



ETAT DE FRIBOURG
STAAT FREIBURG

Direction de l'aménagement, de l'environnement et
des constructions DAEC
Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektion RUBD

Rue des Chanoines 17, 1701 Fribourg

T +41 26 305 36 04
www.fr.ch/daec

Consultation structurée relative à l'avant-projet de la loi sur la mobilité (LMob)

Mesdames, Messieurs,

Nous vous serions reconnaissants de bien vouloir prendre position à l'égard de l'objet en titre **en répondant directement aux questions formulées dans le présent document** (format Word) et nous le retourner ensuite par courrier électronique, en précisant le nom de l'organe consulté et celui de la ou des personne(s) responsable(s) de la prise de position.

Adresse pour l'envoi : daec@fr.ch.

Le délai pour l'envoi des réponses est fixé au **10 mai 2021**. Aucune prolongation du délai de réponse ne pourra être accordée.

1. Questions relatives aux instruments de planification (section 3)

1.1. Est-ce que les instruments de planification prévus à la section 3 vous semblent complets et pertinentes ?

- Oui
- Non
- Sans avis

Si non : quel(s) aspect(s) pose(nt) problème ?

Ils sont relativement complets et pertinents.

1.2. Qu'attendez-vous de la stratégie cantonale de mobilité (art. 11) ?

Nous insistons pour que communes et faîtières de la mobilité soient activement intégrées à la commission consultative.

1.3. Autres remarques concernant les instruments de planification

Attention aux multiples plans qui ne servent à rien sauf à être mis à jour lorsque le canton le demande... Les outils de planification sont un fil rouge et doivent être ciblés et pragmatiques, il ne faut pas ajouter des outils pour ajouter des outils. Pour être pertinents et utilisés efficacement, les instruments de planification doivent être évolutifs et non contraignants, légalement simples et sans bureaucratie. Sans souplesse procédurale, l'exercice est contre-productif puisque les communes renoncent alors souvent à des mises à jour régulières si elles sont trop complexes voire purement technocratiques et administratives.

2. Questions relatives aux itinéraires et aux infrastructures de mobilité (section 4)

Routes publiques (section 4.2)

2.1. Est-ce que la catégorisation des routes publiques par rapport à leur classification (art. 29) et leurs fonctionnalités (art. 30) vous paraît pertinente ?

- Oui
- Non
- Sans avis

Si non : quel(s) aspect(s) pose(nt) problème ?

Nous saluons la simplification de l'exercice qui apporte de la cohérence.

2.2. Est-ce que la définition des routes cantonales (art. 32) ainsi que le plan de réseau provisoire qui en découle (art. 195) vous paraissent adéquats ?

- Oui
- Non
- Sans avis

Si non : quel(s) aspect(s) pose(nt) problème ?

[Cliquez ou appuyez ici pour entrer du texte.](#)

2.3. Autres remarques concernant les routes publiques :

Comment seront classés les actuels « chemins publics de dévestiture » ?

D'autre part, si une route cantonale devient communale, y'a-t-il un régime transitoire pour permettre aux communes de s'adapter financièrement ? Si le changement est majeur, cela vaut la peine de le prévoir.

Chemins de randonnée (section 4.3.2)

2.4. Est-ce que l'intégration des chemins de randonnée dans la loi sur la mobilité (plutôt que dans la loi sur le tourisme) vous paraît pertinente ?

- Oui
- Non
- Sans avis

Si non : quel(s) aspect(s) pose(nt) problème ?

2.5. Autres remarques concernant les chemins de randonnée :

Cela nous paraît cohérent que l'ensemble des voies de mobilité apparaisse dans une seule loi. A notifier plus clairement, le cahier des charges de chaque direction : la planification,

l'aménagement, la conservation et l'entretien à la DAEC ; l'exploitation et la promotion à la DEE par exemple pour les chemins de randonnée et itinéraires VTT.

Voies cyclables (section 4.3.4)

2.6. Est-ce que le concept d'un réseau cyclable cantonal pour lequel l'Etat est compétent (art. 59) vous paraît pertinent ?

- Oui
- Non
- Sans avis

Si non : quel(s) aspect(s) pose(nt) problème ?

[Cliquez ou appuyez ici pour entrer du texte.](#)

2.7. Autres remarques concernant les chemins de randonnée :

[Cliquez ou appuyez ici pour entrer du texte.](#)

Infrastructures de transports publics (section 4.4)

2.8. Êtes-vous favorable à ce que la construction et le réaménagement d'infrastructures de transports publics faisant partie intégrante de la route (arrêts de bus et voies de bus) relèvent de la compétence du commanditaire de l'offre en transports publics plutôt que de celle du propriétaire de la route (art. 110 en lien avec l'art. 64) ?¹

- Oui
- Non
- Sans avis

Si non : quel(s) aspect(s) pose(nt) problème ?

[Cliquez ou appuyez ici pour entrer du texte.](#)

2.9. Autres remarques concernant les infrastructures de transports publics :

Qu'en est-il des aspects de maintenance (marquage, déneigement etc.) qui étaient historiquement à la charge de l'Etat avant de revenir aux communes ? Nous devrions considérer les arrêts de bus comme les gares (à la responsabilité de l'exploitant). Le trafic régional devrait être considéré comme le trafic national (où les CFF prennent en charge l'entretien des gares et arrêts). L'égalité de traitement est souhaitable entre ferroviaire et routier. C'est aussi une question d'égalité entre les communes, selon qu'elles sont desservies par le ferroviaire ou le routier ! Les arrêts de bus (abris) nous paraissent manquer dans les articles (on parle d'arrêt, mais pas d'abri). A clarifier svp.

¹ L'Etat est considéré comme commanditaire pour les offres de transport régional de voyageurs (art. 64 al. 2) ainsi que pour les offres de trafic local, pour autant qu'il les co-commande (art. 165 al. 3).

Construction et réaménagement d'infrastructures de mobilité (section 4.5.1)

2.10. Est-ce que le fait de prévoir un seul et unique outil de planification pour la construction et le réaménagement d'infrastructures de mobilité vous paraît adéquat ?

- Oui
 Non
 Sans avis

Si non : quel(s) aspect(s) pose(nt) problème ?

[Cliquez ou appuyez ici pour entrer du texte.](#)

2.11. Est-ce que la possibilité de prise en compte d'un projet d'infrastructure de mobilité dans un plan d'aménagement de détail (art. 77) vous paraît pertinente.

- Oui
 Non
 Sans avis

Si non : quel(s) aspect(s) pose(nt) problème ?

[Cliquez ou appuyez ici pour entrer du texte.](#)

2.12. Autres remarques concernant le plan d'itinéraire de mobilité et sa procédure :

[Cliquez ou appuyez ici pour entrer du texte.](#)

3. Questions relatives aux transports publics (section 5)

3.1. Est-ce que la co-commande du trafic local par l'Etat et la/les commune(s) concernée(s) vous paraît pertinente ?

- Oui
 Non
 Sans avis

Si non : quel(s) aspect(s) pose(nt) problème ?

[Cliquez ou appuyez ici pour entrer du texte.](#)

3.2. Autres remarques concernant les transports publics :

Attention à bien définir les responsabilités.

Nous sommes en outre d'avis de ne pas entrer en matière sur la gratuité des transports publics :

- La gratuité n'existe pas - tout au plus parlons-nous de répartir les coûts différemment.

- Toute gratuité dévalorise la prestation, alors qu'elle a un coût bien concret
- Seules les grandes lignes sont bénéficiaires, les autres transports publics sont déjà financés par nos impôts.
- Attention à l'effet contre-productif : pour que l'objectif écologique de l'utilisation massive des transports publics soit atteint, il faut avoir un effet de remplacement et d'incitation efficace! Si les transports publics sont gratuits, les gens ne vont pas abandonner la voiture pour utiliser les transports publics, seulement les utiliser en plus quand ça les arrange. La gratuité n'impose aucune contrainte, et certainement pas celle de choisir entre un véhicule individuel et les transports publics.
- L'amélioration massive de l'offre en transports publics nous paraît un bien meilleur pari.

4. Questions relatives au transport de personnes en taxis et en voitures de transport avec chauffeur (section 6)

4.1. Est-ce que l'introduction d'une réglementation des services de taxi et de limousines ainsi que des services de diffuseur de courses vous paraît utile ?

- Oui
 Non
 Sans avis

Si non : quel(s) aspect(s) pose(nt) problème ?

On traite ce problème dans la mauvaise loi : il devrait être réglé pour l'essentiel dans la loi sur le travail.

Le projet de loi soumis va trop loin : on est ici déjà au niveau réglementaire. Le nombre d'articles dédiés est surprenant et disproportionné – par rapport à la place donnée dans la loi aux transports publics par exemple ! Attention à ne pas carteliser le métier !

Attention, manque de vision : les autorisations doivent être liées au véhicule et non au chauffeur, à terme des véhicules autonomes circuleront peut-être comme taxis/VTC.

4.2. Est-ce que les autorisations prévues pour le contrôle de ces activités vous paraissent adéquates ?

- Oui
 Non
 Sans avis

Si non : quel(s) aspect(s) pose(nt) problème ?

Se référer aux commentaires du points 4.1. De plus, l'application doit être simple, efficace, sûre et le moins bureaucratique possible.

4.3. Manque-t-il un domaine à régler dans cette section ?

- Non
 Oui

Sans avis

Si oui : lequel ou lesquels ?

Non, la loi va déjà à notre sens trop loin : voir commentaire sous 4.1

4.4. Quelle variante proposée à l'art. 193 concernant la compétence pour l'établissement des autorisations prévues ainsi que pour prononcer les sanctions administratives et pénales vous paraît plus adéquate ?²

Variante 1 : compétence des communes

Variante 2 : compétence de l'Etat pour le territoire cantonal entier

Sans avis

Remarques :

Dans le mesure ou cette exploitation requiert des éléments d'aménagement du territoire et d'organisation locale, nous pensons qu'il est souhaitable que les communes concernées aient la compétence dans ce domaine.

5. Questions relatives au financement (sections 4.5.2 et 5.3)

Nouvelles charges de l'Etat

5.1. Est-ce que la participation de l'Etat aux frais des objets à caractère édilitaires indispensables pour la route cantonale (art. 103 al. 2) vous paraît pertinente ?

Oui

Non

Sans avis

Si non : quel(s) aspect(s) pose(nt) problème ?

L'on devrait même considérer que l'Etat non seulement participe, mais assume et paie l'entier de ses propres exigences en la matière.

5.2. Est-ce que la participation de l'Etat aux mesures de valorisation de traversée de localité (Valtraloc) selon le trafic de transit (art. 103 al. 3) vous paraît pertinente ?

Oui

Non

Sans avis

Si non : quel(s) aspect(s) pose(nt) problème ?

² Actuellement, ce sont les communes qui sont compétentes pour autoriser l'exploitation d'entreprises de taxi qui occupent le domaine public et qui édictent à ce sujet un règlement (art. 11 al. 1 let. a de la loi d'application du 12 novembre 1981 de la législation fédérale sur la circulation routière).

Cliquez ou appuyez ici pour entrer du texte.

5.3. Est-ce que le financement des voies cyclables cantonales et voies cyclables cantonales mixtes hors localité par l'Etat (art. 108 al. 1 et art. 109 al. 2) vous paraît pertinent ?

- Oui
- Non
- Sans avis

Si non : quel(s) aspect(s) pose(nt) problème ?

Cliquez ou appuyez ici pour entrer du texte.

5.4. Est-ce que le financement des arrêts de bus et voies de bus pour le trafic régional des voyageurs et trafic local (en cas de co-commande) (art. 64) par le commanditaire vous paraît pertinent ?³

- Oui
- Non
- Sans avis

Si non : quel(s) aspect(s) pose(nt) problème ?

Voir commentaire sous 2.9

5.5. Concernant la participation des communes au trafic régional des voyageurs (art. 173 al. 3), quelle répartition entre les communes vous paraît la plus pertinente ?

- Pour 20% en fonction du chiffre de la population dite légale et pour 80% en fonction du chiffre pondéré par l'offre de transports de la commune (statu quo)
- Variante : uniquement en fonction du chiffre de la population dite légale
- Sans avis

Remarques :

Il nous paraît important que les gagnants actuels de l'offre s'engagent pour l'amélioration de l'offre, aussi là où ils ne sont pas concernés.

5.6. Est-ce que l'introduction de nouvelles bases légales permettant à l'Etat de participer financièrement aux mesures suivantes vous paraît pertinente :

	Oui	Non	Sans-avis
a) Encouragement de la mobilité durable et partagée (art. 99)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) Encouragement de l'innovation dans le domaine de la mobilité (art. 100)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

³ L'Etat est considéré comme commanditaire pour les offres de transport régional de voyageurs (art. 64 al. 2) ainsi que pour les offres de trafic local, pour autant qu'il les co-commande (art. 165 al. 3).

- | | | | |
|--|-------------------------------------|--------------------------|--------------------------|
| c) Participation à des études en vue de la construction ou le réaménagement d'infrastructures ferroviaires qui ne sont pas financées par le Fonds d'infrastructure ferroviaire (art. 112 let. a) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| d) Participation à des études, la construction ou le réaménagement d'autres infrastructures de transports publics (p.ex. gare routière) (art. 112 let. b) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| e) Participation aux installations de parc relais (art. 115) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| f) Financement selon la clé prévue pour le TRV de lignes de trafic local en site propre (art. 164 al. 2) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| g) Contribution financière aux projets pilotes et lignes d'essais dans le domaine des transports publics pour une durée supplémentaire de 2 ans (art. 176) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| h) Aide aux investissements pour des mesures d'entreprises de transport publics liées au développement de la digitalisation (art. 179 al. 1 let. e) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

Remarques :

Soyons davantage ambitieux !

La langue a un poids et un sens, aussi renoncerions-nous à la formulation potestative (« encouragement » au lieu de « peut encourager » par exemple – ce qui n'est déjà pas excessivement contraignant...).

Compensation financière

Afin de permettre un équilibre financier neutre entre l'Etat et les communes, des options de compensation sont proposées.

5.7. Quelle(s) de ses option(s) vous parait/paraissent pertinente(s) :

- | | Oui | Non | Sans-avis |
|--|-------------------------------------|-------------------------------------|--------------------------|
| a) Une recette supplémentaire sous forme d'une "taxe d'utilisation" prélevée auprès des entreprises de transport pour la desserte d'un arrêt de bus | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| b) Une recette supplémentaire sous forme de plafonnement des déductions fiscales pour les déplacements professionnels à 3'000 francs, comme cela est prévu pour l'impôt fédéral direct | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| c) Une recette supplémentaire sous forme de taxation des parkings de grands générateurs de trafic (par ex. centres commerciaux) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| d) Intégration au premier paquet DETTEC avec l'équilibrage prévu, à condition que cela ne freine par les démarches du DETTEC | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

Autres options de rééquilibrage financier du projet :

Remarques :

- b) le montant du plafonnement est à débattre et devrait être discuté
- c) par souci d'égalité entre petits commerces locaux et grands centres périphériques
- d) importance d'évoquer bascule fiscale

6. Modification de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LALCR)

- 6.1. Quelle variante proposée à l'art. 5 de la LALCR concernant les compétences en matière de circulation et signalisation routières vous paraît plus appropriée ?
- Variante 1 : compétence de l'Etat pour l'ensemble des infrastructures de mobilité avec possibilité de délégation de la compétence aux communes qui ont un service technique et en font la demande (statut quo)
 - Variante 2 : répartition des compétences entre l'Etat, pour les infrastructures de mobilité en sa propriété et les communes pour les autres infrastructures de mobilité
 - Sans avis

Remarques:

Cliquez ou appuyez ici pour entrer du texte.

7. Généralités

- 7.1. Souhaitez-vous faire d'autres remarques concernant l'avant-projet mis en consultation ? :

Cette loi doit durer et nous saluons à priori son objectif ! Toutefois, celle-ci doit s'inscrire dans un esprit de modernité, nous encourageons donc vivement l'Etat à être plus novateur, plus ambitieux, plus incitatif et ouvert aux nouvelles technologies et modes de mobilité.

- 7.2. Qu'attendez-vous de cette nouvelle loi sur la mobilité ?

Efficacité, efficacité, modernité, ambition, durabilité, exemplarité.