4.4 Standard d'entretien

Art. 82 En général

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

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

Art. 83 Service d'hiver

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

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

[3] La réglementation d'exécution détermine les détails, notamment l'ordre de priorité et l'horaire du service d'hiver.

Art. 84 Eclairage

[1] Lorsque les nécessités du trafic l'exigent, notamment aux endroits et tronçons de route particulièrement dangereux, dans les passages inférieurs et dans les tunnels d'une certaine importance, les infrastructures de mobilité, à l'exception des itinéraires officiels de loisirs, doivent être éclairées, dans le respect des normes applicables.

[2] L'éclairage doit être durable.

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

4 Infrastructures de mobilité

4.1 Construction et réaménagement

4.1.1 Plan d'infrastructure de mobilité

4.1.1.1 En général

Art. 85 Principes

[1] La construction et le réaménagement d'une infrastructure de mobilité se font par un plan d'infrastructure de mobilité.

[2] Les routes exclusivement privées font l'objet d'un permis de construire. En cas de doute sur le caractère privé ou public, le préfet prend l'avis de la Direction.

Art. 86 Contenu

[1] Le plan d'infrastructure est composé de plans d'approbation qui contiennent les indications nécessaires sur la nature, les dimensions et l'emplacement de l'ouvrage et de ses installations annexes, sur les mesures de sécurité qui en découlent ainsi que sur les détails de nature technique.

[2] Si le projet nécessite l'acquisition de terrains privés ou de parties de ceux-ci et qu'aucune entente sur une acquisition de gré à gré n'a pu être trouvée, le plan d'infrastructure de mobilité comprend un plan d'expropriation.

[3] Si le projet nécessite une mesure de signalisation, le plan de signalisation figure dans le dossier d'approbation à titre indicatif. La signalisation fera l'objet d'une procédure séparée selon la législation spéciale.

4.1.1.2 Mesures provisionnelles

Art. 87 Interdiction temporaire de bâtir

[1] La Direction peut interdire tous travaux de construction ou de transformation de bâtiments et d'ouvrages de génie civil, ainsi que toutes plantations, s'il est à présumer que ces travaux seraient de nature à entraver ou rendre plus onéreux la construction ou le réaménagement d'une infrastructure de mobilité dont l'Etat a établi le plan d'infrastructure de mobilité.

[2] Le même droit appartient à la commune en ce qui concerne les infrastructures de mobilité dont elle a établi le plan d'infrastructure de mobilité.

[3] L'interdiction est valide avec sa notification; un éventuel recours n'a pas d'effet suspensif.

[4] L'interdiction devient caduque si, dans un délai de douze mois à partir de son prononcé, une zone réservée ou un plan d'infrastructure de mobilité n'a pas été mis à l'enquête.

Art. 88 Zones réservées – Contenu

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

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

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

Art. 89 Zones réservées – Procédure

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

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

[3] L'autorité en charge du projet rend une décision sur les oppositions après avoir tenté la conciliation avec les opposants.

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

Art. 90 Zones réservées – Caducité

[1] Les zones réservées deviennent caduques dès la mise à l'enquête d'un plan d'infrastructure de mobilité et, au plus tard, cinq ans après leur publication.

[2] La Direction peut prolonger ce délai de trois ans pour justes motifs.

4.1.1.3 Etablissement

Art. 91 Routes et infrastructures de mobilité douce

[1] L'Etat établit le plan d'infrastructure de mobilité pour:

a) une route cantonale;

b) un objet à caractère édilitaire auquel il participe financièrement en vertu de l'article 167 al. 2;

c) un chemin de mobilité douce emprunté par une voie cyclable ne rentrant pas dans le champ d'application de l'alinéa 3 let. e;

d) un chemin de mobilité douce emprunté par une piste cyclable cantonale mixte piétons-vélos.

[2] Il peut déléguer sa compétence à une commune sur demande de celle-ci.

[3] La commune établit le plan d'infrastructure de mobilité pour:

a) une route communale;

b) une route privée à usage public;

c) un objet à caractère édilitaire auquel l'Etat ne participe pas financièrement;

d) un chemin de mobilité douce pour piétons;

e) un chemin de mobilité douce emprunté par une voie cyclable communale pour autant qu'il ne se situe pas le long d'une route cantonale.

[4] L'organisme touristique officiel du canton établit le plan d'infrastructure de mobilité pour un chemin de mobilité douce dédié aux loisirs, en collaboration avec l'Etat et la commune.

Art. 92 Infrastructures dédiées au transport public faisant partie intégrante de la route

[1] Le commanditaire de l'offre en transport public est compétent pour établir le plan d'infrastructure de mobilité pour une infrastructure dédiée au transport public faisant partie intégrante d'une route.

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

[3] Le plan d'infrastructure de mobilité pour la construction d'un arrêt de bus sur route communale est de la compétence de la commune.

Art. 93 Autres infrastructures dédiées au transport public

[1] L'Etat ou la commune sont chacun compétents pour établir le plan d'infrastructure de mobilité pour une autre infrastructure dédiée au transport public.

[2] Les conventions intercantonales concernant la reconstruction et la conservation des ouvrages de la IIe correction des eaux du Jura sont réservées.

[3] La législation fédérale reste réservée.

Art. 94 Exécution par substitution

[1] Après l'avoir mis en demeure en lui fixant un délai raisonnable, l'Etat peut établir d'office un plan d'infrastructure de mobilité en lieu et place de la commune concernée lorsque la construction ou le réaménagement d'une infrastructure de mobilité se révèle nécessaire et que:

a) les communes concernées par de tels travaux ne peuvent se mettre d'accord; ou

b) une commune n'élabore pas les plans nécessaires.

[2] Si une commune ou une personne privée refusent d'exécuter les travaux selon le plan d'infrastructure de mobilité, l'Etat les exécute aux frais du ou de la propriétaire de l'infrastructure, après l'avoir mis en demeure en lui fixant un délai raisonnable.

Art. 95 Coordination

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

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

4.1.1.4 Exigences

Art. 96 En général

[1] Le plan d'infrastructure de mobilité doit correspondre aux règles d'art, aux nécessités techniques, économiques, de sécurité et du trafic et respecter toutes les autres dispositions légales.

[2] Il est tenu compte des autres intérêts dignes de protection, notamment des exigences de l'utilisation économique de la propriété foncière ainsi que de la protection de l'environnement, des sites, du patrimoine, et de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.

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

Art. 97 Trottoirs et autres installations de protection

[1] Des trottoirs et autres installations servant à la protection du public, telles que les passages supérieurs et inférieurs pour piétons ou animaux ainsi que les arrêts de bus, sont construits lorsque l'intensité du trafic ou les exigences de la sécurité les rendent nécessaires.

[2] Les caractéristiques des installations et les exigences techniques sont fixées par voie de règlement d'exécution.

[3] Aucun nouveau passage à niveau ne peut être créé.

Art. 98 Mesures de modération du trafic ou de la vitesse

[1] Les mesures de modération du trafic ou de la vitesse doivent en principe s'inscrire dans un concept global et être intégrées au plan directeur communal.

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

4.1.1.5 Procédure

Art. 99 Procédure ordinaire – Principe

[1] L'approbation, la modification et l'annulation du plan d'infrastructure de mobilité sont régies par l'application analogique:

a) de l'article 22 LATeC, lorsque le plan d'infrastructure de mobilité relève de la compétence de l'Etat;

b) des articles 83 à 89 LATeC, lorsque le plan d'infrastructure de mobilité relève de la compétence communale.

[2] Les propriétaires dont les biens-fonds seront utilisés par le projet sont avisés personnellement par l'autorité en charge du projet.

[3] La Direction peut approuver des projets par étapes pour autant que l'évaluation globale n'en soit pas affectée.

Art. 100 Procédure ordinaire – Modalités particulières

[1] Si une infrastructure de mobilité nécessite la construction d'un ouvrage annexe ou une demande d'autorisation relevant de la législation spéciale, la Direction rend une décision globale et unique.

[2] Lorsque le plan d'infrastructure de mobilité concerne la construction d'une installation à câbles qui ne nécessite pas de concession au sens de la législation fédérale sur le transport de voyageurs, notamment un téléski ou un petit téléphérique, l'approbation de la Direction vaut autorisation cantonale au sens de la législation fédérale sur les installations à câbles.

[3] Lors de l'approbation d'un projet routier à grand impact sur le trafic, des mesures d'accompagnement pour la gestion de trafic doivent être prononcées.

[4] Tout plan d'infrastructure de mobilité peut faire l'objet d'une demande préalable ayant pour but d'examiner l'admissibilité du projet.

Art. 101 Procédure simplifiée

[1] La procédure simplifiée d'approbation des plans s'applique:

a) aux projets qui affectent un espace limité et ne concernent qu'un ensemble restreint et bien défini de personnes;

b) aux infrastructures dont la modification ou la réaffectation n'altère pas sensiblement l'aspect extérieur du site, n'affecte pas les intérêts dignes de protection de tiers et n'a que des effets minimes sur la mobilité, l'aménagement du territoire et l'environnement;

c) aux infrastructures qui seront démontées après trois ans au plus;

d) aux modifications secondaires du plan d'infrastructure de mobilité en cours de procédure.

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

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

[4] Au surplus, la procédure ordinaire est applicable. En cas de doute, cette dernière est appliquée.

Art. 102 Plan d'aménagement de détail

[1] La construction et le réaménagement d'infrastructures de mobilité qui résultent d'un plan d'aménagement de détail conformément aux articles 62 et suivants LATeC peuvent être approuvés dans le cadre du plan d'aménagement de détail correspondant.

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

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

[4] Lorsque le plan d'aménagement de détail porte sur une infrastructure de mobilité de compétence cantonale, l'accord de la Direction doit préalablement être obtenu.

Art. 103 Interdiction de modification

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

[2] Une construction sur les biens-fonds concernés nécessite l'autorisation de la Direction, pour les infrastructures de mobilité dont l'Etat a établi le plan d'infrastructure de mobilité, ou de la commune, pour les autres infrastructures de mobilité.

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

Art. 104 Début anticipé des travaux

[1] Exceptionnellement, la Direction peut autoriser le début anticipé des travaux, aux conditions fixées dans la réglementation d'exécution.

4.1.1.6 Effets

Art. 105 Permis de construire

[1] L'approbation d'un plan d'infrastructure de mobilité a valeur de permis de construire.

Art. 106 Durée de validité

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

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

4.1.1.7 Acquisition de terrain

Art. 107 Principe

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

[2] La procédure de remaniement parcellaire s'effectue selon la législation cantonale sur les améliorations foncières et la législation sur l'aménagement du territoire et les constructions.

Art. 108 Actes authentiques

[1] Les actes authentiques nécessaires aux acquisitions de gré à gré peuvent être reçus par un ou une géomètre officiel-le dans la forme prévue par la législation sur la mensuration officielle aux deux conditions suivantes:

a) ils ont trait à l'acquisition de terrains par une collectivité publique pour la construction ou le réaménagement d'infrastructures de mobilité; et

b) ils n'ont pas pour objet l'acquisition de parcelles entières en vue d'un échange ou d'un remaniement ultérieur, ni d'une façon générale des acquisitions provisionnelles opérées avant la mise à l'enquête du projet.

[2] Il en va de même lorsque des parcelles sont transférées du domaine public au domaine privé.

[3] Les transferts opérés en application du présent article sont exonérés des émoluments du registre foncier et des droits de mutation.

Art. 109 Mention

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

[2] La mention est inscrite sur réquisition de la collectivité publique.

[3] La mention est radiée d'office par le conservateur au moment du transfert de propriété déposé par le géomètre officiel.

Art. 110 Expropriation

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

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

4.1.2 Exécution des travaux

Art. 111 Compétences – Infrastructures de mobilité en propriété de l'Etat

[1] Les travaux de construction et de réaménagement des infrastructures de mobilité en propriété de l'Etat, à l'exception des objets à caractère édilitaire entièrement financés par les communes, sont exécutés par l'Etat.

[2] La mise en soumission et la direction des travaux incombent à la Direction. La tâche peut être déléguée complètement ou partiellement à une commune intéressée ou à des tiers.

Art. 112 Compétences – Infrastructures de mobilité en propriété communale et objets à caractère édilitaire

[1] Les travaux de construction et de réaménagement des infrastructures en propriété communale et des objets à caractère édilitaire entièrement financés par la commune sont exécutés par cette dernière.

[2] La mise en soumission et la direction des travaux incombent à la commune. Cette dernière tâche peut être déléguée complètement ou partiellement à des tiers.

[3] Les dispositions de la loi sur les communes relatives aux compétences des diverses autorités en matière financière sont réservées.

Art. 113 Compétences – Infrastructures de mobilité en propriété privée

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

Art. 114 Compétences – Coordination

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

[2] Tous les travaux peuvent notamment être mis en soumission ensemble ou une des collectivités publiques peut être chargée de la mise en soumission de tous les travaux.

Art. 115 Exigences

[1] Lors de l'exécution des travaux, il est tenu compte de la sécurité et des intérêts dignes de protection au sens de l'article 96 al. 2, notamment par l'emploi de matériaux recyclés ainsi que de technologies énergétiquement efficaces et compatibles avec les exigences et critères de qualité des formes de mobilité.

Art. 116 Installations de protection temporaires

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

[2] Ils sont informés préalablement de la pose de ces installations.

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

Art. 117 Mise en service

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

4.2 Utilisation

4.2.1 Principes

Art. 118 Usage commun

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

[2] L'usage commun peut être limité ou supprimé en cas d'intérêt public prépondérant.

[3] La restriction de l'usage commun ne donne pas droit à une quelconque indemnité.

[4] Les dispositions concernant l'usage accru et l'usage privatif sont réservées.

Art. 119 Mise à disposition de l'infrastructure

[1] Les infrastructures doivent être mises à disposition de tous les prestataires de services de transports publics contre une indemnité équitable.

[2] Les éventuels litiges sont tranchés par décision de la Direction, laquelle détermine, le cas échéant, l'indemnité.

Art. 120 Stationnement

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

[2] Les exploitants d'un parking à usage public d'une taille significative sont tenus:

a) d'y installer un tableau à chaque entrée indiquant en temps réel le nombre de places de parc disponibles et de mettre les données à disposition des collectivités publiques conformément à l'article 4;

b) d'y installer des bornes de recharge électriques.

4.2.2 Conduites de service

Art. 121 Principe

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

[2] Les conduites de service seront installées sous la chaussée pour autant qu'il soit démontré qu'un autre emplacement n'est pas envisageable. Leur construction ainsi que leur entretien ne doivent pas mettre en danger la circulation.

[3] Les travaux entrepris aux conduites doivent être coordonnés avec l'entretien de l'infrastructure de mobilité.

Art. 122 Responsabilité du ou de la propriétaire des conduites

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

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

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

4.2.3 Restrictions à la propriété

Art. 123 Protection du trafic

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

[2] Les propriétaires doivent être informés le plus vite possible.

[3] Si les mesures s'avèrent de longue durée ou permanentes, une indemnité est due.

Art. 124 Mesurages, sondages et piquetages

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

[2] Les intéressés sont préalablement informés de ces opérations par publication officielle ou par avis personnel s'ils sont peu nombreux.

[3] L'enlèvement des piquets, points de repère, etc., est interdit.

[4] La législation sur l'expropriation reste réservée.

Art. 125 Mesures de circulation temporaires

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

[2] La personne qui a causé la mesure de circulation répond du dommage causé au ou à la propriétaire de la route et des frais de cette mesure.

[3] La Direction et la Police cantonale coordonnent les mesures de circulation. La police cantonale assure la conduite en situation de mobilité dégradée. L'une et l'autre peuvent déléguer leur compétence à une commune.

Art. 126 Installation de bornes électriques

[1] Sur demande, les collectivités publiques désignent des emplacements sur leur bien-fonds publics pour l'installation de bornes ou de stations de recharge électrique, à condition qu'elles ne rendent pas impossible d'autres projets de construction.

4.2.4 Utilisation inadéquate

Art. 127 Utilisation abusive

[1] Il est interdit d'encombrer, de salir, d'endommager ou d'utiliser d'une façon abusive l'infrastructure de mobilité.

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

[3] En cas de dommage, les frais de réparation de l'infrastructure de mobilité sont à la charge de l'auteur du dommage.

[4] Subsidiairement, les frais sont assumés par le ou la propriétaire de l'infrastructure.

[5] En cas de pollution environnementale, l'intervention est régie par la législation sur les eaux.

Art. 128 Usure anormale

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

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

[3] La possibilité de régler à l'avance, par convention, les dégâts prévisibles, demeure réservée.

Art. 129 Dommages-intérêts

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

Art. 130 Véhicules abandonnés

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

[2] La réglementation d'exécution fixe les modalités de la procédure d'élimination de ces véhicules.

4.3 Fonds voisins

4.3.1 Principes

Art. 131 Règle générale

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

[2] L'utilisation de ces fonds ne doit, notamment, pas créer de problèmes de sécurité et ne pas restreindre la visibilité des usagers et usagères de l'itinéraire de mobilité et des accès.

[3] La Direction, pour les itinéraires de mobilité passant sur un bien-fonds en propriété de l'Etat, et la commune, pour les autres itinéraires de mobilité, ordonnent la suppression de la cause de danger existante.

Art. 132 Modification du terrain

[1] Les propriétaires ne peuvent apporter aux terrains voisins d'un itinéraire de mobilité aucune modification de nature à compromettre la solidité de l'infrastructure qu'il emprunte ou la sécurité de la circulation.

[2] Lorsque la modification naturelle ou artificielle du terrain avoisinant menace l'intégrité de l'itinéraire de mobilité ou crée un danger pour le trafic, celui ou celle à qui en incombe l'entretien est tenu-e de prendre les mesures de sécurité nécessaires.

[3] Si les circonstances l'exigent, l'autorité compétente prend ces mesures sur-le-champ aux frais du ou de la propriétaire du terrain avoisinant.

Art. 133 Ecoulement des eaux des fonds voisins

[1] Il est interdit de diriger, dévier ou déverser de l'eau ou tout autre liquide sur les infrastructures de mobilité.

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

Art. 134 Ecoulement des eaux de la chaussée

[1] L'eau qui s'écoule de la chaussée doit être reçue par les fonds inférieurs, même si l'évacuation a lieu par des caniveaux, des saignées ou des aqueducs. Son évacuation conforme aux exigences légales demeure réservée.

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

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

[4] Le ou la propriétaire d'une canalisation publique est tenu, contre pleine indemnité, de recevoir l'eau de l'infrastructure de mobilité lorsque cette canalisation le permet et que le plan général d'évacuation des eaux le permet.

4.3.2 Distance et espace

Art. 135 Profil d'espace libre

[1] L'espace surplombant la chaussée de la route publique, y compris la distance latérale au bord de la chaussée de 0,50 mètres, doit être maintenu libre sur une hauteur de 4,50 mètres au moins.

[2] L'espace surplombant les itinéraires de mobilité douce à l'exception des itinéraires officiels de loisirs doit être maintenu libre sur une hauteur de 4 mètres au moins.

Art. 136 Distance de construction aux voies cyclables

[1] La distance minimale d'une voie cyclable isolée à respecter par les constructions et installations est de 5 mètres depuis le bord de chaussée.

[2] Les dispositions des articles 138 à 140 restent réservées.

Art. 137 Distance de construction aux routes – Principe

[1] Les distances minimales à la route publique, mesurées depuis le bord de la chaussée de la route, à observer par les constructions, installations, plantations ou autres objets sont, sous réserve des dispositions suivantes:

a) pour une route principale ou une route de liaison hors localité, de 5 mètres pour une chaussée d'une largeur de 11 mètres et plus. Pour une chaussée d'une largeur de moins de 11 mètres, la distance augmente de 1 mètre par mètre de largeur de chaussée en moins, mais ne dépasse pas 10 mètres;

b) pour une route principale ou une route de liaison en localité:

   1. de 7 mètres pour une chaussée d'une largeur égale ou inférieure à 6 mètres;

   2. de 6 mètres pour une chaussée d'une largeur de 7 mètres;

   3. de 5 mètres pour une chaussée d'une largeur égale ou supérieure à 8 mètres;

c) pour une route collectrice ou une route de desserte, de 5 mètres.

Art. 138 Distance de construction aux routes – Plantations

[1] Les plantations agricoles d'une hauteur maximale de 60 centimètres par rapport au niveau de la chaussée et les haies vives d'une hauteur maximale de 90 centimètres sont autorisées dans les limites de la distance de construction:

a) sur les routes de desserte;

b) sur les autres types de routes à condition qu'elles maintiennent une distance minimale de 1,65 mètres du bord de la chaussée.

[2] Les plantations qui dépassent la hauteur maximale prescrite, doivent être reculées d'autant qu'elles la surpassent.

[3] Sont autorisées dans les limites de distance de construction indépendamment du type de route:

a) les plantations réalisées dans le cadre de travaux et d'aménagement urbains;

b) les forêts, jusqu'à une distance du bord de la chaussée d'en principe 6 mètres, sous réserve des dispositions fédérales et cantonales relatives aux défrichements.

Art. 139 Distance de construction aux routes – Murs et clôtures

[1] Les murs et clôtures ne peuvent être construits, rétablis ou exhaussés à moins de 1,65 mètres du bord de la chaussée et pour autant que leur hauteur ne dépasse pas le niveau du bord de la chaussée correspondant de 1 mètre.

[2] Les clôtures en fil de fer barbelé sont interdites.

[3] Les clôtures légères ou provisoires peuvent être implantées à 0,75 mètres du bord des chaussées, le long des routes communales et des routes privées à usage public.

Art. 140 Distance de construction aux routes – Panneaux-réclame

[1] La publicité aux abords des routes est régie par la législation spéciale fédérale et cantonale.

Art. 141 Distance de construction aux routes – Relation avec le plan d'affectation des zones

[1] Les distances minimales prévues à l'article 137 doivent être reportées dans le plan d'affectation des zones à l'occasion de la révision du plan d'aménagement local.

[2] Si le plan d'affectation des zones prévoit des distances de construction inférieures, ce sont les distances prévues par la présente loi qui priment. Une exception à ce principe s'applique:

a) lorsque l'ordre contigu est prescrit;

b) s'il existe un concept global de traversée de localité; ou

c) dans un secteur particulier, si cela est justifié par une étude.

[3] Des distances plus importantes prévues par le plan d'affectation des zones restent réservées.

Art. 142 Situation acquise – Constructions et installations

[1] La garantie de la situation acquise pour les constructions et installations non conformes se détermine selon la législation sur l'aménagement du territoire et les constructions.

Art. 143 Situation acquise – Plantations et autres petits objets

[1] Les plantations et autres petits objets qui ne sont pas conformes doivent être adaptés à la réglementation en vigueur, même s'ils étaient légaux au moment de leur aménagement ou construction.

[2] La législation sur la protection de la nature est réservée.

Art. 144 Entretien

[1] Les murs, clôtures, plantes, ouvrages et autres installations en bordure d'un itinéraire de mobilité doivent être entretenus convenablement, dans le respect de la protection de la nature et conformément à la réglementation communale.

[2] S'ils constituent un danger, leur propriétaire ou le tiers responsable doit prendre immédiatement les mesures propres à garantir la sécurité de l'itinéraire de mobilité.

Art. 145 Exceptions

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

a) réduire, par l'octroi d'une dérogation, les espaces et distances minimaux prévus aux articles 135 à 139, à condition que cela ne soit pas contraire à l'intérêt public et ne cause pas de préjudice aux voisins;

b) augmenter les espaces et distances minimaux prévus aux articles 135 à 139.

[2] Le ou la propriétaire et les tiers concernés sont préalablement entendus.

[3] Lorsque la dérogation est liée à un projet de construction, elle est communiquée avec le permis de construire.

[4] La dérogation octroyée fait l'objet d'une mention inscrite au registre foncier sur réquisition de l'autorité compétente.

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

Art. 146 Exécution par substitution

[1] Si, après avoir été mis en demeure, le ou la propriétaire ou le tiers responsable ne satisfont pas aux obligations découlant des articles 135 et suivants, l'autorité qui a pris la décision fait exécuter les travaux nécessaires et enlever, à leurs frais, les objets en cause.

[2] En cas d'urgence, l'autorité prend immédiatement les mesures qui s'imposent.

[3] Ces frais peuvent être garantis par une hypothèque légale, inscrite au registre foncier.

4.3.3 Accès privés

Art. 147

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

[2] Le nombre d'accès motorisés à une infrastructure de mobilité est limité au strict minimum.

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

[4] Pour assurer la sécurité routière, l'accès à un bien-fonds peut être supprimé ou restreint au moyen d'une interdiction de circulation ou d'une modification de l'infrastructure de mobilité. En cas de suppression, le ou la propriétaire de l'infrastructure doit veiller à ce qu'un autre accès au réseau soit assuré. À défaut, il ou elle crée un accès suffisant ou verse une indemnité appropriée.

5 Transport public

5.1 Commanditaires

Art. 148 Généralités

[1] Les commanditaires d'offres de transports publics de voyageurs sont la Confédération, l'Etat et les communes.

[2] En collaboration avec les autres cantons, ils organisent le transport public de voyageurs et, lorsqu'il doit lui être coordonné, le transport ferroviaire de marchandises sur le territoire cantonal.

Art. 149 Communautés régionales

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

[2] Les communautés régionales peuvent exercer les compétences dévolues aux communes.

[3] Si les communes n'en conviennent pas autrement, les communautés régionales de transports prennent la forme de l'association de communes.

[4] Lorsqu'un intérêt régional important l'exige, le Conseil d'Etat peut modifier le périmètre et notamment inclure tout ou partie du territoire d'une commune dans un périmètre.

5.2 Commande d'offre de transports publics

Art. 150 Principe

[1] Les commanditaires commandent les offres de transports publics auprès des entreprises de transport et les indemnisent pour le déficit d'exploitation selon une convention d'offre conformément à la législation fédérale.

[2] A moins que les prescriptions fédérales n'en disposent autrement et qu'aucun intérêt public ne s'y oppose, les prestations à fournir par les entreprises de transport sur les lignes de transport public de voyageurs peuvent être mises au concours.

[3] La réglementation d'exécution détermine les détails notamment quand les prestations de transport doivent être mises au concours, la coordination des procédures et dans quels cas il peut être renoncé à une mise au concours.

Art. 151 Convention d'objectifs

[1] Le commanditaire peut conclure une convention d'objectifs avec l'entreprise concernée pour les prestations de transport qui ne sont pas mises au concours.

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

[3] Elle peut comprendre des systèmes de bonus-malus applicables à la qualité et aux indices financiers.

Art. 152 Commande de trafic régional de voyageurs

[1] L'Etat commande avec la Confédération les offres de trafic régional de voyageurs conformément aux dispositions de la législation fédérale et de la présente loi.

[2] L'Etat peut commander seul, à titre de trafic de voyageurs d'intérêt cantonal:

a) des lignes de trafic local en site propre;

b) des lignes qui permettent de remplir les objectifs du plan cantonal des transports publics.

[3] La procédure de commande est régie par l'application analogique des dispositions relatives à la commande de trafic régional des voyageurs.

[4] L'Etat tient compte des intérêts des communes dans le cadre de la commande.

[5] La réglementation d'exécution fixe les conditions et les modalités.

Art. 153 Commande du trafic local de voyageurs – Principe

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

[2] L'Etat participe en tant que co-commanditaire à la commande de l'offre de trafic local de voyageurs lorsque celle-ci:

a) permet la réalisation des objectifs du plan cantonal des transports publics;

b) satisfait aux exigences d'économicité et durabilité précisées dans la réglementation d'exécution; et

c) respecte les principes directifs fixés par la commune ou la communauté régionale.

Art. 154 Commande du trafic local de voyageurs – Procédure de co-commande

[1] En cas de co-commande, l'Etat et la commune ou la communauté régionale de transport s'entendent sur les principes et le contenu de l'offre à commander.

[2] La commune ou la communauté régionale de transport mène la procédure en vue de l'obtention des offres, les examine et soumet ses propositions à l'Etat.

[3] En cas d'accord, l'Etat et la commune ou la communauté régionale de transport concluent conjointement la convention d'offre avec l'entreprise de transport.

Art. 155 Convention d'offre

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

[2] D'autres exigences peuvent être imposées, notamment en faveur du trafic de longue distance ou du développement durable.

[3] Elle peut comprendre des systèmes de bonus-malus applicables à la qualité et aux indices financiers.

Art. 156 Affectation de l'excédent aux comptes

[1] Les règles fédérales relatives à l'affectation et au plafonnement de l'excédent du transport régional de voyageurs s'appliquent par analogie au trafic de voyageurs d'intérêt cantonal et au trafic local de voyageurs.

5.3 Autorisation d'exploiter une installation à câbles

Art. 157

[1] Toute exploitation d'une installation à câbles qui ne nécessite pas de concession au sens de la législation fédérale, notamment un téléski ou un petit téléphérique, est soumise à une autorisation cantonale délivrée par la Direction.

[2] Toute autre offre de transports publics de moindre importance est soumise à autorisation cantonale selon la législation fédérale.

[3] Le concordat concernant les installations de transport par câbles et skilifts sans concession fédérale du 15 octobre 1951 est réservé.

[4] La réglementation d'exécution fixe la procédure de consultation et d'octroi des autorisations.

6 Financement

6.1 Principes de subventionnement

Art. 158 Formes et coordination des subventions

[1] L'Etat octroie, dans les limites des crédits votés à cet effet, les subventions relatives à la mobilité prévues dans la présente section 6.

[2] Les subventions peuvent être octroyées sous forme de contributions non remboursables, de prêts à conditions préférentielles ou de cautionnements.

[3] La coordination doit être assurée entre les subventions octroyées sur la base des différentes dispositions de la présente loi ainsi qu'avec celles accordées par la Confédération ou sur la base d'autres dispositions cantonales.

Art. 159 Bénéficiaires des subventions

[1] Les bénéficiaires des subventions sont les communes, les entreprises de transport, les usagers et usagères des infrastructures de mobilité et des transports publics ainsi que d'autres personnes ou organisations qui exercent des activités liées à la mobilité.

[2] Les dispositions qui précisent le cercle des bénéficiaires pour certaines catégories de subventions sont réservées.

Art. 160 Calcul, octroi, gestion et suivi des subventions

[1] Les bases de calcul et les modalités d'octroi des subventions sont fixées par le Conseil d'Etat.

[2] La gestion et le suivi des subventions sont assurés conformément aux dispositions de la législation sur les subventions.

Art. 161 Durée

[1] Sous réserve de dispositions particulières fixées par l'autorité fédérale en application de la législation fédérale, la durée d'octroi d'une subvention tient compte de la durée nécessaire pour la réalisation du projet.

6.2 Fonds de sécurité du réseau de mobilité

Art. 162

[1] Un fonds de sécurité du réseau de mobilité (ci-après: le Fonds) est constitué.

[2] Le Fonds a pour but de:

a) promouvoir la sécurité du réseau de mobilité par le biais de campagnes cantonales de prévention;

b) encourager les mesures visant à améliorer la sécurité du réseau de mobilité;

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

[3] Le Fonds est alimenté par:

a) un vingtième du produit annuel des amendes d'ordre perçues par l'Etat en application de la législation fédérale sur les amendes d'ordre;

b) les legs, dons et libéralités consentis en sa faveur;

c) toutes les autres ressources qui peuvent lui être affectées.

[4] Sa gestion est confiée à une Commission de sécurité du réseau de mobilité dont la composition est définie dans la réglementation d'exécution.

[5] La Direction et la Direction en charge de la sécurité et de la justice décident, sur proposition de la Commission, de l'affectation des montants jusqu'à 100'000 francs. Au-delà de ce montant, la décision d'affectation est de la compétence du Conseil d'Etat.

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

[7] Les engagements financiers pris ne doivent pas excéder le montant disponible dans le Fonds.

6.3 Mobilité durable

Art. 163 Mobilité écologique et partagée

[1] L'Etat encourage l'utilisation de véhicules ayant un impact réduit sur l'environnement, notamment en soutenant financièrement l'électrification ou une autre énergie renouvelable et la mobilité partagée.

Art. 164 Innovation

[1] L'Etat encourage et soutient financièrement des recherches et initiatives relatives à la mobilité, à la construction et à l'entretien des infrastructures de mobilité, dans l'esprit du développement durable, de la sécurité et de la protection de l'environnement.

6.4 Infrastructures de mobilité

6.4.1 Répartition des coûts

Art. 165

[1] Si plusieurs parties sont concernées, en particulier diverses collectivités publiques, sociétés de transport ou autres privés, par un projet de construction ou d'agrandissement, les coûts seront répartis entre elles en fonction de leur intérêt et du principe de causalité, sous réserve des dispositions suivantes.

[2] La réglementation d'exécution fixe les critères de répartition des coûts.

[3] Les parties intéressées peuvent déterminer leur part des coûts de l'infrastructure de mobilité au moyen d'un contrat de droit administratif.

6.4.2 Routes

Art. 166 En principe

[1] Les frais de construction et de réaménagement des routes et de leurs parties intégrantes sont à la charge du ou de la propriétaire de la route.

[2] Les coûts comprennent notamment les dépenses pour les études, l'acquisition des terrains, les travaux, la surveillance de l'exécution et l'abornement.

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

Art. 167 Objets à caractère édilitaire

[1] Les frais de construction et de réaménagement des objets à caractère édilitaire sont à la charge de la commune ou des éventuels privés concernés.

[2] L'Etat participe aux frais de construction et de réaménagement des objets à caractère édilitaire qu'il exige parce qu'ils sont devenus nécessaires suite à l'évolution du trafic de la route cantonale.

[3] La réglementation d'exécution fixe les conditions de la participation de l'Etat.

[4] Lorsque, sur route cantonale, des mesures de modération de trafic ou de vitesse en intérieur de localité sont nécessaires en raison du trafic de transit, l'Etat participe au financement de ces mesures proportionnellement au trafic de transit. Les modalités de calcul du trafic de transit sont déterminées par la réglementation d'exécution.

Art. 168 Participation d'autres communes

[1] Lorsqu'une route communale sert de façon particulière au trafic d'autres communes, les communes concernées se mettent d'accord sur leurs parts respectives aux frais.

[2] En cas de désaccord entre les communes, la Direction, après avoir entendu les communes, désigne les communes appelées à participer aux frais et fixe la proportion dans laquelle chacune d'elles y contribue.

Art. 169 Croisements de routes

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

[2] La réglementation d'exécution fixe les détails.

6.4.3 Infrastructures de mobilité douce

Art. 170 Chemins de mobilité douce pour piétons

[1] Les frais de construction et de réaménagement des chemins de mobilité douce pour piétons sont à la charge des communes.

[2] L'article 167 al. 2 reste réservé.

Art. 171 Chemins de mobilité douce empruntés par des voies cyclables

[1] Les frais de construction et de réaménagement des chemins de mobilité douce empruntés par des voies cyclables cantonales sont à la charge de l'Etat.

[2] Les frais de construction et de réaménagement des chemins de mobilité douce empruntés par des voies cyclables communales sont à la charge de la commune.

Art. 172 Pistes cyclables cantonales mixtes piétons-vélos

[1] Les frais de construction et de réaménagement des pistes cyclables cantonales mixtes piétons-vélos hors localité sont à la charge de l'Etat.

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

Art. 173 Chemins de mobilité douce dédiés aux loisirs

[1] Les frais de construction et de réaménagement des chemins de mobilité douce dédiés aux loisirs sont à la charge des communes ou des tiers intéressés, à l'exception de ceux dédiés au cyclotourisme. Ces derniers sont à la charge de l'Etat.

[2] Quiconque entend créer un chemin de mobilité douce dédié aux loisirs qui n'est pas emprunté par un itinéraire officiel pour les loisirs figurant dans le plan cantonal le finance.

[3] Le soutien financier prévu par la législation sur le tourisme reste réservé.

6.4.4 Transports publics

Art. 174 Principe

[1] Les infrastructures dédiées au transport public faisant partie intégrante de la route sont financées par le commanditaire de l'offre en transport de voyageurs. Lorsque l'Etat co-commande l'offre avec la Confédération ou une autre collectivité publique, il est considéré comme le commanditaire.

[2] Pour les autres infrastructures dédiées au transport public, les collectivités publiques s'entendent avec les entreprises de transport concernées, les propriétaires concernés et les tiers éventuels sur le financement.

Art. 175 Fonds fédéral d'infrastructure ferroviaire

[1] L'Etat et les communes supportent ensemble la contribution cantonale au fonds fédéral d'infrastructure ferroviaire.

[2] Les communes participent pour 13,78 % à la contribution cantonale.

[3] La part des communes est répartie entre les communes en fonction du chiffre de leur population dite légale. La réglementation d'exécution fixe les modalités de détail.

Art. 176 Participation de l'Etat

[1] L'Etat peut contribuer financièrement:

a) aux études en vue de la construction et du réaménagement de l'infrastructure ferroviaire qui ne sont pas financées par le fonds d'infrastructure ferroviaire fédéral;

b) à la construction et au réaménagement d'autres infrastructures dédiées au transport public d'importance régionale.

6.4.5 Autres contributions financières

Art. 177 Infrastructures de mobilité dans les agglomérations

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

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

[3] La réglementation d'exécution détermine le processus de reconnaissance des mesures ainsi que les modalités d'octroi et le taux du soutien financier. Le Conseil d'Etat fixe le montant maximal du soutien financier pour chaque génération de projet d'agglomération.

Art. 178 Mesures de protection contre le bruit

[1] L'Etat octroie des contributions financières en faveur de l'assainissement des routes publiques et des mesures d'isolation acoustique appliquées à des bâtiments existants le long de ces routes.

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

[3] Le montant des contributions est limité au montant fixé par la convention-programme.

Art. 179 Plateformes multimodales

[1] L'Etat contribue financièrement à la construction et au réaménagement des plateformes multimodales d'importance régionale permettant aux usagers et usagères de passer d'un mode de transport à un autre.

6.5 Aide à l'exploitation

6.5.1 Principes

Art. 180 Déficit d'exploitation

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

[2] Les règles fédérales relatives au calcul des coûts non couverts selon les comptes planifiés pour le transport régional de voyageurs s'appliquent par analogie au trafic de voyageurs d'intérêt cantonal et au trafic local de voyageurs.

[3] L'Etat peut accorder conformément aux dispositions suivantes aux entreprises de transport, aux communautés régionales ou aux communes ainsi qu'aux privés une contribution financière pour les investissements et l'exploitation, destinée à garantir les prestations de service public, notamment une offre de prestations de transports publics tenant compte de l'économie et de la politique sociale.

Art. 181 Participation de tiers

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

[2] La réglementation d'exécution détermine les détails.

[3] La participation du générateur de trafic est réglée dans un contrat de droit administratif.

Art. 182 Conditions d'octroi pour les entreprises de transport

[1] L'Etat n'octroie des contributions financières à des entreprises de transport que si elles sont gérées efficacement et si elles pratiquent des tarifs adaptés aux objectifs de la politique des transports.

[2] Il peut faire dépendre ses contributions de:

a) la présentation, par les entreprises de transport, de justificatifs de leurs prestations de transport ainsi que des données nécessaires pour contrôler la rentabilité desdites prestations, en particulier le taux d'utilisation et de couverture des coûts des lignes;

b) l'application, par les entreprises de transport qui ne reçoivent pas de subventions fédérales, des principes de comptabilité qu'il prescrit;

c) la transmission par les entreprises de transport de tous les renseignements et documents utiles, en particulier les documents comptables et les reçus, ainsi que toutes les données relatives à l'utilisation des lignes.

6.5.2 Contributions financières ordinaires

Art. 183 Aide à l'exploitation – Trafic régional de voyageurs

[1] L'indemnisation des entreprises de transport pour les déficits d'exploitation des lignes de trafic régional des voyageurs commandées par l'Etat avec la Confédération est accordée conformément à la législation fédérale.

[2] Les communes participent pour 45 % aux indemnités d'exploitation octroyées par l'Etat au titre du trafic régional et du trafic de voyageurs d'intérêt cantonal.

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

Art. 184 Aide à l'exploitation – Trafic local de voyageurs

[1] Les coûts non couverts planifiés des lignes de trafic local sont financés par la commune qui les a commandées.

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

[3] Lorsque plusieurs communes commandent ensemble une ligne de trafic local, la part communale est répartie entre elles par l'application analogique de l'article 183 al. 3, sauf si elles en conviennent autrement.

6.5.3 Contributions financières extraordinaires

Art. 185 Lignes ou prestations d'essai

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

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

[3] Le taux de la contribution financière versée par l'Etat pendant la période d'essai ne peut pas excéder 55 % des coûts non couverts.

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

[5] Les critères de performance minimaux des lignes à l'essai sont fixés par la Direction.

Art. 186 Transport de personnes en situation de handicap

[1] L'Etat peut octroyer des contributions financières pour l'acquisition de véhicules spéciaux à des institutions dont le but est le transport de personnes en situation de handicap.

Art. 187 Communautés et mesures tarifaires

[1] L'Etat peut octroyer des contributions financières aux communautés tarifaires et soutenir d'autres mesures tarifaires.

[2] Sont exclus les frais administratifs de la communauté ainsi que les coûts d'exploitation indemnisés par les commanditaires.

[3] L'Etat et les communes peuvent prendre des mesures pour offrir à certaines catégories de personnes, notamment les écoliers, les jeunes, les personnes en situation modeste ou les retraités, un accès à tarif réduit ou gratuit aux transports publics.

Art. 188 Aide aux investissements

[1] L'Etat peut octroyer, notamment pour promouvoir et développer des solutions innovantes, des contributions financières aux entreprises de transport en faveur des investissements tels que:

a) l'acquisition de véhicules;

b) la mise en œuvre de mesures de protection de l'environnement;

c) l'adoption d'un autre mode de transport plus économe en ressources;

d) des projets pilotes présentant un intérêt public prépondérant, notamment pour analyser la demande (études de marché) ou pour expérimenter de nouveaux modes de transport;

e) la construction d'installations servant au transport des marchandises à condition que lesdites installations permettent d'escompter un changement de mode de transport; ou

f) des mesures liées au développement de la digitalisation.

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

7.1 Régime d'autorisation

Art. 189 Principe

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

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

[3] L'activité d'intermédiaire entre les clients ou clientes et les chauffeurs, lorsqu'elle est exercée sur le territoire du canton de Fribourg, nécessite une autorisation de diffuseur de course.

Art. 190 Exceptions

[1] Ne sont pas soumis à ce régime d'autorisation, notamment:

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

b) le transport de passagers et passagères, lorsque le tarif est inclus dans d'autres services ou fait partie d'un service de voyage plus complet;

c) les services de covoiturage dont les passagers et passagères couvrent au maximum leur part des coûts du véhicule pour le trajet;

d) le transport non professionnel et occasionnel de personnes.

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

Art. 191 Données personnelles

[1] La collecte et le traitement des données personnelles des chauffeurs nécessaires à l'établissement des autorisations ou au respect des règles d'exploitation doivent être conformes à la législation sur la protection des données.

[2] La réglementation d'exécution en fixe les modalités.

Art. 192 Compétence

[1] L'Etat est compétent pour délivrer les autorisations prévues à l'article 189.

[2] La réglementation d'exécution règle les détails.

7.2 Types d'autorisation

Art. 193 Carte de taxi

[1] La carte de taxi est délivrée sur demande à qui:

a) est en possession du permis de transport professionnel de personnes;

b) n'a pas fait l'objet dans les cinq ans précédant la requête d'une décision administrative ou d'une condamnation incompatibles avec l'exercice de la profession de chauffeur de taxi;

c) ne fait pas l'objet d'une inscription au casier judiciaire pour des infractions incompatibles avec l'exercice de la profession de chauffeur de taxi.

[2] La carte de taxi est strictement personnelle et intransmissible. Elle est valable cinq ans et est renouvelée sur demande.

Art. 194 Autorisation de véhicule de taxi

[1] Les véhicules de taxi sont autorisés lorsque le véhicule:

a) respecte la réglementation fédérale pour le transport professionnel de passagers;

b) est équipé d'un taximètre conforme à la réglementation fédérale;

c) est clairement identifié comme étant un taxi (enseigne lumineuse de taxi).

[2] La réglementation d'exécution règle les détails, notamment le positionnement et l'installation du taximètre, son contrôle, les alternatives autorisées au taximètre et les exigences relatives à l'enseigne lumineuse de taxi.

Art. 195 Autorisation de stationnement de taxi

[1] Les communes peuvent prévoir pour l'usage accru du domaine public une autorisation de stationnement de taxi et percevoir une taxe.

[2] Les autorisations doivent être attribuées de manière non discriminatoire et transparente.

Art. 196 Carte de limousine

[1] La carte de limousine est délivrée aux mêmes conditions que la carte de taxi et sous réserve de la communication des informations suivantes:

a) les véhicules avec lesquels les courses sont effectuées et leur propriétaire;

b) le cas échéant, la personne au nom de laquelle les courses sont effectuées;

c) le cas échéant, les plates-formes ou les intermédiaires qui organisent les courses.

[2] La carte de limousine est strictement personnelle et intransmissible. Elle est valable cinq ans et est renouvelée sur demande.

[3] Avec la carte de limousine, une vignette, qui doit être placée sur le véhicule à un endroit bien visible, est délivrée pour chaque véhicule utilisé.

Art. 197 Autorisation de diffuseur de course

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

[2] La demande doit indiquer les modalités de la diffusion de courses telles que l'utilisation éventuelle de plates-formes électroniques et la liste des chauffeurs.

[3] L'autorisation est valable pour cinq ans et est renouvelée sur demande.

7.3 Règles d'exploitation

Art. 198 Obligation d'information

[1] La carte de taxi ou de limousine doit être placée dans le véhicule de manière visible et lisible avec une photographie du chauffeur.

[2] Les autorisations requises pour l'exercice de la profession doivent être portées et présentées aux autorités ou aux clients et clientes sur demande.

[3] Toute modification des circonstances déterminantes pour la délivrance des autorisations prévues par les articles 193 à 197 doit être communiquée à l'autorité compétente.

Art. 199 Journal de bord

[1] Les chauffeurs de véhicule de limousine qui n'ont pas de tachygraphe doivent tenir un journal de bord sous forme papier ou électronique indiquant la date, l'heure de début et de fin, le lieu de départ et la destination de chaque course ainsi que la date et l'heure de la course.

[2] Les dispositions fédérales relatives au tachygraphe s'appliquent par analogie au journal de bord.

Art. 200 Tarifs

[1] Les courses doivent être proposées sur la base de tarifs déterminés et consultables à l'avance, afin d'assurer la transparence.

[2] La réglementation d'exécution précise les manières dont le tarif est porté à la connaissance des clients et peut fixer des tarifs maximaux dans la réglementation d'exécution afin de prévenir les abus.

Art. 201 Obligations des diffuseurs de courses

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

[2] Ils tiennent un registre des chauffeurs auxquels des courses sont diffusées ainsi que des véhicules utilisés afin de faciliter le contrôle par les autorités. Le registre doit être tenu à jour et mis à la disposition des autorités sur demande.

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

7.4 Mesures et émoluments

Art. 202 Mesures administratives et pénales

[1] Les autorisations sont retirées si les conditions de leur délivrance ne sont plus remplies.

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

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

Art. 203 Emoluments

[1] Les émoluments pour l'octroi des autorisations de transport de personnes en voiture, pour la vignette et pour les éventuelles mesures administratives sont fixés par la réglementation d'exécution. Toute personne titulaire d'une carte de taxi est exemptée de l'émolument pour la vignette.

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

8 Dispositions transitoires

Art. 204 Plan du réseau des routes cantonales

[1] Le plan du réseau des routes cantonales valable avant l'entrée en vigueur de la loi est considéré comme acquis. Il est complété par les nouveaux tronçons figurant dans le message.

[2] Le tronçon Route de Chésalles passe au statut de routes cantonale en attendant la construction de la liaison Marly-Matran.

[3] Le Conseil d'Etat adopte le plan du réseau des routes cantonales figurant en annexe pour la date de la mise en vigueur de la loi.

[4] Les transferts de propriété induits par l'adoption du plan du réseau des routes cantonales ont lieu au plus tard deux ans après l'entrée en vigueur de la loi.

Art. 205 Etablissement de la stratégie de mobilité

[1] Le Conseil d'Etat fixe la date d'entrée en vigueur de la stratégie cantonale de mobilité.

Art. 206 Etablissement des planifications cantonales

[1] Dès l'entrée en vigueur de la présente loi, la Direction dispose d'un délai de trois ans pour établir le programme de construction des routes cantonales, le plan des réseaux des itinéraires officiels de loisirs, le plan du réseau cantonal des voies cyclables, le programme de construction des voies cyclables cantonales et le plan cantonal des transports publics.

Art. 207 Etablissement des planifications communales

[1] Dès l'adoption de la stratégie cantonale de mobilité par le Conseil d'Etat, la commune dispose d'un délai de six ans pour établir le plan du réseau routier communal, le plan du réseau des chemins pour piétons, le plan du réseau communal des voies cyclables et le plan communal des transports publics.

Art. 208 Demandes de permis de construire

[1] Les demandes de permis de construire mises à l'enquête publique avant l'entrée en vigueur de la présente loi sont traitées sur la base de la loi sur l'aménagement du territoire et les constructions.

Art. 209 Demandes d'approbation des plans

[1] Les demandes d'approbation des plans mises à l'enquête publique avant l'entrée en vigueur de la présente loi sont traitées selon l'ancien droit.

Art. 210 Demandes d'autorisation

[1] Dans un délai de deux ans dès l'entrée en vigueur de la présente loi, les chauffeurs de taxi et de limousine ainsi que les diffuseurs de courses sont tenus de déposer auprès de l'autorité compétente les documents nécessaires à l'obtention de leurs autorisations.

Art. 211 Coordination avec la loi sur le tourisme

[1] Lors de la fixation de la date d'entrée en vigueur de la présente loi, le Conseil d'Etat assure au besoin la coordination entre ses dispositions relatives aux itinéraires de mobilité douce et les dispositions de la révision totale de la loi sur le tourisme qui concernent les réseaux de randonnée officiels. Il peut à cet effet apporter les modifications nécessaires à l'une ou l'autre des deux lois.

[2] Les modifications en question sont soumises pour approbation au Bureau du Grand Conseil et font l'objet d'une publication officielle.

ANNEXES SOUS FORME DE DOCUMENTS SÉPARÉS

Annexe 1: Plan du réseau des routes cantonales

Tableau des modifications – Par date d'adoption

Adoption	Elément touché	Type de modification	Entrée en vigueur	Source (ROF depuis 2002)
05.11.2021	Acte	acte de base	01.01.2023	2021_147

Tableau des modifications – Par article

Elément touché	Type de modification	Adoption	Entrée en vigueur	Source (ROF depuis 2002)
Acte	acte de base	05.11.2021	01.01.2023	2021_147

Carte de synthèse

