Rapport du Conseil d'État au Grand Conseil
à l'appui
d'un projet de loi sur les routes et voies publiques (LRVP) et d'un décret portant octroi d'un crédit d'engagement de 6 millions de francs à titre d'aide à l'entretien de leur réseau pour les communes recevant des routes cantonales déclassées

(Du 21 août 2019)

Monsieur le président, Mesdames et Messieurs,

RÉSUMÉ

La loi actuellement en vigueur date de 1849. Elle a été modifiée à quelques reprises. Avec le temps, son application s'est appuyée sur des mécanismes issus d'autres lois (circulation routière, aménagement du territoire, protection de l'environnement) et la pratique des autorités concernées. C'est dire que le texte de la loi en vigueur ne correspond plus à la réalité du quotidien des praticiens de la route publique. Le projet qui vous est soumis codifie une grande partie de la pratique actuelle et synthétise les mécanismes légaux des domaines qui concernent les routes. Il intègre les réflexions entreprises avec des spécialistes des routes. La nouvelle loi sur les routes et voies publiques (LRVP) est avant tout une loi technique, qui doit servir de principe de référence pour les autorités routières. Ces principes, auxquels le projet se réfère, sont usités par la Confédération et d'autres cantons.

Par ailleurs, le contexte économique compliqué dans lequel vit le canton actuellement exige de mener un certain nombre de réflexions et de procéder à un réexamen de ses différentes missions et prestations, avec pour objectif un gain en efficience et des économies. En termes d'infrastructures routières, un redimensionnement du réseau routier cantonal s'avère indispensable.

Ainsi, le présent rapport comprend l'intention de réduire le réseau routier cantonal de 43 kilomètres, respectivement de transférer lesdites routes aux communes. Parallèlement, leur remise en état bénéficiera d'un financement cantonal conséquent par le solde de la fortune du FRC au moment de l'entrée en vigueur de la LRVP, qui s'établit aujourd'hui à quelque 5,7 millions de francs, additionné d'un crédit d'investissement de 6 millions. Ces montants seront répartis entre les communes recevant des routes, selon un tableau définissant les besoins de rénovation de chaque route. Ils permettront de couvrir les coûts de remise en état. De plus, une redistribution plus équitable de la part de la taxe sur les véhicules dévolue annuellement aux communes est prévue, fixée à 2% ou quelque 954'000 francs – contre 305'000 francs actuellement - qu'elles devront affecter à l'entretien de leurs routes. Dès lors, le fonds des routes communales (FRC) est supprimé et remplacé par un nouveau système de répartition des ressources, attribuant un montant annuel à chaque commune, calculé selon des critères prédéfinis tels que les kilomètres de routes

en et hors localité, les pistes cyclables et l'altitude moyenne pondérée du réseau des routes communales.

Finalement, conformément aux mandats découlant du plan directeur cantonal de 2018, le projet est construit en tenant compte de toutes les formes de mobilité et est notamment coordonné avec la nouvelle législation sur la mobilité douce (LMD) adoptée en septembre 2017 par le Grand Conseil.

1. INTRODUCTION

Une route est une voie de communication terrestre, permettant de relier un point A à un point B, à pied ou au moyen d'un véhicule. Inchangée depuis des siècles, cette fonctionnalité s'inscrit toutefois dans un contexte évolutif. Les véhicules sont devenus plus nombreux, plus rapides, plus lourds et ils nécessitent une route adéquate qu'ils mettent fortement à contribution. Autrefois, le rôle de la route se limitait à relier des localités. Depuis l'essor de l'urbanisation et des agglomérations, la route devient un vecteur de communication qui génère une augmentation du trafic, avec des incidences environnementales. Les lieux d'habitation, de travail et de loisirs étant aujourd'hui éclatés, la route les relie, mais n'est plus uniquement considérée comme un support à chars ou à voitures, puisqu'elle accueille tous types de modes de déplacement, individuels ou publics, au moyen de véhicules motorisés ou non, qui, chacun, nécessite un aménagement spécifique. De simple construction de pierre à ses origines, la route est devenue aujourd'hui une construction de génie civil complexe, avec ses ouvrages, ses propres mesures de sécurité et d'exploitation, etc. Or, les dispositions de la loi sur les routes et voies publiques (LRVP) du 18 août 1849 (RSN 735.10) n'ont suivi que partiellement ces évolutions, et n'intègrent pas un grand nombre de sujets qui la concernent désormais. Il y a ainsi un fort décalage entre son contenu et la pratique des autorités compétentes en matière de routes. Vu ce qui précède, la proposition d'un projet de nouvelle loi, et non pas une révision de l'actuelle, s'est avérée absolument indispensable. Par ailleurs, la révision de la loi sur les routes et voies publiques fait partie intégrante d'un concept plus général, d'une réflexion à l'échelle du canton, plébiscité par le peuple à plus de 80% lors des votations de février 2016 : la stratégie Neuchâtel Mobilité 2030. Ce pas essentiel vers la modernisation et l'unité du canton englobe non seulement l'amélioration de ses infrastructures internes de mobilité, mais également ses liens avec les réseaux qui structurent la Suisse et l'Europe.

2. CONSTATS

2.1. Considérations générales

L'actuelle loi sur les routes et voies publiques (LRVP) est l'un des plus vieux textes de la législation neuchâteloise. Entrée en vigueur en 1849, cette loi n'a jamais fait l'objet d'une révision complète, même si ce besoin est devenu, au fil des ans, une évidence reconnue par tous. En dépit de 17 modifications intervenues en 80 ans, force est de constater qu'elle n'est plus adaptée aux principes de gestion des réseaux routiers, tels que nous les connaissons, ni aux contraintes de notre époque. La loi actuelle ne tient en effet pas compte de l'évolution du volume du trafic ni des nouvelles exigences liées à la circulation routière comme les mesures environnementales, celles touchant plus globalement la mobilité ou encore la prise en compte et l'utilisation du périmètre routier. Les aspects financiers, telles les sources de financement des infrastructures et leur mode de répartition, n'y sont pas non plus suffisamment traités. Au 21e siècle, le texte de 1849 n'est plus un

outil adapté pour traiter les problèmes liés aux routes, à leur entretien et à leur développement harmonieux au sein du territoire. Cette situation empêche les autorités d'adopter une position assurée. Elle engendre un surcroît de démarches administratives et favorise de fréquentes prises de décisions au cas par cas, limitant ainsi la mise en œuvre d'une réelle politique routière cadrée légalement, cohérente, homogène et stable.

Quant au FRC créé en 1954 lors d'une des nombreuses révisions de la loi sur les routes et voies publiques, il visait l'appui financier des communes pour le maintien dans un état convenable de leurs routes les plus importantes et les plus fréquentées (souvent par un trafic accru, pouvant décharger certaines routes cantonales), leur rénovation et leur modernisation. Il est utile de rappeler ici qu'un patrimoine routier qui n'est pas suffisamment et régulièrement rénové se dégrade rapidement, ce qui n'est pas sans danger pour les usagers et présente l'important inconvénient de renchérir drastiquement les interventions de remise en état ultérieures. À ce titre, en 1979 et en 1988, la liste des routes communales subventionnables avait été étendue.

Ainsi l'État, par le biais de cette manne financière, souhaitait contribuer aux lourdes charges des communes, qui doivent parfois assumer des coûts importants pour l'aménagement de leur réseau routier. Les moyens financiers ainsi mis à leur disposition visaient principalement quatre objectifs d'amélioration des voies principales de communication au sein des réseaux routiers communaux, à savoir :

1. Concentrer l'effort sur les routes, dans et hors agglomération, utilisées par un trafic de transit important déchargeant certaines routes cantonales, ce qui va dans le sens d'un intérêt public maximal ;
2. Faire participer le fonds à l'aménagement et à l'entretien des revêtements des routes, hors agglomération, parcourues par un transport public (lignes régulières ou bus scolaires) ;
3. Aider les communes à l'entretien des revêtements des routes secondaires utilisées par un parcours de cyclotourisme aménagé par l'État ;
4. Favoriser le tourisme et la promenade en faisant participer le fonds à la construction et à l'entretien constructif des revêtements des routes et des places utilisées par un fort trafic étranger à la région.

Plus précisément, les routes communales subventionnables par le FRC doivent être revêtues et ouvertes à la circulation publique générale et doivent figurer dans les catégories suivantes :

a) les routes en zone d'urbanisation parcourues par un trafic de transit intercommunal important et permanent ;
b) les routes en dehors des zones d'urbanisation utilisées par un trafic de transit d'une certaine importance entre les agglomérations ou parcourues par un service de transports publics ;
c) les routes en dehors des zones d'urbanisation utilisées par un fort trafic saisonnier de véhicules étrangers à la région qui se rendent dans des lieux touristiques très fréquentés.

Une subvention du FRC peut être sollicitée pour :

a) le renouvellement des revêtements des routes et chemins communaux ou privés, faisant partie d'un parcours de cyclotourisme aménagé par l'État, ainsi que pour les frais de déneigement des routes touristiques très fréquentées et ouvertes au trafic tout l'hiver ;
b) l'aménagement de places de parc à buts touristiques ou sportifs, hors des localités, ainsi que des places d'arrêt pour les transports publics en bordure des routes cantonales et communales ;

c) des objets particuliers d'intérêt régional ou cantonal, sur décision du Conseil d'État (par exemple, pour desservir une nouvelle zone industrielle).

Le choix des routes subventionnables pour chaque commune, répondant aux critères susmentionnés, a d'abord été soumis aux communes elles-mêmes pour analyse des types de trafic (transports publics et scolaires, cyclo, routes ouvertes ou fermées à la circulation), ce qui a permis de fixer les réseaux subventionnables par le fonds, soit 370 kilomètres de routes communales dans tout le canton. Les plans de ces réseaux ont été transmis à chaque commune en 2013.

Les conditions d'octroi d'un subventionnement par le FRC sont inscrites dans la loi sur les routes et voies publiques. Actuellement, les communes dont les travaux répondent à l'une ou l'autre des conditions de l'art. 35 *b)* à *e)* de la LRVP (ci-dessous) peuvent bénéficier de subventions, dans la limite des fonds disponibles et accordées par le Conseil d'État, qui se réserve la possibilité d'attribuer des taux plus élevés pour tenir compte de cas spécifiques ou de circonstances particulières. Les bases de calcul sont établies par le service des ponts et chaussées et approuvées par le chef du DDTE.

Dispositions actuellement en vigueur :

Art. 35a [1]Une part *(ndlr : 4%)* du produit de la taxe des véhicules automobiles, des remorques et des bateaux est versée dans un fonds spécial dénommé "fonds des routes communales", géré par l'État.

[2]La part non utilisée de l'attribution annuelle est affectée à l'entretien des routes cantonales.

Art. 35b Dans la limite des fonds disponibles, le Conseil d'État fixe les conditions et le montant de l'intervention du fonds des routes communales en faveur des travaux de construction, de rénovation et de renouvellement des revêtements des voies publiques appartenant aux communes, ainsi que pour certains travaux d'entretien.

Art. 35c Le fonds des routes communales peut être mis à contribution pour les voies communales ouvertes à la circulation publique générale et répondant aux critères suivants:

a) les routes en zone d'urbanisation parcourues par un trafic de transit intercommunal important et permanent;
b) les routes en dehors des zones d'urbanisation utilisées par un trafic de transit d'une certaine importance entre les agglomérations ou parcourues par un service de transports publics;
c) les routes en dehors des zones d'urbanisation utilisées par un fort trafic saisonnier de véhicules étrangers à la région pour se rendre dans des lieux touristiques très fréquentés.

Art. 35d Le fonds des routes communales peut également être mis à contribution pour:

a) le renouvellement des revêtements des routes et chemins communaux ou privés faisant partie d'un parcours de cyclotourisme aménagé par l'État, ainsi que pour les frais de déneigement des routes touristiques très fréquentées et ouvertes au trafic tout l'hiver;
b) l'aménagement de places de parc à buts touristiques ou sportifs, hors localités, ainsi que de places d'arrêts pour les transports publics en bordure des routes cantonales et communales.

Art. 35e [1]Les travaux à l'intérieur des localités concernant les passages, places, terrains communaux, les routes collectrices et de desserte ne peuvent pas bénéficier de subventions.

[2]La valeur des terrains nécessaires aux ouvrages n'est pas prise en considération.

Les routes communales subventionnables par le fonds sont souvent utilisées pour décharger des routes cantonales, ce qui rend indispensable leur maintien dans un état convenable. Il en va de même pour les routes ouvertes au trafic touristique toute l'année, sans pour autant que les communes en tirent un avantage appréciable. Ainsi, pour bénéficier d'une subvention du fonds, ces routes doivent présenter un grand intérêt pour l'ensemble de la population et desservir des régions dont l'intérêt touristique est évident.

Si la nécessité d'une aide aux communes pour l'aménagement et l'entretien des routes susmentionnées est avérée, force est de constater que, dans les faits, le FRC ne profite pas de manière équitable à toutes les communes. En effet, si grâce aux subventions du

fonds, certaines ont réellement pu améliorer leurs voies principales de communication, les statistiques démontrent que toutes ne peuvent prétendre en bénéficier au même titre. Rappelons, par ailleurs, que seule une partie des réseaux communaux est subventionnable par le fonds et que les taux de participation varient entre 24% et 68% des coûts effectifs des travaux, calculés en fonction du volume des travaux envisagés, de la longueur du réseau communal subventionnable rapporté à la longueur totale du réseau communal et de la longueur du réseau communal rapporté au nombre d'habitants. Au cours des dix dernières années, seules les communes suivantes ont, de fait, formulé une demande de subventionnement du fonds (classées par montants subventionnés dégressifs) :

1. La Chaux-de-Fonds
2. Neuchâtel
3. Les Planchettes
4. Val-de-Ruz
5. Val-de-Travers
6. Boudry
7. Enges
8. Les Brenets
9. La Sagne
10. Les Ponts-de-Martel
11. Le Locle
12. Cortaillod
13. Vaumarcus

De manière plus globale et complète, l'utilisation du FRC sur les 5 dernières années se présente comme suit :

	2014	2015	2016	2017	2018
Fortune au 01.01	1'952'873.90	3'593'343.00	4'996'860.35	5'359'015.10	5'646'446.00
Attribution au FRC*	1'952'049.00	1'923'175.00	1'885'039.00	1'853'700.00	1'908'200.00
Budget annuel FRC	**3'904'922.90**	**5'516'518.00**	**6'881'899.35**	**7'212'715.10**	**7'554'646.00**
Subventions payées	311'579.90	519'657.65	122'884.25	166'269.10	408'705.50
Prélèvement selon art. 35a, al. 2 LRVP			1'400'000.00	1'400'000.00	1'499'494.50
Fortune au 31.12	3'593'343.00	4'996'860.35	5'359'015.10	5'646'446.00	5'646'446.00
Subventions accordées, en attente de paiement	352'669.00	43'000.00	46'206.00	403'754.00	399'119.00

* Part sur le produit de la taxe des véhicules automobiles, des remorques et des bateaux

Considérant que toute commune, quelle que soit sa taille, doit faire face à des problèmes de gestion des infrastructures routières, du trafic ou du stationnement, il est indispensable que chacune d'elle puisse disposer d'un financement spécifique et suffisant pour les résoudre. Le système en place aujourd'hui n'est plus en phase ni avec les réels besoins des communes ni avec les principaux objectifs, à l'origine de la création de ce fonds.

2.2. Évolutions du contexte législatif, politique et social

La LRVP de 1849 ne prend en considération ni le droit de l'environnement (protection de l'air, gestion des eaux, protection contre le bruit, risques lors du transport de marchandises dangereuses, responsabilité et organisation du traitement des déchets de chantier, …), ni le droit de l'aménagement du territoire, pas plus qu'elle ne connaît les spécificités routières des transports publics. D'autres thèmes liés à la modernité des infrastructures routières n'y

figurent pas non plus. Depuis 1849, la législation fédérale s'est passablement développée, et a consacré un droit spécifique à la circulation routière, que la LRVP actuelle élude en partie. Le réseau routier suisse s'appuie aujourd'hui sur une vaste législation dont il faut impérativement tenir compte. Le financement des infrastructures routières est aussi devenu un enjeu économique, politique et social important. Si la loi ne crée pas la ressource, elle permet toutefois de fixer des principes de pérennisation des mécanismes de financement. Par ailleurs, la stratégie « Neuchâtel Mobilité 2030 », approuvée par le peuple en février 2016, s'appuie sur quatre piliers: les transports publics, les routes nationales, les routes cantonales et la mobilité douce. Trois de ces piliers disposent de législations en adéquation avec leur temps, ce qui n'est pas encore le cas des routes publiques. Le respect de la volonté populaire de mettre en œuvre une stratégie de mobilité implique de ce fait l'adoption d'une nouvelle loi routière, claire et moderne.

Les chiffres de l'Office fédéral de la statistique (OFS) et de l'Office fédéral des routes (OFROU) montrent que le parc automobile suisse a plus que doublé depuis 1990. Pour le canton de Neuchâtel, l'OFROU mentionne un parc de plus de 122'000 véhicules, toutes catégories confondues (OFROU, « Route et trafic 2018, chiffres et faits », p. 42). La route demeure attrayante, la population est mobile et se concentre dans les localités et les agglomérations. Le développement de l'urbanisation nécessite l'adaptation des infrastructures locales et leur mise en conformité avec les besoins et modes de vie de la population. Les autorités communales aussi doivent être à même d'agir, à l'intérieur des localités, pour modeler les infrastructures routières et les adapter aux exigences locales. Or, la LRVP de 1849 ne confère aux communes ni les compétences ni les moyens nécessaires pour relever les défis actuels.

Par ailleurs, avec l'instauration d'un réseau des routes nationales suisses en 1960, l'évolution générale de l'urbanisation et la régionalisation consécutive à la politique d'agglomération, la vocation de certaines routes a évolué au cours du temps sans qu'une redéfinition des réseaux n'ait été mise en œuvre dans le canton. Aujourd'hui, la LRVP de 1849 ne tient pas compte de ces changements et fige artificiellement des routes dans un statut qui ne correspond plus à la réalité. Au vu des évolutions précitées, le constat est simple : la LRVP de 1849 est un outil législatif insuffisant.

3. PROJET DE NOUVELLE LOI SUR LES ROUTES ET VOIES PUBLIQUES

3.1. Étapes du projet

3.1.1. Le mandat confié au groupe de projet

Le Plan directeur cantonal de 2011 a contribué à mettre en lumière la nécessité de réformer la LRVP de 1849 (Fiches A_24 Gérer le stationnement, A_26 Modérer le trafic dans les zones urbanisées A_27 Promouvoir la mobilité douce, A_31 Réorganiser le réseau routier, U_21 Valoriser et revitaliser les espaces publics), alors que le Plan directeur cantonal de 2018 (PDC 2018), approuvé par le Conseil fédéral le 27 février 2019, confirme ce besoin. En juillet 2011, le Conseil d'État a donc mis en place un comité de pilotage (composé du conseiller d'État en charge du DDTE, de son secrétaire général, de l'ingénieur cantonal et du responsable du service juridique) et un groupe de projet a été créé. Le mandat confié à ce dernier était de rédiger une loi rénovée, tâche pour laquelle il a été nécessaire de lister les aspects sectoriels de la loi, d'identifier les nouveaux concepts inhérents à l'élaboration d'une nouvelle loi, sans déboucher sur le *statu quo*. Le groupe de projet devait également veiller à prendre en compte le droit fédéral et la législation liée aux thématiques de l'aménagement du territoire, de la protection de l'environnement et de la mobilité douce,

l'objectif n'étant pas de rédiger une loi sur la mobilité en général. Les communes devaient être consultées dans le cadre de l'élaboration du projet.

3.1.2. Les travaux préparatoires

Un tour d'horizon romand des lois sur les routes permet d'imager la situation du canton de Neuchâtel en rapport avec la mise à jour de sa loi cantonale :

		Date
NE	Loi sur les routes et voies publiques	21.08.1849
VS	Loi sur les routes	03.09.1965
GE	Loi sur les routes	28.04.1967
FR	Loi sur les routes	15.12.1967
JU	Loi sur la construction et l'entretien des routes	26.10.1978
VD	Loi sur les routes	10.12.1991
BE	Loi sur les routes	04.06.2008

Le 17 février 2009, M. le député Christian Boss a proposé un projet de loi (09.117). Ce projet a été pris en considération et analysé par le groupe de projet. Si certaines de ses idées ont été retenues, il a toutefois été jugé complexe et manquant d'homogénéité dans ses différentes sections, ce qui en rendait la compréhension ardue. Largement inspiré de la loi bernoise, ce texte n'était pas optimal de l'avis de nombreux intervenants. D'une part, il ne comblait pas toutes les lacunes déjà mises en évidence ci-avant et, d'autre part, il proposait quelques solutions difficilement réalisables et pas nécessairement transposables dans le contexte neuchâtelois. Par ailleurs, si l'on peut reprocher à la LRVP de 1849, de ne pas suffisamment définir les rôles et compétences du canton et des communes, le projet proposé par M. Christian Boss était notablement orienté en faveur des communes, qui devaient être soulagées de certaines tâches et bénéficier directement des subventions fédérales, répartition financière qui aurait remplacé le subventionnement actuel des travaux routiers communaux par le FRC, ce dernier n'étant octroyé que sur demande, pour des besoins ponctuels, conformément à des critères bien définis et surtout en fonction des disponibilités financières du fonds.

Or, de telles orientations ne pouvaient être données sans une décision claire du Conseil d'État, sans prendre en compte l'inévitable impact que cela aurait sur les finances cantonales année après année. Au niveau financier, ce projet suggérait une révision profonde de toute l'organisation financière cantonale, avec des crédits-cadres d'investissements routiers, définis tous les 4 ans par le Conseil d'État pour les gros travaux d'entretien, des crédits d'objets approuvés par le Grand Conseil pour les travaux d'assainissement ou d'entretien constructif conséquents, ou encore des crédits budgétaires pour l'entretien courant.

La nécessité de répondre aux besoins financiers des communes a bien été entendue et prise en compte par le groupe de projet dans la nouvelle LRVP. Il faut souligner que le projet de M. Christian Boss évoquait déjà partiellement certains thèmes actuels, qui ont toute leur importance dans une loi sur les routes moderne, comme les mesures environnementales, celles touchant à la sécurité et à la circulation (adaptations routières, déviations, création de zones 30, abaissement des limites de vitesse, mise en place d'îlots ou de giratoires, …) ou au stationnement. Par contre, d'autres aspects n'y étaient pas du tout ou insuffisamment abordés, comme l'entretien des ouvrages d'art, l'utilisation de la route par les transports publics, la pollution de l'air, les routes principales. Le résultat de l'analyse du projet était donc qu'il fallait remettre l'ouvrage sur le métier et le Département de la gestion du territoire (DDTE actuel) en a informé la commission législative par courrier du 27 août 2012.

L'ensemble des réflexions et analyses effectuées dès le début des activités du groupe de projet ont rapidement permis de définir un canevas des sujets à traiter et une structure

satisfaisante, réaliste et la plus complète possible pour la future loi neuchâteloise. Il n'était dès lors plus question d'une simple révision mais bien d'une refonte globale de la LRVP.

3.1.3. La méthode de travail

Après avoir analysé en profondeur la LRVP de 1849, le groupe de projet a examiné les législations existantes, fédérales et cantonales. Ces recherches ont permis de recueillir des informations riches et intéressantes, et d'observer la manière dont les cantons, particulièrement romands, ont souhaité présenter les divers sujets en lien avec leurs infrastructures routières. Cette étude a permis de constater que certains cantons ont, au fil du temps, complété et adapté leur législation suivant l'évolution des infrastructures routières, et surtout de leurs besoins spécifiques, en édictant une loi cantonale bien complète à laquelle se sont ajoutés un petit nombre de textes spécifiques complémentaires. D'autres cantons ont procédé inversement, soit en traitant chaque thème séparément, par une loi spécifique, un règlement d'exécution ou une ordonnance. Cette différence explique pourquoi les lois romandes sur les routes sont plus ou moins imposantes et volumineuses. Par ailleurs, la manière dont certains sujets ont été traités et les diverses organisations cantonales en matière de routes ont aussi pu être examinées de près et comparées. Par exemple, de par leur révision récente, les lois bernoise et vaudoise ont été de réelles sources d'information et d'inspiration, même si les sensibilités ne sont pas les mêmes que dans le canton de Neuchâtel, ni les spécificités géographiques, politiques ou financières. Au niveau fédéral, des lois, règlements et ordonnances existent en matière d'infrastructures routières ou de certains thèmes spécifiques, qui ne requièrent pas une législation ou des dispositions cantonales particulières.

Après avoir collecté suffisamment de documentation, le groupe de projet a rencontré les spécialistes de tous les services cantonaux concernés par la thématique routière (SPCH, SENE énergie et environnement, SCTR transports, SCAT aménagement du territoire et SFFN faune, forêts et nature), qui ont pu être informés du projet, faire leurs remarques et exprimer des demandes ou des besoins particuliers.

3.1.4 Le premier projet de LRVP et la pré-consultation de 2013

Sur la base des données précitées, le groupe de projet a élaboré une première version de loi, qui a été mise en pré-consultation durant l'été 2013. Les communes, principaux acteurs en matière de routes devant impérativement être consultés, ainsi que les services cantonaux susmentionnés (qui avaient, par ailleurs, directement ou indirectement participé à la rédaction de plusieurs articles), ont ainsi eu l’occasion d’exprimer un certain nombre de remarques et commentaires ciblés. Ces retours, riches en arguments, ont largement contribué à la consolidation et à la finalisation du projet qui vous est soumis aujourd'hui.

Le texte proposé en 2013 a bénéficié d'un accueil généralement positif. Il a été décrit plusieurs fois comme clair, pragmatique et synthétique, et la nécessité de rédiger une nouvelle loi a été reconnue. Néanmoins, si la pertinence du projet de loi a été relevée et la démarche en cours saluée, la crainte d’une réglementation trop rigide de la part de l'État figurait dans de nombreux commentaires. Le souhait d'instaurer des négociations bilatérales systématiques pour plusieurs thèmes et l'aspiration à un partenariat fort entre le canton et les communes ont été plusieurs fois évoqués. Les communes concernées ont notamment insisté sur le sujet des routes communales d'importance cantonale - à vocation touristique ou industrielle - s'agissant particulièrement des coûts liés à leur entretien. Les services de l'État consultés ont surtout mis en évidence leur souci d'adéquation avec les législations fédérale et cantonale touchant à leur domaine d'activité (LAT, LCAT, LEaux, LPGE), ainsi qu’avec les législations, réglementations et directives spécifiques au Plan directeur cantonal, au Projet d'agglomération, à la péréquation financière et au désenchevêtrement des tâches. À plusieurs reprises, des préoccupations liées aux

aspects et besoins environnementaux, aux questions d'aménagement du territoire et à la mobilité, dont les réseaux de transports publics, ont été discutées.

Les remarques touchant la question du financement et de la répartition des moyens financiers ont aussi été très nombreuses, avec les craintes d'un report de charges sur les communes. Vu la récurrence des commentaires à ce sujet, les communes souhaitaient être rassurées sur le fait que telle n'était pas la volonté de l'État. La suppression du FRC n'a jamais été considérée comme un problème. Pour toutes ces raisons, le projet de loi ici soumis a repris et consolidé sa proposition de nouveau système de financement, qui permettra à chaque commune d'envisager plus sereinement les tâches qui lui incombent et, cas échéant, de planifier librement l'utilisation des fonds qui lui seront alloués annuellement, puisque les sommes versées devront spécifiquement être affectées à l'entretien de leurs routes. Les nombreuses critiques des communes quant à l'absence de données chiffrées, qui les auraient aidées dans leurs réflexions, ont été prises en compte. Ainsi, le présent rapport en comporte un certain nombre, dans un souci de transparence.

Globalement, le fort taux de participation à la pré-consultation a encouragé le canton à poursuivre la refonte totale de la LRVP. Le choix d'une pré-consultation a été décidé en tenant compte de la sensibilité des sujets traités ainsi que de l'ampleur du projet. Il va dans le sens de l'implication d'un maximum de partenaires, de leur collaboration et de leur appui. Une synthèse élaborée avec toutes les remarques et questions, tous les commentaires reçus lors de la pré-consultation, mais aussi avec les réponses qui leur ont été apportées, a nettement contribué à enrichir le projet de loi par la suite. Ce document de synthèse terminé à mi-janvier 2015 a constitué une réelle source d'inspiration pour le groupe de projet dans la suite de ses travaux.

3.1.5 Le deuxième projet de LRVP et la consultation de 2018

Après une préconsultation menée en 2013, qui a permis un certain nombre d'ajustements du projet, le rapport « Routes neuchâteloises 2020 » a été mis en consultation officielle durant l'été 2018. Un dossier complet, constitué du rapport proprement dit, du projet de loi sur les routes et voies publiques avec ses commentaires article par article et de plusieurs annexes complémentaires, a été envoyé le 19 juin 2018 à 106 destinataires, qui devaient communiquer leur position jusqu'au 20 septembre 2018. Cinquante-huit des entités consultées, communes, partis politiques, associations et groupes d'intérêt concernés, soit 61%, se sont exprimées. Chaque question soulevée dans le cadre de la consultation, chaque proposition a été discutée et traitée au sein du groupe de projet. Une analyse ciblée a été faite des réponses reçues, dont le résultat a été synthétisé dans un rapport.

Dans l'ensemble, le principe de la révision de la LRVP a été salué, mais le projet mis en consultation a soulevé de multiples observations sur la forme, notamment quant au questions financières et de répartition des tâches et compétences entre canton et communes. La crainte de reports de charges insurmontables et inacceptables pour les communes a été évoquée par nombre des entités consultées. Les avis étaient plutôt mitigés voire négatifs concernant les conséquences pour les communes de la réorganisation du réseau routier cantonal, notamment en lien avec le transfert de l'entretien des routes cantonales en localité (jugé inopportun, incohérent et peu pratique, notamment en ce qui concerne le déneigement).

Le déclassement prévu de certaines routes cantonales, notamment le manque de précisions quant aux critères appliqués pour en définir la liste, a également suscité des remarques de la part des communes. Les modalités de leur remise en état ont été jugées discutables et propres à occasionner des surcoûts difficilement supportables pour certaines communes. Plusieurs acteurs ont en effet estimé que, si les communes doivent reprendre des routes cantonales déclassées, ces dernières devraient préalablement être

remises en état par le canton, alors que le projet proposait un transfert sans remise en état, préalable, avec un subventionnement partiel garanti pour une durée de 8 ans.

La vocation particulière de certaines routes appelées à être déclassées (notamment des accès aux sites touristiques ou situées à proximité de centres commerciaux) a été mise en exergue par plusieurs communes directement concernées, qui estiment que ces tronçons devraient rester ou même devenir cantonaux.

La suppression du fonds des routes communales (FRC) a été généralement bien comprise et acceptée, de même que le principe d'une allocation financière annuelle en faveur des communes, même si la part du produit de la taxe automobile à distribuer, soit 5%, a généralement été jugée insuffisante, notamment pour couvrir les nouvelles charges déléguées aux communes.

Le système de financement proposé a fait l'objet de nombreux commentaires. Si le fait d'intégrer la longueur pondérée des réseaux routiers communaux et l'altitude moyenne de la commune dans la clé de répartition de la part de la taxe a été bien comprise, l'intégration dans la pondération d'autres critères a été suggérée, telle la taille des communes (surface du territoire communal), la charge de trafic ou la présence de transports publics, et la surface des différentes voies de circulation (routes, pistes cyclables). Par ailleurs, la non prise en compte des routes communales classées en *Bordiers autorisés* dans le calcul des longueurs des réseaux a été critiquée à plusieurs reprises.

L'utilisation du solde du FRC pour la remise en état de routes cantonales déclassées a essuyé quelques critiques, certaines entités estimant que cette manne financière appartient aux communes et qu'elle devrait leur revenir. Ces remarques n'ont toutefois pas été prises en compte dans la mesure où l'alinéa 2 de l'article 35a de l'actuelle LRVP stipule que *La part non utilisée de l'attribution annuelle (au FRC) est affectée à l'entretien des routes cantonales*.

L'importance de traiter la mobilité douce (piétonne et cycliste) de manière adéquate a souvent été évoquée, notamment dans le souci d'une adéquation optimale entre les dispositions de la LRVP et celles inscrites dans la loi sur la mobilité douce.

L'art. 56 du projet de LRVP prévoit qu'à l'exception des tunnels et des carrefours ou giratoires du réseau routier cantonal hors localité, l'éclairage des routes publiques est de la compétence des communes, qui en assument l'installation, l'entretien, l'exploitation et le renouvellement. Cette disposition a généralement été jugée satisfaisante. Par ailleurs, la répartition des responsabilités en matière d'éclairage des PPP, s'agissant d'un conflit d'intérêt entre mesures sécuritaires et écologiques, n'a pas été bien comprise.

Les avis déplorant un manque d'informations et de précisions ont été entendues, et les apports jugés nécessaires ont été intégrés dans le présent rapport, dans le projet de loi et dans les commentaires.

Certains commentaires reçus montrent que le règlement d'exécution est attendu. Si certaines entités ont déploré de ne pouvoir en prendre connaissance simultanément au projet de loi, d'autres ont demandé à être consultées en temps voulu.

L'objectif étant de moderniser la LRVP et le réseau des routes cantonales sans reporter des charges excessives sur les communes, et vu les remarques et observations reçues, décision a été prise de retirer du rapport traitant de la péréquation financière cantonale les aspects relatifs à la nouvelle LRVP. De plus, des ajustements du projet mis en consultation ont été envisagés, notamment dans le but de proposer une solution moins lourde et sensible en termes de changements législatifs et de charges pour les communes.

Les modifications ci-dessous ont été apportées au rapport « Routes neuchâteloises 2020 » et au projet de LRVP :

- Le transfert aux communes de l'entretien des routes cantonales en localité est abandonné. Il reste à charge du canton ;
- Une analyse fine a été faite de la pertinence de chacun des déclassements routiers prévus et la longueur totale de routes déclassées est ramenée de 52,9 kilomètres à 43 kilomètres ;
- Les modalités du transfert des routes déclassées ainsi que du financement de leur remise en état ont été revues. Il est prévu de distribuer forfaitairement aux communes concernées une part importante des montants estimés pour la remise en état des tronçons qu'elles reprennent (route, ouvrages d'art et murs de soutènement). À cet effet, une demande de crédit à hauteur de 6 millions de francs a été intégrée au rapport, qui s'ajoutera au solde du FRC estimé à 5,7 millions de francs à fin 2019. Ces montants seront versés aux communes lors du transfert des RC déclassées ;
- Il a été confirmé que la dimension touristique ne doit pas avoir d'influence sur la structure du réseau routier. Les flux touristiques sont temporaires et l'accessibilité aux sites concernés peut être assurée aussi bien par des routes cantonales que communales. Ni le critère du tourisme ni celui de la charge de trafic ne sont jugés déterminants pour décider du classement d'une route dans le réseau routier cantonal. La fonction d'une route cantonale est principalement de relier les régions entre elles, ainsi que, en principe, les localités entre elles ;
- En lien avec le financement, et plus particulièrement avec la distribution annuelle aux communes d'une part des recettes de la taxe sur les véhicules à moteur, ladite part à été abaissée de 5 à 2% et le critère de l'altitude a été adapté en intégrant l'altitude pondérée réelle des routes communales, ainsi que par l'augmentation de la majoration de 1,35 à 1,50. Une éventuelle prise en compte des routes communales classées *Bordiers autorisés* dans le calcul des longueurs des réseaux est encore à l'étude ;
- La complémentarité de la LRVP avec la LMD et la LI-LCPR a été vérifiée. Le projet de LRVP stipule clairement qu'une route publique accueille tous les types de mobilité ;
- Le sujet de l'éclairage public a été précisé dans le rapport et dans la loi. Il sera traité dans le règlement d'exécution, conformément au droit ;
- Dans la nouvelle mouture du rapport, une attention particulière a été portée à l'explicitation des données chiffrées, affinées pour une meilleure compréhension ;

3.2. La mobilité douce

Conformément à ce qui figure dans le Plan directeur de 2018 (fiche A_27 Promouvoir la mobilité douce), ce thème devait initialement figurer dans la nouvelle LRVP, pour :

– établir un concept de réseaux piétonniers et cyclistes denses, directs et sûrs, au plan local, régional et cantonal ;
– prendre en compte la de manière systématique dans tous les projets d'aménagement, au même titre que les autres moyens de transports ;
– réaliser les mesures nécessaires à la mobilité douce sur les réseaux routiers cantonal et communaux.

Le 28 février 2016, en acceptant à une très large majorité de 84,17% le projet cantonal « Neuchâtel Mobilité 2030 », le peuple validait également la « Stratégie de mobilité douce » présentée au Grand Conseil le 29 septembre 2015 dans le rapport du Conseil d'État du 6 juillet 2015. Après discussion entre le groupe de projet et les services cantonaux concernés par cette thématique qui, pour rappel, est l'un des quatre piliers de la stratégie de mobilité, le canton a décidé de mettre en œuvre une loi spécifique relative à la mobilité douce cyclable, la mobilité piétonne étant déjà traitée dans la loi d'introduction de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LI-

LCPR). Le choix de ne pas traiter spécifiquement de la mobilité douce dans la nouvelle loi sur les routes et voies publiques a notamment été dicté par le fait que les mécanismes de financement y relatifs lui sont propres (mécanismes de subventionnement aux communes, crédit d'investissement spécifique de 20 millions de francs pour la période 2015 et 2035), qu'ils ne se calquent pas sur ceux du domaine routier et que la planification liée est indépendante de celle du réseau routier, qui n'est pas le seul domaine dans lequel la mobilité douce s'insère.

Par conséquent, toutes les dispositions relatives aux réseaux cyclables ont été retirées du projet de LRVP soumis, qui rappelle toutefois le principe en vertu duquel la route doit demeurer un support pouvant accueillir toutes les formes de mobilité (véhicules motorisés, transports publics et mobilité douce). Le maintien du principe de coordination qui doit exister entre les acteurs de la route et ceux de la mobilité douce y figure également.

3.3. Le système suisse et la répartition des compétences entre collectivités publiques

3.3.1. Généralités

Les voies de communication les plus importantes présentant un intérêt à l'échelle nationale sont déclarées routes nationales par l'Assemblée fédérale. La Confédération les construit, les entretient et les exploite. Les cantons et les communes, quant à eux, prennent en charge les infrastructures routières situées sur leurs territoires. Canton et communes sont ainsi responsables de la construction, de l'entretien et de l'exploitation de leurs réseaux routiers respectifs. Comme on le verra ci-après, le financement des infrastructures routières n'est pas réparti entre les trois niveaux institutionnels aussi clairement que les responsabilités.

3.3.2. Le contexte suisse[1]

S'agissant du financement des infrastructures routières suisses, l'OFROU précise les modalités actuelles suivantes :

- **les infrastructures routières fédérales** sont financées au moyen de deux instruments : le financement spécial pour la circulation routière et, dès le 1er janvier 2018, le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA). Le financement des tâches et des dépenses liées à la circulation routière dépend principalement des taxes et des impôts spéciaux à affectation obligatoire (impôt et surtaxe sur les huiles minérales, redevance poids lourds, vignette autoroutière). En ce qui concerne l'achèvement du réseau des routes nationales (il reste encore environ 80 kilomètres à construire), les cantons concernés y participeront jusqu'à son terme ;
- **les infrastructures routières cantonales** sont financées de manière différente. À l'instar de la Confédération, plusieurs cantons disposent de leurs propres fonds ou financements spéciaux alimentés par des recettes à affectation obligatoire. Les moyens nécessaires au financement des infrastructures routières cantonales proviennent entièrement ou partiellement des impôts cantonaux sur les véhicules automobiles, de contributions issues du financement spécial pour la circulation routière redistribuées par la Confédération, de la quote-part des cantons à la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations, ainsi que des ressources budgétaires générales ;

[1] OFROU : https://www.astra.admin.ch/astra/fr/home/themes/strassenfinanzierung/responsabilites.html

- **les infrastructures routières communales**, quant à elles, sont principalement financées par les ressources budgétaires générales. Il arrive que les communes perçoivent des contributions des cantons. Elles reçoivent aussi des allocations issues du fonds d'infrastructure de la Confédération lorsqu'il s'agit de financer des mesures visant à adapter les infrastructures de transport dans les villes ou les agglomérations (projets d'agglomération).

3.3.3. Les changements récents et à venir

Les grands projets de transport nécessitent des investissements importants, impliquent un financement suffisant et une planification orientée sur le long terme. Comme déjà mentionné ci-avant, dans le but d'assurer un financement pérenne des routes nationales et du trafic d'agglomération, le Conseil fédéral a décidé de créer, par la voie constitutionnelle, un fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) à l'image du FAIF constitué en 2014 pour le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire.

Intégrant le nouvel arrêté sur le réseau des routes nationales (NAR), la création du fonds FORTA a largement été acceptée par le peuple suisse le 12 février 2017. Cette approbation incluait la modification, dès le 1er janvier 2018, de la clé de répartition des recettes de l'impôt sur les huiles minérales (60% pour les routes et 40% pour la caisse générale de la Confédération), ainsi que, dès le 1er janvier 2020, la mise en œuvre d'une participation annuelle des cantons à hauteur de 60 millions de francs, dont 5,97 millions de francs pour le canton de Neuchâtel (chiffres OFROU, base 2014), réalisée par le biais d'une diminution des contributions fédérales versées.

Ce nouveau fonds remplacera l'actuel fonds d'infrastructure et servira à achever le réseau des routes nationales et à l'entretenir, à éliminer des goulets d'étranglement sur le réseau routier national et à réaliser des projets dans les agglomérations.

3.4. Le contexte cantonal

Le Conseil d'État se réjouit du large soutien de la population neuchâteloise à sa stratégie « Neuchâtel Mobilité 2030 », bâtie sur les quatre piliers que sont les transports publics, les routes nationales, les routes cantonales et la mobilité douce, visant à moderniser les infrastructures de mobilité de notre canton et conséquemment à dynamiser son développement socio-économique et territorial dans une perspective de complémentarité et de durabilité. Les résultats massivement positifs (84,17%) obtenus lors de la votation cantonale du 28 février 2016 constituent un pas important pour des infrastructures de transport performantes et complémentaires, malgré un contexte économique et financier délicat.

Dans son plan de législature 2014-2017, le Conseil d'État exprimait déjà le souhait d'adapter la hiérarchisation du réseau routier cantonal pour des raisons financières. Les 450 kilomètres que compte approximativement le réseau routier cantonal génèrent en effet des charges de fonctionnement et d'entretien conséquentes, notamment pour garantir la viabilité de l'infrastructure dont le déneigement, la signalisation, les mesures de sécurisation ou les transactions foncières.

Le plan de législature 2018-2021 s'inscrit dans la continuité du précédent, fixant 4 axes stratégiques et 16 défis et ambitions pour l'avenir du canton. Il y est notamment question d'attractivité et de cohésion territoriale, mais également de nécessité d'assainir les finances publiques et d'optimiser les prestations publiques.

Dans ce contexte et par souci d'efficience, une analyse approfondie des réseaux routiers du canton a été menée dans le but de redéfinir clairement les fonctionnalités des routes cantonales et communales. Un examen critique a permis de désigner les infrastructures assurant véritablement une fonction de route cantonale, conformément aux critères retenus et aux besoins réels des diverses régions du canton. Sur le fond, une route cantonale doit avoir une fonction régionale et non seulement locale. Typiquement, la charge de trafic que doit supporter une route n'est pas un critère pertinent pour juger de l'éligibilité d'une route au statut cantonal. Ces réflexions ont permis de mettre en évidence des routes (43 kilomètres au total) aujourd'hui cantonales mais ne répondant pas aux nouvelles définitions. Ces routes seront déclassées pour devenir des routes communales, puis remises aux communes concernées avec transfert de propriété.

L'acceptation au niveau national, le 12 février 2017, de la création du fonds FORTA intégrant le nouvel arrêté sur le réseau des routes nationales (NAR), aura des répercussions conséquentes pour le canton de Neuchâtel. En effet, à partir de 2020, les routes cantonales H20 (Le Col-des-Roches – Le Locle – La Chaux-de-Fonds – Neuchâtel-Vauseyon) et T10 (Thielle – frontière bernoise), qui appartiennent au réseau des routes principales suisses, seront intégrées dans le réseau des routes nationales. Ce transfert permettra notamment de relier les villes de La Chaux-de-Fonds et du Locle au réseau des routes nationales, par la H20 qui deviendra N20. Dès le 1er janvier 2020, 28,1 kilomètres seront ainsi soustraits de la longueur du réseau des routes cantonales – auxquels il faut ajouter plus de 10 kilomètres de bretelles et de chaussées de raccordement – et, de ce fait, complètement assumés par la Confédération.

Il faut cependant distinguer le transfert de propriété du transfert des charges financières. La propriété foncière du tronçon allant du Col-des-Roches au giratoire du Bas-du-Reymond ne sera pas transférée à la Confédération. En revanche, les charges d'entretien courant, d'entretien constructif et d'exploitation seront entièrement à la charge de l'OFROU jusqu'à l'ouverture successive des contournements du Locle et de La Chaux-de-Fonds. Il est renoncé à un transfert de propriété puisqu'à terme, après l'ouverture des deux contournements, les 9,2 kilomètres de chaussées concernées redeviendront cantonaux, deux routes nationales parallèles ne pouvant subsister.

3.5. La nouvelle LRVP

3.5.1. Objectifs

Les objectifs du projet de nouvelle LRVP reflètent la volonté politique de :

- codifier la pratique actuelle, fournir une base légale claire aux propriétaires des routes pour qu'ils puissent en assumer l'aménagement, l'entretien et l'exploitation selon des règles bien définies, et ancrer un partage des compétences entre collectivités publiques ;
- s'adapter au droit fédéral (environnement, territoire, etc.) ;
- s'adapter au droit cantonal (environnement, territoire, etc.) ;
- intégrer la mobilité douce dans l'aménagement des routes et dans les processus décisionnels y relatifs ;
- tenir compte des besoins relatifs au développement de l'urbanisation et des agglomérations ;
- contribuer à l'assainissement des finances publiques en optimisant les prestations ;
- revoir la hiérarchisation du réseau routier cantonal ;
- créer un mécanisme de financement pérenne et équitable pour aider les communes à assumer les coûts de leur réseau routier, en concrétisant un meilleur équilibre péréquatif intercommunal.

3.5.2. Codification et base légale

Le projet de loi répond aux objectifs énumérés ci-dessus en définissant la répartition des compétences financières, pour la construction ou pour l'entretien, et en codifiant la pratique actuelle, établie depuis nombre d'années de manière consensuelle et/ou conventionnelle avec chaque commune. Même si, aujourd'hui, les pratiques reposent sur des bases légales fragiles, force est de constater l'absence de recours ou de contestations. Le texte ici soumis est celui d'une loi technique, qui se limite à des principes généraux. Son règlement d'exécution, en cours de préparation, en fixera les modalités et les détails d'application.

3.5.3. Adaptation au droit fédéral

Le projet s'intègre dans le contexte existant. Il rappelle, dans le préambule et dès le premier article, les limites imposées par le droit fédéral (cf. art. 20 al. 2), par exemple en matière d'aménagement du territoire (art. 2 al. 3 let. b, 28 al. 3), et prend en compte la dimension environnementale (art. 37, 51 al. 5, et 70 al. 2). Il intègre également un principe de coordination, qui oblige les autorités concernées à se concerter lorsque leurs compétences se chevauchent (art. 13, 39, 41 al. 3, 44 al. 2).

3.5.4 Besoins relatifs au développement de l'urbanisation et des agglomérations

Une saine gestion des problèmes liés à l'urbanisation et à la densification implique une action de proximité. Les communes sont les premières concernées. Elles doivent disposer des moyens leur permettant d'établir une politique coordonnée du trafic, des transports publics et de la mobilité douce, permettant notamment l'accès aux infrastructures publiques et aux commerces. C'est la raison pour laquelle des compétences sont formellement octroyées aux communes quant aux routes cantonales en localité, sous réserve de l'approbation du service. Elles pourront ainsi cibler les efforts à entreprendre ou choisir les aménagements adéquats de modération du trafic et de sécurisation des usagers (art. 86) en fonction des circonstances locales. La construction et l'entretien des routes cantonales incombe au canton, les communes pouvant solliciter, en localité, des aménagements supplémentaires (art. 42 al. 4) par rapport aux standards, pour autant qu'elles en assument les surcoûts. Ces dispositions permettent aux communes d'accroître leur autonomie, tout en pouvant compter sur les compétences du canton, par les conseils du service des ponts et chaussées (art. 9 al. 2). Pour les mêmes raisons, la construction et l'aménagement des trottoirs sont de compétence communale (art. 28 al. 2 let. c et 41 al. 2).

Par ailleurs, si la nouvelle loi sur les routes et voies publiques ne fait globalement que consolider des principes déjà acquis et usités en les formalisant de manière claire, elle intègre toutefois la nouvelle notion de « besoin lié à l'urbanisation », aussi bien pour la construction et l'entretien que pour l'aménagement et l'exploitation des routes. En effet, si l'on considère que l'urbanisation crée le besoin, les améliorations du cadre de vie de la population et la sécurité des administrés qui y sont clairement liées, tels les trottoirs, sont logiquement à charge des collectivités locales, que ce soit au sein de la localité ou hors de celle-ci. Ainsi, la nouvelle loi dispose que l'entretien courant de tous les trottoirs soit sous la responsabilité et à charge des communes (art. 51 al. 2).

Pour prendre en compte correctement les coûts d'entretien en localité pour les communes, la clé de répartition des moyens issus de la taxe sur les véhicules à moteur prévoit une pondération doublée. De plus, en matière d'aménagements urbains, pour les localités comprises dans l'agglomération RUN, des montants fédéraux peuvent être obtenus dans le cadre des projets d'agglomération.

3.5.5. Adaptation de la hiérarchisation du réseau routier cantonal

Comme déjà indiqué, un des objectifs de la nouvelle LRVP est d'adapter la hiérarchisation du réseau routier cantonal, afin de répondre à une logique définissant le réseau routier cantonal comme utile au trafic régional et suprarégional et, en principe, à la desserte des localités (art. 17 al. 2). Le principe admis repose sur le fait que l'Etat doit premièrement assumer la tâche de relier les régions entre elles, de les desservir pour assurer que leur économie, leurs services et leur accessibilité croissent de manière équilibrée sur tout le territoire cantonal. Dans leur très grande majorité, les routes retenues dans le réseau cantonal entrent dans cette catégorie. Aujourd'hui, certaines routes ont un statut cantonal alors qu'elles n'en ont plus la fonction, compte tenu de l'extension des localités, de l'urbanisation, de l'ouverture d'autres routes, etc. C'est la raison pour laquelle le projet intègre un mécanisme de déclassement et de transfert de telles routes (art. 22).

Le plan du réseau routier cantonal (annexe 1) présente la structure des routes cantonales après redéfinition des divers réseaux routiers et le déclassement de 43 kilomètres de routes cantonales. Les communes concernées par ces déclassements sont les suivantes :

Commune	Longueur [m]	Commune	Longueur [m]
Boudry	1'873	Les Verrières	820
Brot-Plamboz	3'726	Lignières	983
Corcelles – Cormondrèche	2'141	Milvignes	2'768
Enges	875	Neuchâtel	6'650
La Grande-Béroche	4'719	Rochefort	2'062
La Sagne	790	Valangin	1'174
Hauterive	1'045	Val-de-Ruz	7'370
La Côte-aux-Fées	1'579	Val-de-Travers	3'676
La Tène	757		

S'agissant des tronçons cantonaux déclassés (en et hors localité), un principe a été admis consistant à les transférer aux communes dès l'entrée en vigueur de la LRVP, dans la mesure où le transfert de ces routes en une seule opération permet à l'État d'être déchargé de leur entretien, d'adapter les budgets en conséquence sur un seul exercice et, dans la mesure du possible, de se réorganiser dès le transfert réalisé.

Afin de soutenir les communes concernées, le canton a procédé à un état des lieux détaillé de l'état de la structure routière pour chacun des tronçons cantonaux déclassés et à une synthèse des besoins de remise en état respectifs, qui a permis d'établir une estimation financière de leur coût (annexe 3). Cette annexe permet aux communes concernées de savoir de quel financement elles bénéficieront pour, cas échéant, procéder auxdits travaux.

Par ailleurs, les ouvrages d'art (OA) se trouvant sur les tronçons déclassés – ponts, ponceaux, buses, passages inférieurs et supérieurs –, ainsi que les 9 kilomètres de murs de soutènement jalonnant ces routes, font l'objet des inventaires figurant dans les annexes 4 et 5. Les listes de ces ouvrages et murs ont été additionnées d'une estimation des montants à prévoir pour les remises en état nécessaires.

L'estimation des coûts de remise en état de l'ensemble des tronçons cantonaux déclassés se présente comme suit, pour un coût total de 11,7 millions de francs :

- réfections routières 8,4 millions de francs
- assainissement des ouvrages d'art 0,4 million de francs
- assainissement des murs de soutènement 2,9 millions de francs

Le financement nécessaire à ces remises en état sera assuré au travers d'un versement aux communes concernées à compter de l'entrée en vigueur de la LRVP :

- en prélevant le solde de la fortune du FRC au moment de sa dissolution (voir ci-dessous pt. 3.5.8. et art. 90), soit environ 5,7 millions de francs, pour le financement de travaux d'entretien courant ;
- par un crédit spécifique de 6 millions de francs dont le décret est joint au présent rapport. Dans le cadre de l'entretien des routes, les communes pouvant décider la manière dont elles utiliseront la part reçue, l'amortissement dudit crédit a été fixé à 10 ans.

Les montants versés, qui devront être affectés au domaine routier et pourront être conservés à cet effet, permettront de couvrir l'entier des coûts de remise en état, que les communes pourront réaliser de manière coordonnée avec les projets qu'elles envisagent par ailleurs.

3.5.6. Bruit routier

Depuis la réforme de la péréquation financière et la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons (RPT), en 2008, des objectifs environnementaux à atteindre ont été définis dans des conventions-programmes, qui en fixent le calendrier de réalisation par le canton et le subventionnement par la Confédération par périodes de 4 ans. Les trois premières périodes du programme (2008-2011, 2012-2015 et 2016-2018) pour le bruit routier et l'isolation acoustique sont terminées. Comme il apparassait clairement que l'ensemble des projets ne seraient pas terminés d'ici au 31 mars 2018 en Suisse et comme l'enveloppe de financement y relative n'avait pas entièrement été utilisée, le Conseil fédéral a répondu positivement, en été 2018, à une motion parlementaire en modifiant l'ordonnance sur la protection contre le bruit et en prévoyant une prolongation des subventions de 4 années supplémentaires pour le régime des conventions-programmes, soit jusqu'au 31 décembre 2022. Ainsi, la quatrième convention-programme est en passe d'être conclue, couvant les années 2019 à 2022. A l'égard de la Confédération, le canton est responsables de la mise en œuvre du programme. L'article 37 du projet le prévoit.

Après cette nouvelle échéance, les assainissements resteront obligatoires, tant pour le canton que pour les communes, chacun pour leurs routes, mais ne bénéficieront en principe plus de subventionnement fédéral.

3.5.7. LRVP et mobilité douce

Bien que la mobilité douce dispose de sa propre législation cantonale, il est apparu cohérent de maintenir quelques principes généraux à ce sujet dans la LRVP. Dans le respect des fiches de coordination du Plan directeur cantonal, la LRVP mentionne un objectif visant à favoriser la cohabitation de l'ensemble des usagers pour toutes les formes de mobilité (art. 5 al. 1 let. d), ce qui indique bien que la route n'est pas réservée qu'aux seuls véhicules automobiles. Le projet de LRVP contient un chapitre consacré aux réseaux, aux aménagements et aux mesures de mobilité douce (ch. 2, art. 12 et 13) rappelant que les itinéraires de mobilité douce font partie des voies publiques mais que leur planification, réalisation et entretien disposent de mécanismes propres. L'article 12 renvoie à la législation sur la mobilité douce (LMD et LI-LCPR) et l'article 13 impose aux autorités concernées de coordonner leurs actions pour garantir une planification et des infrastructures en matière de mobilité douce qui soient adaptées aux besoins des usagers.

3.5.8. Financement

a) Recettes cantonales

Taxe des véhicules automobiles, des remorques et des bateaux

En 2018, les recettes des taxes sur les véhicules à moteur se sont élevées à environ 47,7 millions de francs (dont environ 1 million reste acquis au SCAN pour le financement de l'encaissement de la taxe). Conformément à la loi sur la taxe des véhicules automobiles, des remorques et des bateaux (LTVRB) du 6 octobre 1992 (RSN 761.20), 4% du produit des taxes, y compris les droits supplémentaires perçus en vertu de l'article précédent, sont aujourd'hui versés dans un fonds spécial dénommé fonds des routes communales, géré par l'État (art. 16 al. 1 LTVRB). Partant, les 96% restants du produit des taxes sont versés à l'État et utilisés pour le financement de l'ensemble des charges routières assumées par les services qui en ont la mission. Pour la Police neuchâteloise, ces charges concernent principalement la sécurité et la prévention routières, les contrôles, les interventions en cas d'accident, etc. Pour le service des ponts et chaussées, elles concernent la planification, la construction, l'exploitation et l'entretien du réseau des routes cantonales.

b) Recettes fédérales

Les recettes attribuées au service des ponts et chaussées (env. 18 millions) proviennent pour l'essentiel de la redistribution des taxes fédérales (impôt sur les huiles minérales et redevance poids lourds, env. 13 millions) et plus accessoirement des patentes et concessions sur domaine public (env. 2,5 millions). Ces recettes couvrent uniquement les charges de personnel. La révision de la LRVP n'aura pas d'influence sur le niveau de ces recettes.

Contributions pour les routes principales suisses

Dans la mesure où ces contributions fédérales sont affectées aux routes, elles sont attribuées à des travaux d'investissement, déduction faite du montant annuel destiné à la couverture des coûts d'entretien courant et d'exploitation desdites routes. Ces recettes sont versées sur un compte de financement spécial, mentionné à l'art. 29 de la nouvelle LRVP. Ledit article, cas échéant additionné d'une modification ultérieure de la LFinEC, règleront formellement les principes de comptabilisation et d'utilisation de ces contributions fédérales.

c) Participation cantonale aux charges routières communales

Actuellement, les communes se voient mettre chaque année à disposition environ 1,9 million de francs, montant alloué au FRC, soit 4% du produit de la taxe sur les véhicules automobiles, les remorques et les bateaux. Cette part n'a eu de cesse de varier, depuis 1954. Elle a notamment été totalement suspendue entre 1999 et 2002 et diminuée de moitié entre 2003 et 2005. Suite à l'introduction des mécanismes de maîtrise des finances cantonales, plébiscitée par les Neuchâtelois le 5 juin 2005, l'attribution au FRC a été réduite de 3% à 1,5% pour les années 2006 et 2007, par décret du Grand Conseil daté du 7 décembre 2005. Selon l'article 35b de l'actuelle loi sur les routes et voies publiques, l'attribution d'une part du FRC à un projet communal est consentie dans la limite des fonds disponibles, sur décision du Conseil d'État qui en fixe les conditions et le montant.

d) Nouvelles ressources communales

À ce jour, les statistiques montrent que seule une minorité de communes du canton ont réellement pu profiter des ressources du FRC pour maintenir leurs voies de communication (voir p. 4 et 5), eu égard aux conditions à remplir pour pouvoir bénéficier d'une subvention. En effet, d'une part, seule une partie des réseaux communaux (routes d'intérêt régional et non seulement local) est subventionnable et, d'autre part, le taux des subventions oscille

entre 24% et 68% des coûts effectifs des travaux réalisés. Les communes dont la capacité financière n'est pas suffisante pour assumer la part non subventionnée renoncent souvent à réaliser les travaux nécessaires ou procèdent à un entretien minimal au travers de travaux de réparation localisés non subventionables. Ce système s'avère inéquitable et insatisfaisant pour beaucoup de communes.

Souhaitant mettre en place un mode de financement des infrastructures routières communales plus juste, la nouvelle LRVP propose un partage annuel des ressources mettant concrètement des moyens financiers à disposition de chaque commune neuchâteloise. Pour ce faire, le FRC doit être dissout et remplacé par un autre système de redistribution d'une part des taxes sur les véhicules à moteur.

Ainsi, après avoir soigneusement évalué les conséquences financières découlant de la mise en œuvre du projet de loi révisé, le Conseil d'État a finalement arrêté à 2% le pourcentage des taxes sur les véhicules à moteur pouvant être redistribué aux communes, ce qui leur permettra de couvrir une partie des charges issues du réseau routier. Ce taux de 2%, figurera expressément dans la LTVRB.

La mise à disposition de moyens financiers aux communes a été repensée dans le sens d'une allocation financière annuelle qui devra être affectée à leur réseau routier et leur permettra d'assumer les tâches et responsabilités qui leur incombent dans ce domaine, soit non seulement l'entretien, mais aussi l'exploitation, les aménagements et la planification des travaux qu'elles entendent réaliser. Cette allocation est calculée en fonction de la longueur des réseaux communaux publics (routes communales revêtues, ouvertes sans restriction à la circulation publique), à laquelle s'ajoutent la part des 43 kilomètres de routes cantonales déclassées qui leur revient et la longueur des pistes cyclables utilitaires revêtues sises hors localité le long des routes cantonales.

De plus, dans le calcul de la répartition, les longueurs de routes en localité sont comptabilisées à double pour tenir compte des standards d'entretien plus élevés qui s'y appliquent, ainsi que de l'effet de dégradation accélérée produit par la présence des réseaux souterrains. En effet, les équipements qui s'y trouvent presque systématiquement – essentiellement diverses canalisations, l'éclairage et les trottoirs –, les coûts d'entretien et d'exploitation des tronçons en localité sont plus élevés de par les nettoyages et réparations que ces équipements nécessitent.

Finalement, il a encore été tenu compte du paramètre de l'altitude dans la mesure où les sollicitations climatiques et découlant des opérations d'entretien hivernal sont sensiblement plus intenses à 1'000 mètres qu'à 500 mètres.

En synthèse, compte tenu de ce qui précède, les facteurs déterminant le calcul de l'allocation annuelle versée à chaque commune, sont :

- la longueur des réseaux routiers communaux (incluant les routes cantonales déclassées), calculée selon les principes suivants :
    a) longueur des tronçons situés en localité comptabilisée deux fois pour tenir compte des coûts d'entretien supplémentaires générés par l'urbanisation (canalisations, trottoirs, nettoyages divers, …) ;
    b) longueur des routes communales hors localité ;
    c) longueur des pistes cyclables utilitaires revêtues sises le long des routes cantonales hors localité, comptabilisée avec une pondération de 0,5 compte tenu des standards d'entretien réduits qui s'y appliquent par rapport à ceux que nécessite l'entretien d'une route.

- un facteur de pondération linéaire tenant compte de l'altitude moyenne pondérée des réseaux de routes communales (facteur 1 en plaine, allant jusqu'à 1,5 pour les altitudes supérieures à 1'000 mètres).

La charge de trafic n'a pas été retenue pour le calcul de l'allocation annuelle versée à chaque commune. En effet, si ce critère était pris en considération, les charges de trafic sur les routes communales devraient aussi être prises en compte, ainsi que les taux de poids lourds et les transports publics. Les quantités de données à traiter deviendraient ainsi beaucoup trop nombreuses et complexes, leur interprétation hasardeuse et leur mise à jour périodique extrêmement longue et onéreuse. Par ailleurs, la dégradation des routes en ville ou en campagne sont similaires, l'action des bus en ville étant compensée par celle des tracteurs, chars ou transports de long-bois en milieu rural. De plus, les routes en ville sont généralement mieux dimensionnées qu'en campagne, puisqu'elles ont justement été conçues pour des charges de trafic plus importantes en charge et en intensité. Il est utile d'insister sur le fait que les longueurs des routes communales sises en localité ont été doublées pour le calcul de l'allocation versée annuellement à chaque commune.

En annexe au présent rapport se trouve un tableau, illustrant la répartition financière entre les communes, établie en intégrant les facteurs énumérés ci-dessus (annexe 7).

Parallèlement à la mise en consultation du projet de loi, une mise à jour des plans des routes communales revêtues et ouvertes à la circulation publique a été faite, intégrant toutes les modifications intervenues depuis mars 2013, date de leur dernière actualisation. Sur les plans envoyés aux communes figuraient les routes cantonales déclassées, ainsi que les pistes cyclables revêtues (selon PDCMC) prises en compte dans le calcul de la répartition de la part attribuée aux communes des taxes sur les véhicules à moteur.

En outre, des ressources potentielles peuvent être escomptées par les communes, notamment par la possibilité de rendre le stationnement payant, en tant qu'usage accru du domaine public communal, ou encore de facturer une redevance pour la mise en place de conduites industrielles dans les routes publiques communales (voir art. 74, 75 et 87).

3.6. Autres nouveautés du projet et exécution

3.6.1. Procédure simplifiée

Si la procédure habituelle de mise à l'enquête pour des projets cantonaux de construction ou d'aménagement reste une pratique à respecter, dans certains cas et à certaines conditions, une manière de faire moins contraignante est admise. C'est ce que propose le projet de LRVP, dans le but d'alléger les procédures administratives (art. 47).

3.6.2. Routes d'approvisionnement

Les routes d'approvisionnement sont les infrastructures routières permettant l'approvisionnement du pays. Le projet de LRVP tient compte de la loi sur l'approvisionnement économique du pays (LAP), du 17 juin 2016 entrée en vigueur le 1er juin 2017. Des tronçons cantonaux et communaux ont, de ce fait, été définis en tant que routes d'approvisionnement et figurent pour une question de clarté sur une carte séparée du plan du réseau routier cantonal, car l'approvisionnement est une fonctionnalité supplémentaire pour certaines des routes déjà classifiées sur le plan. La liste des routes d'approvisionnement et la carte y relative sont jointes au présent rapport (annexe 2) et sont validées à compétence du Conseil d'État. Les tronçons H20 (Crêt-du-Locle – Col-des-Roches) et T10 (Thielle – Pont de Thielle) étant transférés dans le réseau des routes

nationales à partir du 1er janvier 2020, ils ne figurent pas sur la carte des routes cantonales d'approvisionnement.

La liste des routes cantonales concernées est la suivante :

H10	Les Verrières – Peseux
H18	La Chaux-de-Fonds (Grand-Pont) – La Cibourg
RC5	Vaumarcus – Le Landeron
RC174	Peseux – Milvignes (La Brena)
RC1003	Neuchâtel – Les Bugnenets (fr. NE/BE)
RC2274 / 4265 / 4843	Valangin – Boudevilliers
RC1320	Boudevilliers – Crêt-du-Locle
RC1161	St-Blaise – Thielle
RC 173 / 170	Rochefort – Le Locle
RC 149	Noirvaux – Fleurier
RC 2229 / 2225 / 149	Les Bayards – La Brévine – Col-des-Roches
RC 1310	Les Ponts-de-Martel – Main de La Sagne
RC 170 / 2272 / 2274 / 2275	Les Grattes – Coffrane – Boudevilliers

3.6.3. Le règlement d'exécution de la loi

Comme expliqué en introduction, le choix politique a été d'édicter une loi spécifique au domaine des routes complétée par un règlement d'exécution détaillant les diverses modalités de mise en application de la loi. Cette solution laisse de nécessaires possibilités d'adaptation à cette nouvelle législation, au gré des évolutions techniques, stratégiques ou politiques, cantonales ou fédérales, juridiques ou économiques. Pour ces raisons, le règlement d'exécution de la loi sur les routes et voies publiques ne sera finalisé qu'une fois le présent projet adopté.

Il sera mis en consultation ultérieurement et précisera notamment les modalités des dispositions contenues dans la loi, telles que :

- les procédures de coordination qu'observent les autorités d'exécution compétentes lorsqu'elles doivent se concerter mutuellement ;
- les procédures à suivre lorsque le service cantonal compétent est appelé à statuer sur un objet ou délivrer une autorisation ;
- les types de routes d'approvisionnement, leur tracé étant défini dans le plan déjà mentionné ;
- les modalités de versement de la part du produit de la taxe des véhicules automobiles, des remorques et des bateaux qui revient aux communes ;
- les critères de pondération de la longueur des réseaux pour le calcul de la part des taxes versée aux communes ;
- les modalités d'établissement des plans de charge du trafic ;
- les standards à respecter pour la construction et l'aménagement des routes cantonales ;
- les détails de la procédure d'approbation des plans routiers ;
- les modalités des procédures d'exécution par substitution ou de la mise des frais à charge d'un responsable ;
- les exigences relatives au gabarit d'espace libre accompagnées d'exemples sous forme de schémas (cf. RELCAT) ;
- les distances et hauteurs des murs de soutènement, des aménagements extérieurs en bordure de route ;
- les hauteurs maximales des plantations et clôtures en bordure de route ;
- les règles quant au contenu des conventions de précarité ;

- les modalités relatives aux autorisations de passages des convois exceptionnels et des transports routiers de marchandises dangereuses ;
- la répartition des frais relatifs à la signalisation touristique et aux indicateurs de direction pour entreprises et hôtels ;
- les éventuelles modalités à appliquer concernant les mesures de modération du trafic.

4. CONSÉQUENCES DU PROJET

4.1. Les conséquences sur la répartition des tâches entre cantons et communes

La nouvelle répartition des tâches découlant du redimensionnement du réseau cantonal obligera les communes à repenser leur planification opérationnelle. Il est probable que le manque d'équipements d'exploitation conduise un certain nombre de communes à souhaiter que l'État continue d'effectuer certains des travaux d'entretien pratiqués jusqu'alors, ce qui sera possible moyennant une prise en charge financière proportionnée par les communes concernées. Les 43 kilomètres de routes cantonales déclassées seront remis aux communes respectives dès l'entrée en vigueur de la LRVP.

Les principes définissant les compétences et responsabilités des uns et des autres étant très clairement décrits dans le projet de LRVP, l'ajustement de la répartition des tâches qui en découle devient évidente.

4.2. Les conséquences financières

Un peu moins de 10% du réseau actuel des routes cantonales est appelé à être remis aux communes, qui en bénéficient déjà aujourd'hui. Ces transferts ont naturellement des conséquences financières, mais le nouveau mode de répartition du produit de la taxe sur les véhicules à moteur constituera une contribution importante pour assumer les dépenses supplémentaires y relatives.

Communes

Le présent projet propose de remplacer par une allocation annuelle à toutes les communes le FRC actuellement alimenté par le 4% du produit de la taxe sur les véhicules automobiles, les remorques et les bateaux (LTVRB), soit environ 1'900'000 francs, dont seuls un peu plus de 300'000 francs ont été utilisés par les communes en moyenne sur les 5 dernières années, et qui ne permet un subventionnement que sur certains tronçons de routes communales. L'allocation annuelle susmentionnée portera sur 2% des recettes de la taxe sur les véhicules automobiles, les remorques et les bateaux (LTVRB), soit environ 950'000 francs, distribués selon des critères bien définis (voir ci-dessus, pt. 3.5.8. *Nouvelles ressources communales*). Les montants versés chaque année aux communes devront être affectés aux routes. Ce nouveau modèle de financement nécessite une modification de la LTVRB.

Le coût annuel total des routes cantonales déclassées et remises aux commune peut être estimé à 1'300'000 francs, ce qui représente un coût unitaire standard de 30 francs par mètre pour l'entretien de ces routes. Par ailleurs, les communes bénéficieront du financement nécessaire pour la remise en état des tronçons cantonaux déclassés, le solde de la fortune du FRC dissout au moment de l'entrée en vigueur de la LRVP additionné d'un crédit de 6 millions de francs leur étant attribué en fonction de l'ampleur des travaux à prévoir. Le coût global estimé des remises en état nécessaires se situe à 11,7 millions de francs, alors qu'en l'état, le solde du fonds FRC est d'environ 5,7 millions de francs. Ces montants permettront de couvrir l'entier du coût global des remises en état.

Le coût des remises en état des routes déclassées, ainsi que des ouvrages et murs qui les jalonnent, font l'objet des annexes 3, 4 et 5. Les besoins d'intervention ont été établis sur la base d'inventaires d'état détaillés.

Ce processus s'inscrit dans la droite ligne de la clarification de la répartition des tâches entre communes et canton. Tenant compte du fait que le calcul des allocations annuelles valorise les infrastructures en localité – qui incluent les axes routiers les plus chargés –, ainsi que l'altitude de chaque commune, les surcharges structurelles à prendre en compte dans le cadre de la péréquation intercommunale doivent être considérées comme traitées pour ce qui est du domaine des routes et du trafic motorisé.

Canton

La remise aux communes d'un certain nombre de routes impliquera à terme une réorganisation des équipes cantonales chargées de l'exécution des prestations d'entretien courant des routes et tronçons routiers concernés. Cependant, il est difficile de savoir aujourd'hui les prestations que les communes souhaiteront exécuter elles-mêmes, compte-tenu du personnel et du matériel déjà présent ou auquel il faudrait pourvoir, et les prestations que l'État continuerait éventuellement d'effectuer pour les communes demandeuses.

En admettant que les communes réaliseront elles-mêmes l'entier des prestations d'entretien courant sur les routes cantonales déclassées, les incidences financières découlant de la nouvelle LRVP pour les communes et le canton se présenteront comme suit :

		Communes	Canton
1	Abandon de la bonification annuelle au fonds des routes communales (FRC), 4% de la taxe automobiles		-1'908'000
	Abandon du solde du FRC affecté à l'entretien des RC		+1'603'000
	Abandon des subventions du FRC aux communes (*)	+305'000	
2	Allocations annuelles aux communes (remplace le FRC), 2% de la taxe automobiles	-954'000	+954'000
3	Effet sur le personnel (État)		-400'000
	Diminution des charges d'entretien des routes (État)		-900'000
	Entretien des RC déclassées (communes)	+1'300'000	
	Total	**+651'000**	**-651'000**
4	Crédit de 6 millions, charges d'amortissement sur 10 ans		+600'000
	Total après charges d'amortissement		**-51'000**

(*) Moyenne des 5 dernières années

Valeurs négatives = diminutions de charges ou recettes supplémentaires/nouvelles
Valeurs positives = charges supplémentaires/nouvelles ou diminutions de recettes

Par ailleurs, les routes cantonales déclassées sont transférées pour le 1er janvier 2020. Elles seront totalement amorties pour quelque 3.6 millions de francs au moment du transfert.

Pour rappel, la distribution du solde du fonds FRC de quelque 5.7 millions de francs vient s'ajouter au crédit de 6 millions et ainsi couvrir pleinement le coût de remise en état des 43 km de routes transférées aux communes.

Quant aux conséquences financières liées au projet de décret, elles se présentent comme suit :

Incidences financières liées à l'ouverture d'un nouveau crédit d'engagement (en francs)	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Compte des investissements :					
Subventions d'investissement	6'000'000				
[1] **Dépenses nettes**	**6'000'000**				
Compte de fonctionnement :					
Amortissements subventions (10 années)		600'000	600'000	600'000	600'000
[2] **Total charges nettes**	**0**	**600'000**	**600'000**	**600'000**	**600'000**
Compte de financement :					
[3] **Solde** *	**6'000'000**	**0**	**0**	**0**	**0**

4.3. Les conséquences pour la réforme de l'État

Le projet de LRVP s'inscrit dans le processus de réforme de l'État dans la mesure où il permet un ajustement des besoins et devoirs du canton en matière de mobilité routière. Les résidus historiques, répartition tacites ou conventionnelles de tâches entre canton et communes sont clarifiées de manière univoque, et le réseau routier redimensionné pour offrir un maillage et une structure fonctionnelle assurant une bonne desserte à chaque région du territoire cantonal, en éliminant les particularités historiques qui ne se justifient plus aujourd'hui.

4.4. Les conséquences pour le personnel

La nouvelle loi aura une influence sur les effectifs du personnel d'exploitation de l'État. À terme, 4 postes de cantonniers devraient être supprimés compte tenu de la diminution de la taille du réseau routier cantonal. Néanmoins, pour des raisons pratiques et économiques, il est probable que quelques communes souhaiteront mandater le canton pour réaliser certaines activités, comme celles liées au service hivernal, en convenant de mandats de prestations. En effet, assumer de nouvelles tâches sans nécessairement disposer de l'équipement et du personnel indispensable ne sera pas évident et pourra rendre indispensable une phase transitoire. Les effectifs futurs dépendront naturellement de cette nouvelle organisation. Au niveau de l'État, aucun licenciement n'est prévu. Cas échéant, le redimensionnement de l'effectif sera effectué en ne pourvoyant pas les postes laissés vacants par des départs en retraite et des démissions qui ne manqueront pas d'intervenir dans les années suivant l'entrée en vigueur de la loi.

L'entrée en vigueur de la LRVP n'aura ainsi qu'une incidence limitée sur les effectifs du personnel d'exploitation de l'État. Par ailleurs, les effets de la création du fonds FORTA induisant le transfert à la Confédération de 28,1 kilomètres de routes aujourd'hui cantonales – hors bretelles et chaussées de raccordement – ne seront que temporaires, soit jusqu'à l'ouverture des contournements autoroutiers du Locle, puis de La Chaux-de-Fonds. En effet, une fois les contournements ouverts au trafic, quelques 9,2 kilomètres de routes à charge de la Confédération entre Le Col-des-Roches et le Bas-du-Reymond reviendront dans le giron cantonal et devront donc à nouveau être entretenues à charge et par le personnel du canton.

5. CONFORMITÉ AU DROIT SUPÉRIEUR

Le droit fédéral, notamment concernant la protection de l'environnement, la circulation et la signalisation routières ainsi que les routes nationales, a été pris en considération lors de l'élaboration du présent projet de loi, qui le respecte. Le projet définit une répartition claire des compétences entre canton et communes, comme le mentionne l'article 5 de la Constitution cantonale.

6. CLASSEMENT DE MOTIONS ET POSTULATS

Le rapport « Planification de l'entretien du réseau routier cantonal - Rapport 2013 », du 5 février 2014, est l'outil de planification souhaité par le Grand Conseil au travers des motions et postulats suivants, qui avaient pu être classés :

- 97.114 « Vieillissement de nos infrastructures », du 19 janvier 1999 ;
- 00.150 « Entretien, retard à Développement durable ? », du 4 octobre 2000 ;
- 09.141 « Déficits d'entretien », du 24 juin 2009.

Aucun objet parlementaire, motion ou postulat en lien avec la loi sur les routes et voies publiques, n'est en attente de classement. Toutefois, le présent rapport « Routes neuchâteloises 2020 » ainsi que le projet de loi qu'il accompagne répondent aux préoccupations qui ont motivé le dépôt du projet de loi 09.117 par M. le député Ch. Boss, actuellement en cours de traitement par la commission législative et dans l'attente de l'achèvement des travaux liés à la loi sur les routes et voies publiques. Lorsque cette commission traitera le projet de loi ici soumis, elle décidera – si elle en est satisfaite – de proposer le classement de l'objet 09.117.

7. COMMENTAIRES DES DISPOSITIONS LÉGALES DU PROJET - COMMENTAIRES DU PROJET, ARTICLE PAR ARTICLE

Le projet traite des thèmes généraux (classification, propriété, financement) et, dans une approche méthodique, se structure selon les étapes qui jalonnent l'existence d'une route, de sa planification (art. 31ss), sa construction, son entretien constructif et son aménagement (art. 40ss), puis de son entretien courant (art. 51ss), de ses liens avec les fonds avoisinants (art. 58ss) jusqu'à son utilisation (art. 73ss).

CHAPITRE PREMIER
Dispositions générales

Ce chapitre premier est consacré à l'énoncé du but de la loi, de son champ d'application et des objectifs visés. Il contient les définitions des concepts courants propres à la route et désigne les autorités compétentes.

Article premier – Objet
Cette disposition décrit l'objet de la loi, en se référant expressément à l'approche méthodique précitée. L'expression « *dans les limites fixées par le droit fédéral* » vise notamment le droit de la circulation et de la signalisation routière, de l'aménagement du territoire, des routes nationales et de la protection de l'environnement. Elle est destinée à

rappeler la primauté du droit fédéral et que les mécanismes du projet de loi sur les routes et voies publiques (LRVP) doivent s'interpréter de manière conforme au droit fédéral.

Article 2 – Champ d'application
Alinéa 1 Selon l'article 1 al. 2 de l'Ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR) du 13 novembre 1962, (RS 741.11), *« sont publiques les routes qui ne servent pas exclusivement à l'usage privé »*. La loi s'applique aux routes et aux voies dites publiques au sens de ce qui précède. Il s'agit des voies de communication, inscrites sur un plan et qui sont ouvertes à la mobilité de la population, quel que soit son mode de déplacement (mobilité douce, transports publics, véhicule individuel motorisé, etc.), à l'exception des chemins de fer et de la navigation lacustre, qui relèvent de la législation fédérale et cantonale spécifique. La loi s'applique également aux routes privées qui sont cadastrées au registre foncier et qui appartiennent à un particulier mais qui sont ouvertes à la mobilité de la population en général, sans restriction particulière d'accessibilité (*l'usage commun*). En effet, des aires, appartenant à des particuliers, peuvent servir à la circulation publique. Dès qu'une route ou un simple chemin sont empruntés pour des raisons d'intérêt général, par un grand nombre de personnes, sans que ces derniers n'abusent d'un droit de passage, ledit tronçon est affecté à l'usage commun, sans que son propriétaire ne soit forcément destitué de son droit de propriété. La route privée ou le chemin privé sont alors considérés comme publics. Il n'y a pas nécessairement une expropriation formelle, celle-ci pouvant se limiter à demeurer matérielle. Une juste indemnité ne sera accordée que si des mesures d'aménagement apportent au droit de propriété des restrictions équivalant à une expropriation (art. 5 al. 2 de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT) du 22 juin 1979 ; RS 700). L'accord du propriétaire peut être exprès ou tacite (ATF 104 IV 105, consid. 3).

Une route ou une place appartenant à un particulier est privée et fermée à la circulation publique lorsque son propriétaire le manifeste expressément, par exemple au moyen d'une clôture (barrière, chaîne, etc.), d'une interdiction signalée ou par le dépôt d'objets empêchant la circulation. Le critère déterminant pour savoir si une route est publique n'est donc pas son rattachement à une propriété privée ou au domaine public, mais le fait qu'elle serve ou non au trafic général et à l'usage commun. Tel est le cas, si la route est mise à la disposition d'un cercle indéterminé de personnes, même si son utilisation est restreinte d'après sa nature ou son but. L'usage commun est défini à **l'alinéa 2**. Son contenu est décrit à l'article 73 ci-dessous. L'usage est dit *commun*, quand un nombre indéterminé de personnes emprunte le tronçon en question. C'est bien la notion d'usage commun qui permet de distinguer, par exemple, les surfaces privées ouvertes à la circulation publique, des parkings privés payants, certes ouverts à tout un chacun, mais dont l'usage contractuel exclut un usage commun, public. L'assimilation aux routes publiques des routes privées qui servent à un usage commun a pour but d'harmoniser, sous le même couvert législatif, tout le réseau routier cantonal afin d'assurer une qualité et une conception sécuritaires uniformes. **L'alinéa 3** exclut du champ d'application de la loi : les routes nationales (qui sont régies par le droit fédéral), les routes qui relèvent de l'équipement privé au sens du droit de l'aménagement du territoire (notamment en raison des mécanismes différents de financement) ainsi que les routes privées qui ne servent pas à un usage commun (c'est-à-dire, les routes qui ne sont pas légalement accessibles à tout un chacun, les parkings privés, ceux des centres commerciaux, etc.).

Article 3 – Normes et directives
Afin d'assurer la sécurité des usagers et des riverains de la route, la loi renvoie aux normes et aux directives techniques relatives aux routes et aux ouvrages d'art, qui définissent notamment les standards de construction et d'entretien. Il s'agit par exemple des directives de l'office fédéral des routes (OFROU) ou des normes VSS (Association suisse des professionnels de la route et des transports). Les normes et directives représentent l'état de la technique et sont constamment mises à jour. Cependant, les suivre à la lettre peut représenter un coût important, parfois difficile à assumer, certaines circonstances locales pouvant en empêcher l'application stricte. Pour ces raisons, la réserve figurant en début

d'article permet au propriétaire de la route d'évaluer ce qu'il peut mettre en œuvre par rapport à ce qui est prescrit dans les normes.

Article 4 – Déclaration d'utilité publique
Alinéa 1 Conformément à la loi sur les finances de l'État et des communes (LFinEC), du 24 juin 2014 (RSN 601), les routes publiques constituent une part du patrimoine administratif de l'État. Les projets constructifs ou d'aménagements routiers relèvent de la compétence du Conseil d'État si le crédit d'engagement ne dépasse pas un montant de 700'000 francs (art. 42, al. 1er LFinEC). Par contre, pour des dépenses plus conséquentes, l'exécutif demande le crédit d'engagement au législatif, qui l'adopte sous la forme d'un décret du Grand Conseil (art. 42, al. 4 LFinEC), dans lequel figure, en principe, la clause de déclaration d'intérêt public, vu l'importance du projet et son impact sur la population et les générations futures. Ainsi, l'aménagement de nouvelles places d'arrêt pour transports publics et la mise en conformité des structures existantes en réponse aux normes fédérales de la LHand, dont le délai échoit au 31 décembre 2023, relèvent de l'utilité publique. À ce titre, les normes sur l'expropriation s'appliquent également à ces travaux. **Alinéa 2** : Même les projets routiers qui émargent au budget de fonctionnement de l'État acquièrent ce caractère d'utilité publique. L'enjeu social et économique que revêtent les voies de communication justifie que les projets y relatifs soient considérés comme d'importance majeure et donc d'intérêt public. Ils améliorent en effet la mobilité de la population, facilitent les échanges et favorisent le développement économique des régions et du canton. La déclaration d'utilité publique, ainsi décrétée en amont par le Grand Conseil, permet, cas échéant, de faciliter l'exécution de la loi sur l'expropriation pour cause d'utilité publique (LEXUP), du 26 janvier 1987 (RSN 710). **Alinéa 3** Les projets de construction ou d'aménagement de routes communales sont déclarés d'utilité publique, si la commune concernée en fait la demande au Conseil d'État, conformément à la procédure prévue aux articles 13 et suivants LEXUP. Les plans d'alignement nécessaires à la construction d'une route publique sont déclarés d'utilité publique par l'article 78 al. 2 de la loi cantonale sur l'aménagement du territoire (LCAT), du 2 octobre 1991 (RSN 701.0).

Article 5 – Buts
L'alinéa 1 indique les buts vers lesquels la planification, la construction, l'aménagement, l'entretien constructif, l'entretien courant, l'exploitation et l'utilisation des routes doivent tendre. Un concept global et harmonieux du réseau routier est garant d'une amélioration de la qualité des voies de communication : des routes bien conçues et entretenues, qu'elles soient pour un usage spécifique (les voies exclusivement réservées à un mode de transport déterminé, par exemple : pistes cyclables) ou un usage général (voies ouvertes, en principe, à tous les modes de transports) améliorent la qualité de vie d'une région et de sa population. Les routes et voies publiques doivent accueillir tous les types de mobilité : motorisée, cycliste et piétonne (**lettre *a***). Les concepteurs des routes sont attentifs non seulement au bien-être de tous les usagers, mais également à celui des riverains (**lettre *b***) et au développement durable (**lettre *c***). La planification, la construction, l'aménagement, l'entretien constructif, l'entretien courant, l'exploitation et l'utilisation des routes évoluent dans le cadre du Plan directeur cantonal qui traite de la valorisation spatiale, de la valorisation urbaine (développement du concept du partage de l'espace), de la mobilité douce, du transfert modal, du stationnement, avec en point de mire le développement de la qualité de l'espace vital (voir Plan directeur cantonal 2018, notamment fiche U_31 Optimiser la localisation des équipements publics). Cet objectif est spécialement posé dans la loi (**lettre *d***) : sa réalisation nécessite une coordination des différents intervenants et autorités en matière de routes. Une bonne infrastructure routière participe au développement économique et touristique (**lettre *e***). La fiabilité et le confort des routes apportent à l'usager une plus grande sécurité, propice à augmenter l'attractivité du réseau et partant, à développer toute une région.

Alinéa 2 Les infrastructures routières ont un coût. C'est la raison pour laquelle la loi rappelle que le développement et la gestion des routes doivent avoir un rapport coût/qualité optimal. Chaque phase de la vie d'une route doit être appréhendée de la manière la plus

économiquement supportable. C'est l'expression du principe de la proportionnalité. Quand les conditions légales sont remplies, la construction, mais aussi l'aménagement, l'entretien et la réfection des routes sont soumis à la règlementation sur les marchés publics (cf. la loi cantonale sur les marchés publics (LCMP) du 23 mars 1999; RSN 601.72). Dans les domaines de la construction et de l'aménagement des routes, il faut, en outre, mener les réflexions à moyen et à long terme et ne pas avoir une vision à trop brève échéance, ce qui peut paraître à première vue plus économique. Il faut cependant bien être conscient que les routes et leurs réseaux sont voués à perdurer et à être de plus en plus sollicités.

Alinéa 3 Cet alinéa permet de mettre en œuvre le droit fédéral de la protection de l'environnement. Le développement et l'entretien du réseau routier neuchâtelois doivent se faire dans le respect de l'environnement, en ayant pour objectif de réduire au maximum et dans la mesure du possible, tous les types de nuisances, tels que, par exemple, le bruit routier, la pollution ou encore la surcharge de trafic sur certains tronçons. Les mesures prises visant à réduire les nuisances causées par les routes doivent toutefois demeurer proportionnées et économiquement supportables (cf. Caractère économiquement supportable et proportionnalité des mesures de protection contre le bruit, OFEV ; Berne, 2006).

Article 6 – Définitions
Il a été estimé judicieux d'introduire un article indiquant les définitions des expressions et termes généraux, récurrents dans la nouvelle loi. La liste est dans l'ordre alphabétique. Les notions de chaussée, de réclame routière, de signalisation, de trottoir, de voie et de localité relèvent du droit fédéral de la circulation routière, qui est complété d'un point de vue technique par les normes VSS (en vertu desquelles, par exemple, le trottoir est en principe surélevé par rapport à la chaussée). L'entretien se divise en deux catégories : l'entretien courant et l'entretien constructif. L'entretien courant relève de l'entretien au sens du chapitre 8 de la loi (art. 51ss). Il inclut la notion d'exploitation des installations techniques nécessaire au fonctionnement de la route et à la gestion du trafic. L'entretien constructif relève de la construction, au sens du chapitre 7 de la loi (art. 40ss). Lorsque la mention « entretien » figure seule sans autre qualificatif, elle vise le courant, le constructif et l'exploitation.

Articles 7 à 10 – Autorités et compétences
Les quelques derniers articles des dispositions générales de la loi traitent des différentes compétences en matière de routes et voies publiques.

Article 7
Alinéa 1 Le Conseil d'État est l'autorité de surveillance. Il veille à la bonne application du droit cantonal (art. 72 Cst. NE; RSN 101), il exerce toutes les compétences que lui attribuent les lois (art. 74 Cst. NE) et il est chargé de nommer le personnel de l'administration, qui est soumis à ses instructions et à sa surveillance (art. 77 al. 3 Cst. NE). Le Conseil d'État exerce la haute surveillance en matière de routes et voies publiques. C'est dire qu'il forge la politique cantonale en matière de routes, prend toutes les initiatives propres à assurer leur développement, conformément à la loi sur l'organisation du Conseil d'État et de l'administration cantonale (LCE), du 22 mars 1983 (RSN 152.100). Il veille à ce que l'ensemble des lois et des normes relatives aux routes soit respecté. **Alinéa 2** Le Conseil d'État est chargé d'élaborer les dispositions d'exécution de la présente loi. C'est dans le règlement d'exécution, que le Conseil d'État désigne le département et le service chargés d'appliquer la loi.

Article 8
Alinéa 1 Le département désigné par le Conseil d'État met en œuvre la politique cantonale en matière de routes et la coordonne. Actuellement, le département compétent est le Département du développement territorial et de l'environnement (DDTE). Celui-ci n'est toutefois pas nommément cité dans la loi, afin d'éviter de devoir la modifier, en cas de changement de dénomination ou de transfert de compétences. **L'alinéa 2** n'appelle aucun

commentaire particulier. **L'alinéa 3** exprime la nécessité pour l'organe qui met en œuvre la politique en matière de routes, de collaborer avec les autres autorités et de consulter les communes et autres entités intéressées.

Article 9
Le service désigné par le Conseil d'État est l'organe d'exécution de la loi et du département. Il conseille les communes. Il s'agit actuellement du service des ponts et chaussées, qui exerce la surveillance en matière de routes et voies publiques en assumant notamment les tâches suivantes :

- l'étude et la direction de tous les travaux de construction des routes et ouvrages d'art, sur le réseau routier cantonal ;
- leur entretien.

Le service n'est toutefois pas nommément cité dans la loi, afin d'éviter de devoir la modifier, en cas de changement de dénomination ou de transfert de compétences.

Article 10
Cette disposition décrit le rôle des communes. Elle est en corrélation avec les dispositions de lois qui confèrent des compétences aux communes. La collaboration mentionnée intègre également la coordination avec les autres partenaires. La gestion du réseau routier découle de la LCAT (art. 71, 110).

Article 11
Le principe de la légalité s'applique à toutes les contributions publiques. Dans le cadre de ses activités, le service peut percevoir des émoluments, selon l'arrêté d'exécution de la loi du 10 novembre 1920 concernant les émoluments du 7 janvier 1921 (RSN 152.150.10), pour autant qu'une base légale lui en donne la compétence. C'est l'objet de cette disposition. Les communes sont également autorisées à prélever des émoluments **(alinéa 3)**.

CHAPITRE 2
Réseaux, aménagements et mesures de mobilité douce

Article 12 – Statut et renvoi
La précédente version du projet de LRVP intégrait complètement les mesures de mobilité douce. Consécutivement à l'adoption par le Grand Conseil, le 29 septembre 2015, de la stratégie en matière de mobilité douce et à la volonté politique de disposer d'une loi spéciale en la matière, ce thème a été retiré de la LRVP. Conformément au Plan directeur cantonal de 2018, et c'est une nouveauté de la loi, elle énonce le principe selon lequel la route est le support de *toutes* les mobilités (art. 5 al. 1 let. d ci-dessus), celle-ci n'étant plus réservée aux seuls véhicules automobiles. Comme les réseaux destinés à la mobilité douce sont des voies publiques, une disposition de la LRVP devait mentionner ce statut, même si leur financement, leur planification, leur réalisation, leur signalisation, leur balisage et leur entretien sont régis par la loi sur la mobilité douce (LMD RSN 701.2 du 26 septembre 2017). La mobilité piétonne est régie par la loi d'introduction de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LI-LCPR RSN 701.6), du 25 janvier 1989.

Article 13 – Coordination
Cette disposition exprime la nécessité de coordonner les actions en matière de mobilité douce, dans la mesure où de nombreux intervenants sont concernés (autorités cantonales et communales, entreprises de transports publics, partenaires spécialisés). Le but est d'instaurer le principe de concertation systématique entre les intervenants afin de garantir une politique cohérente des collectivités publiques comme des tiers concernés.

CHAPITRE 3
Classification et définitions des routes

Article 14 – Routes publiques
Alinéa 1 Cette disposition reprend les définitions données à l'article 2 ci-dessus et explique ce qu'il faut entendre par routes publiques. La notion d'usage commun figure à l'article 2 al. 2 ci-dessus. Sont considérés comme tels, toutes les aires de circulation, ainsi que les espaces ouverts qui en dépendent et qui sont destinés à un usage commun. L'expression *route publique* est préférée à celle de *voie publique*, car la "*voie*" sert à désigner des subdivisions de la route. **Alinéa 2** Cet alinéa expose que les routes publiques font l'objet d'une classification, selon leur destination, suivant qu'elles relient des villes entre elles, des régions, des villages etc. et selon leur importance, soit l'intérêt qu'elles présentent pour la Suisse ou pour le canton. Le législateur se réfère donc à cette classification en déclinant les routes dans les catégories suivantes :

- routes nationales (art. 16) ;
- routes cantonales (art. 17) ;
- routes communales (art.18);
- routes d'approvisionnement (art. 19) ;
- autres voies publiques (art. 20).

Le statut d'une route n'est ainsi plus régi par ses seules dimensions, mais bien par sa fonction et son importance.

Article 15 – Parties intégrantes
Tout comme le corps principal d'un bâtiment dispose d'annexes (le garage, la véranda, la remise), une route dispose de pièces accessoires, appelées parties intégrantes à toutes lesquelles la propriété de la route s'étend. Par « *parties intégrantes de la route* », il faut entendre, notamment, les trottoirs, les bordures, les balises, les installations d'éclairage, les installations d'évacuation des eaux, les bandes ensemencées, les terre-pleins centraux, les accotements stabilisés et non stabilisés, les talus, les remblais, les murs, les escaliers, les installations et ouvrages de protection tels que barrières, clôtures, glissières de sécurité, plantations, les ponts, les viaducs, les tunnels et autres ouvrages d'art, les panneaux de signalisation de toute sorte, etc. Les murs de soutènement rendus nécessaires par la construction ou l'aménagement de la route sont aussi des parties intégrantes. La notion de partie intégrante suppose l'existence d'un lien de fonctionnalité entre la route et l'accessoire.

Articles 16 à 20 abordent la classification des routes selon leur fonction et leur importance.

Article 16 – Routes nationales
Les routes nationales sont réglementées par le droit fédéral, notamment par la loi sur les routes nationales (LRN) du 8 mars 1960 (RS 725.11), par les ordonnances fédérales et par la loi sur les routes nationales, ainsi que sur les routes principales et autres routes bénéficiant de contributions de la Confédération (LRNRP), du 6 novembre 2007 (RSN 735.15) et le règlement d'exécution de la loi d'introduction de la législation fédérale sur les routes nationales, du 4 mars 1969 (RSN 735.151). Le présent projet traite des routes publiques cantonales et communales. Il ne traite pas des voies de communication les plus importantes présentant un intérêt pour la Suisse et qui, pour ces raisons, sont désignées comme routes nationales par la Confédération. Le canton de Neuchâtel jouit pour l'heure d'une seule route nationale, l'A5, qui, sur sa partie neuchâteloise relie Le Landeron à Vaumarcus. À partir de 2020, comme l'a décidé le peuple lors de la votation populaire du 12 février 2017 (voir point 3.3.3 ci-dessus), la H20, entre le Col-des-Roches et Vauseyon, ainsi que la H10 à Thielle, obtiendront le statut de routes nationales. La H20 deviendra N20.

Article 17 – Routes cantonales
Alinéa 1 Cette disposition dresse la liste des catégories de routes cantonales. On en dénombre deux. Tout d'abord, figurent les "**routes principales suisses**" qui sont désignées par la Confédération. Ces routes ont une importance pour le trafic suisse et international, sans appartenir au réseau des routes nationales. C'est la raison pour laquelle en dépit de leur intitulé, les routes principales suisses ont un statut cantonal, certaines bénéficiant de contributions fédérales. La H20 et la T10 devenant des routes nationales dès le 1er janvier 2020, il s'agit pour le canton de Neuchâtel de la H18 et de la H10. Les bases légales fédérales sont la loi fédérale concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et de la redevance autoroutière (LUMin), du 22 mars 1985 (RS 725.116.2) ainsi que l'ordonnance concernant les routes de grand transit, du 18 décembre 1991(RS 741.272). Entrent ensuite dans cette catégorie **les routes cantonales**, qui sont des aires de circulation servant au trafic suprarégional et régional. Ce sont les grands axes routiers du canton, qui permettent la liaison entre communes du canton, entre le canton de Neuchâtel et les cantons limitrophes (VD ; BE ; JU) ou avec la France voisine. Les routes cantonales n'ont pas toutes la même importance ni la même fonction ou vocation. La catégorisation des routes figurant dans la LRVP fait écho à un statut juridique, qui a des conséquences directes sur la propriété, la construction et l'entretien d'une route. Cela s'intègre dans un cadre législatif, notamment au niveau fédéral. C'est la raison pour laquelle la classification VSS n'est pas reprise. Les routes cantonales peuvent avoir une fonction ou une vocation spécifique, comme celle d'acheminer des biens et services d'importance vitale pour la population. Dans ce cas, les routes cantonales figurent dans le réseau des routes d'approvisionnement, qui est fixé par le Conseil d'État (annexe 2). **Alinéa 2** Les routes cantonales figurent sur le plan du réseau routier cantonal. Ce dernier est élaboré sous la forme d'une carte du canton, sur laquelle figurent toutes les routes nationales et toutes les routes cantonales. Les communes du canton sont, en principe, toutes desservies par une route cantonale jusqu'à l'entrée de la localité, soit jusqu'au panneau de signalisation indiquant la limite de la localité. Dans la majorité des cas, une route cantonale relie ou traverse chaque localité.

Article 18 – Routes communales
Les voies de communication entre les zones d'habitation et celles qui assurent le trafic local entre communes voisines appartiennent au patrimoine communal. Les communes sont encouragées à répertorier dans un plan des routes communales, l'ensemble de leurs infrastructures routières (art. 35 ci-dessous). Les communes élaborent leurs plans d'affectation dans le cadre du plan directeur, en tenant compte des mesures cantonales (art. 43 al. 1 LCAT). Elles élaborent notamment les plans d'alignement qui structurent l'environnement urbanisé et réservent l'espace nécessaire à la construction des voies de communication telles que routes ou voies cyclables (art. 71 al. 1 LCAT). Un plan d'alignement est nécessaire pour la construction d'une nouvelle route communale ainsi que pour l'entretien constructif, l'agrandissement ou le déplacement d'une route existante, au-delà de l'alignement (art. 72 LCAT). En tant que propriétaires de ces tronçons, les communes assument les obligations liées à l'application des dispositions légales en matière de planification, de construction, d'aménagement, d'entretien constructif, d'entretien courant, d'exploitation et d'utilisation des routes publiques communales. Les communes jouissent d'une pleine autonomie dans l'exercice de leurs compétences, qui leur sont attribuées par la présente loi et qu'elles exercent conformément aux dispositions légales en matière du droit des constructions (loi sur les constructions (LConstr) du 25 mars 1996 (RSN 720.0), du droit de l'environnement, notamment en ce qui concerne la protection des eaux (loi sur la protection et la gestion des eaux (LPGE) du 2 octobre 2012 (RSN 805.10), et de la lutte contre le bruit routier (arrêté d'exécution de l'ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit (OPB) du 10 mai 1989 (RSN 805.23). Les communes sont également tenues de prendre en compte toutes les dispositions légales en matière de sécurité, d'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées ou à mobilité réduite (LHand, du 13 décembre 2002, RS 151.3), etc. Les communes gèrent en outre l'utilisation de leur réseau routier en se référant à la loi sur l'utilisation du domaine

public (LUDP), du 25 mars 1996 (RSN 727.0). Les communes ont également un rôle important en matière de mobilité douce, puisque c'est à l'intérieur des localités et des agglomérations que son potentiel de développement est le plus grand.

Article 19 – Routes d'approvisionnement
Alinéa 1 La notion de route d'approvisionnement répond aux exigences fédérales. Les routes d'approvisionnement sont les infrastructures affectées à l'approvisionnement du pays (loi sur l'approvisionnement économique du pays (LAP) du 8 octobre 1982 (RS 531), article 22; articles 3 al. 3 *d*, 6 al. 3 *b* LAT). Le projet de LRVP tient compte de la nouvelle loi sur l'approvisionnement économique du pays LAP (FF 2016 4795), adoptée par l'Assemblée fédérale, le 17 juin 2016, entrée en vigueur au 1er juin 2017. Une route d'approvisionnement est un itinéraire défini qui emprunte tout ou partie d'une route publique existante, qui sert à acheminer les biens et services d'importance vitale pour la population lors d'une pénurie grave. La conséquence de ce statut particulier de route est l'obligation pour son propriétaire de vérifier et d'entretenir la capacité portante des ouvrages d'art et de la chaussée ainsi que les gabarits d'espace libre. Toute route, indépendamment de son statut est susceptible d'être qualifiée d'approvisionnement si la nécessité de l'acheminement le justifie. Le canton établit une carte où figurent ces routes. **Alinéa 2** Les routes d'approvisionnement sont déclarées comme telles par voie d'arrêté du Conseil d'État. C'est dans le règlement d'exécution que le Conseil d'État rappelle les normes techniques auxquelles doivent répondre les routes d'approvisionnement. Les routes d'approvisionnement ne doivent pas être confondues avec les itinéraires destinés aux transports exceptionnels de charges indivisibles (en charge et/ou en dimension), qui font déjà l'objet d'inventaires fédéraux et cantonaux particuliers. Contrairement aux routes d'approvisionnement qui sont planifiées à l'avance, les itinéraires pour transports exceptionnels sont définis au cas par cas, selon la charge indivisible à transporter et son lieu de destination.

Article 20 – Autres voies publiques
Alinéa 1 Sont assimilées aux routes publiques, les voies publiques spécifiques, comme les itinéraires réservés aux transports publics et les voies réservées à la marche pour les piétons et les randonneurs. Les réseaux de chemins pour piétons se trouvent en règle générale à l'intérieur des agglomérations. Les zones piétonnes, les rues résidentielles et autres voies du même type en font partie. Les chemins pour piétons desservent et relient les zones résidentielles, les lieux de travail, les jardins d'enfants et les écoles, les arrêts de transport publics, les établissements publics, les lieux de détente et les centres d'achats. Ils sont sur terrain communal et font partie du domaine public communal. Les réseaux de chemins de randonnée pédestre, destinés surtout aux loisirs se trouvent en général en dehors des agglomérations; d'autres chemins, en particulier des tronçons de chemins pour piétons et des routes peu fréquentées peuvent servir de jonction. L'attrait et la sécurité d'un réseau de chemins de randonnée pédestre sont hautement tributaires de la qualité des chemins eux-mêmes. Il est donc indispensable de concevoir les réseaux dans les règles de l'art, en fonction de la situation géographique et topographique, ainsi que de les entretenir soigneusement. Pour mémoire, les réseaux de mobilité douce cyclable font aussi partie des voies publiques et disposent de leur propre législation (art. 12-13 ci-dessus). **Alinéa 2** Cette disposition vise les lois sur les transports publics ou la loi sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR), du 4 octobre 1985 (RS 704), l'ordonnance sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (OCPR), du 26 novembre 1986 (RS 704.1), la loi d'introduction de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LI-LCPR), du 25 janvier 1989 (RSN 701.6), et son règlement d'exécution du 19 juin 1989 (RSN 701.60).

CHAPITRE 4
Propriété des routes

Article 21 – Principe
Alinéa 1 On ne confondra pas l'exercice des compétences liées à la propriété de la route avec les compétences gouvernementales et la haute surveillance qu'exerce le Conseil d'État, en élaborant la politique cantonale en matière de routes, avec comme référence le Plan directeur cantonal. Cette prérogative est nécessaire dans la mesure où le législateur vise à harmoniser et à rendre cohérent le réseau routier sur tout le territoire cantonal. Ainsi, les routes et voies publiques dans toute l'étendue du canton sont, sous les réserves spécifiées dans la présente loi, considérées comme dépendant du domaine public et ce, même si de cas en cas, elles peuvent se trouver sur fonds privé. De ce fait découle la responsabilité d'une commune lorsqu'une route de desserte considérée comme route publique se situe sur fonds privé, sous réserve d'un contrat d'équipement prévoyant d'autres dispositions. **Alinéa 2** La propriété des routes s'étend à toutes leurs parties intégrantes, telles que définies à l'article 15 de la loi. Par exemple, les ouvrages routiers qui traversent une rivière appartiennent au propriétaire de la route, non pas au propriétaire du cours d'eau. **Alinéa 3** Les terrains non bâtis du domaine public, voués à accueillir une route publique, sont cédés entre canton, communes et Confédération, pour ce qui concerne les routes nationales, sans contrepartie financière. Cette disposition ne concerne toutefois pas les bâtiments érigés sur domaine public ni le domaine privé, bâti ou non-bâti. **Alinéa 4** Pour des raisons d'intérêt public, une route privée peut être grevée d'une servitude, tel un droit de passage par exemple. Celle-ci est alors inscrite au Registre foncier, conformément au droit fédéral (art. 781 du code civil suisse) au profit soit de la commune, si le droit de passage permet de relier deux routes communales, soit du canton si la servitude de passage permet la liaison avec une route cantonale. **Alinéa 5** En application de l'article 664 al. 3 CC, le canton traite du cas des voies publiques sises sur fonds privé et dont le propriétaire de l'immeuble, au sens de l'art. 655 CC, renonce à sa propriété et requiert la radiation de sa propriété au registre foncier (déréliction). Dans la mesure où il s'agira toujours de dessertes locales, très souvent de moindre importance, il appartient à la commune de l'assumer, au même titre que les autres équipements servant à l'urbanisation.

Article 22 – Changement de propriété
Alinéa 1 Le transfert de propriété d'une route, comme n'importe quel autre transfert de propriété immobilière, s'effectue généralement par une vente de gré à gré. Des échanges de terrains peuvent, dans certains cas, être une solution adéquate. Les règles de la vente sont alors applicables au contrat d'échange (art. 237 CO et les articles relatifs au contrat de vente d'immeubles, art. 216 et SS CO). **Alinéa 2** Le transfert d'une route cantonale à une commune, avec son accord, engendre un changement de la classification de ladite route proclamé par arrêté du Conseil d'État. L'ancien titulaire remet au nouveau propriétaire un ouvrage en l'état, sans contrepartie financière. La route est transférée avec ses ouvrages et parties intégrantes.

Article 23 – Acquisition
Alinéa 1 Les projets liés à la construction ou à l'aménagement d'une route exigent de disposer des terrains nécessaires à l'exécution des travaux. Le Conseil d'État, dans les limites de ses compétences financières conformément à l'article 42 LFinEC, peut acquérir les immeubles, construits ou non-construits, utiles aux besoins de la route dont les projets sont, par essence (art. 4), d'utilité publique. Lorsque l'État doit procéder par la voie de l'expropriation, la LEXUP est applicable et, dans ce cas, le propriétaire de l'immeuble doit être pleinement indemnisé. Le caractère d'utilité publique du projet confère cette qualité à l'intégralité du dossier de plans. Le plan d'alignement fait partie du dossier, eu égard à la LCAT. **Alinéa 2** Les communes peuvent également acquérir des immeubles pour des projets de routes communales, elles financent leurs acquisitions conformément à la LFinEC. Lorsqu'elles doivent recourir à une expropriation, les communes, après que leur projet routier ait été déclaré d'utilité publique (art. 12ss LEXUP), peuvent procéder

conformément à la LEXUP. **Alinéa 3** Outre le fait que, d'ordinaire, les terrains et les droits nécessaires à la construction ou à la correction des routes publiques s'acquièrent de gré à gré, il est parfois possible de procéder par la voie du remaniement parcellaire (voir ci-dessous, art. 24). **Alinéa 4** La LEXUP demeure réservée en cas de procédure d'expropriation.

Article 24 – Remaniement parcellaire
Dans le cadre de l'amélioration foncière, le remaniement parcellaire est l'un des modes de transfert de terrains, exercé sous la forme de compensation de surfaces d'assolement. Les dispositions relatives au remaniement parcellaire, rectification de limites de propriété, qui se trouvent dans la LCAT et la loi sur les améliorations structurelles dans l'agriculture (LASA), du 10 novembre 1999 (RSN 913.1), à laquelle la LCAT se réfère, sont applicables par analogie pour tous les projets de construction de routes publiques.

Article 25 – Participation aux coûts
Alinéa 1 Le propriétaire de la route prend en charge les éventuels frais supplémentaires de remaniements parcellaires, engendrés par son projet routier. **Alinéa 2** Si le projet routier requiert une modification du parcellaire existant, le propriétaire de la route prend en charge les frais qui en découlent.

Article 26 – Envoi en possession anticipé
Pour diverses raisons, un projet routier peut parfois être relativement urgent à réaliser (par exemple, travaux à effectuer durant les beaux jours, plutôt que de devoir les reporter à l'année suivante). Si le retard à l'exécution des travaux cause un sérieux préjudice, le chef du département compétent peut autoriser l'envoi en possession anticipé, de tout ou partie des immeubles. Le droit d'être entendu, comme toute décision, doit être respecté, conformément à la loi sur la procédure et la juridiction administratives (LPJA), du 27 juin 1979 (RSN 152.130). La prise de possession anticipée est régie par les articles 77 à 80 de la LEXUP.

Article 27 – Acquisition à titre prévisionnel
Alinéa 1 Une fois les routes planifiées, il est important de pouvoir anticiper les étapes de leur construction. Compte tenu de la longueur des procédures relatives à l'acquisition des terrains nécessaires, il faut pouvoir entreprendre les démarches administratives suffisamment tôt, avant même que les plans techniques de génie civil ne soient encore aboutis. Cette disposition donne aux autorités la possibilité d'anticiper l'acquisition de terrains avant la mise en œuvre des travaux, ce qui permet de gagner du temps. Les procédures d'oppositions peuvent ainsi être suivies plus sereinement et l'engagement des travaux appréhendé et planifié de manière plus fine. **Alinéa 2.** Toutes les procédures applicables en matière d'acquisition de terrains le sont pour les acquisitions à titre prévisionnel. Pour tous les projets déclarés d'utilité publique, réalistes et réalisables à moyen terme, une procédure par voie d'expropriation est envisageable. Il faut toutefois que le projet ait fait l'objet d'études poussées et que les autorités aient déjà donné leur approbation quant à la réalisation future.

CHAPITRE 5
Financement des routes
C'est un chapitre important au vu des coûts conséquents des infrastructures routières.

Article 28 – Généralités

Alinéa 1 Le canton prend en charge les coûts liés à la planification, à la construction, à l'entretien, incluant l'entretien constructif, l'entretien courant et l'exploitation, et à l'aménagement des routes cantonales en et hors localité. **Alinéa 2** Parallèlement, les communes prennent en charge les coûts liés à l'ensemble de leur réseau routier. La construction et l'entretien des aménagements sécuritaires ou de modération de trafic sont également à charge des communes, ces équipements répondant à un besoin clairement

lié à l'urbanisation. Selon l'art. 86, en localité, les communes sont compétentes pour construire et entretenir lesdits aménagements sur routes cantonales, moyennant le préavis du service. Ce principe est également valable hors localité, pour ce qui concerne les aménagements découlant de besoins liés à l'urbanisation. Les trottoirs étant des aménagements destinés à la sécurité des piétons qui cheminent en et hors localité sur le territoire communal, chaque commune répond aux besoins de sa population en construisant, en entretenant et en exploitant ces aménagements. Finalement, les places des arrêts de bus et leur équipement sont également entretenus par les communes, ces infrastructures répondant à un besoin clairement lié à l'urbanisation. L'équipement inclut notamment l'abri et le banc. **Alinéa 3** Au sens de la LCAT, l'équipement consiste en toutes les infrastructures nécessaires (conduites d'alimentation en eau, énergie et électricité, d'eaux usées et routes d'accès) à rendre le terrain constructible. La LCAT a ses propres règles en matière de financement de l'équipement. Lorsqu'une route publique nouvelle est créée et qu'elle fait partie d'un équipement au sens de l'aménagement du territoire, la LCAT précise la répartition du financement. La commune peut charger, par contrat écrit, les propriétaires privés de faire construire les équipements nécessaires à la desserte de leurs immeubles conformément aux plans communaux (art. 112*b* LCAT). Les routes qui relèvent de l'équipement privé sont construites, entretenues et exploitées par leurs propriétaires et à leurs frais (art. 111 LCAT). **Alinéa 4** Le renvoi à l'article 83 ci-dessous relatif à la prise en charge de la signalisation constitue une réserve, afin d'indiquer que cette thématique dispose d'une règlementation spécifique.

Article 29 – Ressources
Cette disposition présente les différentes sources de financement des routes cantonales. Les contributions fédérales découlent des articles 16ss OUMin (RS 725.116.21) et concernent les routes principales suisses dans le canton (supra art. 17 al. 1). Les recettes liées aux contributions fédérales pour les routes principales suisses, mentionnées dans l'**alinéa 1**, sous lettre a), sont gérées dans un fonds régi par les dispositions de la LFinEC relatives aux financements spéciaux, afin de garantir le financement de l'entretien et de projets d'investissement sur les routes concernées. Les **alinéas 2 et 3** donnent des précisions à ce sujet.

Article 30 – Participation aux charges des communes
Actuellement, une part du produit de la taxe des véhicules automobiles, des remorques et des bateaux est versée dans un fonds spécifique dénommé fonds des routes communales (FRC), géré par l'État. La pratique a montré que les conditions permettant de prétendre à une subvention du FRC favorisaient, sans justification particulière, les grandes communes, les plus petites ne remplissant que moins souvent les conditions d'octroi de cette aide financière. Ce système n'est pas probant. Afin d'instaurer un système équitable, quelle que soit la taille de la commune et la solidité de ses finances, le projet envisage de dissoudre le FRC. À la place, il est prévu d'octroyer à toutes les communes une part du produit des taxes des véhicules automobiles, des remorques et des bateaux, qu'elles géreront de manière autonome pour assumer leurs dépenses routières. **Alinéa 1** La part du produit de la taxe des véhicules automobiles, des remorques et des bateau (incluant les amendes perçues en application des sanctions pénales prévues dans la loi sur la taxe des véhicules automobiles, des remorques et des bateaux (LTVRB), du 6 octobre 1992 (RSN 761.20), prélevée pour distribution aux communes, est de 2% (aujourd'hui 4%, attribués au FRC). Ce prélèvement nécessite une modification de la LTVRB, prévue dans l'annexe au projet de loi. Les communes devront affecter aux routes la part de la taxe qu'elles recevront. Cette disposition leur permettra de conserver les montants reçus pour les utiliser ultérieurement lors de la réalisation de travaux plus conséquents. **Alinéa 2** La répartition entre les communes sera fonction de la longueur pondérée des réseaux communaux, revêtus et ouverts à la circulation publique en et hors localité, de la longueur des pistes cyclables utilitaires, revêtues, figurant dans le plan directeur de la mobilité cyclable, ainsi que de l'altitude moyenne pondérée des routes communales. **Alinéa 3** Les critères de pondération (voir point 3.5.8 ci-dessus) sont définis dans le règlement d'exécution.

CHAPITRE 6
Instruments de planification des routes

L'article 31 – Objectif
La planification des routes publiques représente une partie fondamentale des instruments d'action de l'État. Elle est le moyen d'envisager une route, de la prévoir en tenant compte, non seulement de toutes les infrastructures déjà existantes, mais aussi en se projetant dans l'avenir, pour appréhender, dans la mesure du possible, les développements qu'elle engendrera à futur. Elle doit prendre en considération l'ensemble des projets relatifs à une mobilité multimodale, à la protection de l'environnement, à l'aménagement du territoire, tout en se souciant des particularités géoéconomiques de notre canton frontière, qui doit mener une politique routière dynamique et cohérente, en coordination avec les communes et les autres régions limitrophes, tout en imaginant les nouveaux concepts et les futures priorités pour les générations à venir. Compte tenu de ses ressources financières limitées, au stade de la planification déjà, l'État doit fixer des priorités en matière de routes publiques et s'efforcer de fournir des prestations présentant un rapport coût/qualité aussi favorable que possible.

Articles 32, 33, 34 et 35
Ces dispositions n'appellent pas de remarques particulières.

Article 36 – Plans de charge du trafic – cantonal et communal
Afin de suivre l'évolution des flux du trafic sur certains axes couramment empruntés, ou dans le cadre de l'élaboration de projets de réaménagement routiers ou d'urbanisation, le service cantonal compétent pour les routes cantonales et les communes pour les routes communales mettent en place des dispositifs de comptage des véhicules. Le nombre de véhicules est enregistré par des systèmes spécifiques qui peuvent être intégrés à la chaussée. Le plan de charges du trafic, cantonal ou communal, informe sur la charge moyenne du trafic routier, sur une période donnée.

Article 37 – Bruit routier
En ce qui concerne les nuisances sonores dues au trafic routier, la législation fédérale prévoit que des cadastres du bruit doivent être établis par les autorités compétentes (Confédération, cantons et communes). Le cadastre du bruit routier est un outil important d'information et de planification de l'aménagement du territoire. Il permet :

- d'informer la population sur les nuisances sonores dues au trafic routier ;
- de définir les tronçons routiers qui doivent être assainis ;
- de planifier les nouvelles zones à bâtir ;
- de prendre les mesures adéquates en matière d'isolation acoustique dans les bâtiments, avant la délivrance des permis de construire ;
- d'établir des prévisions de l'exposition sonore dans le futur, en particulier en tenant compte des développements prévus dans le cadre des projets d'agglomération.

En application du droit fédéral (art. 16 OPB), le propriétaire de l'installation supporte les frais d'assainissement et par conséquent les frais d'établissement du cadastre routier ainsi que le paiement d'éventuelles futures indemnités. Le délai fixé aux cantons par l'OPB, courait jusqu'au 31 mars 2018, mais le Conseil fédéral a décidé en été 2018 de prolonger le régime des conventions-programmes relatives à l'assainissement du bruit routier, ainsi que le subventionnement fédéral qui l'accompagne, jusqu'au 31 décembre 2022.

Article 38 – Générateur de trafic
Alinéa 1 Les études de circulation, comptages et enquêtes du trafic permettent d'obtenir les informations utiles et nécessaires pour, cas échéant, prendre des mesures propres à améliorer la situation et réduire les nuisances causées par un générateur de trafic supplémentaire. **Alinéa 2** Ce dernier doit prendre en charge le coût de ces études mais également participer aux frais découlant des aménagements du réseau routier, rendus nécessaires du fait de son projet.

Article 39 – Transports publics
Afin d'assurer une cohérence, une continuité et un confort d'utilisation des réseaux routiers destinés aux transports publics, il est indispensable que canton et communes se consultent pour coordonner leurs planifications. Cette coordination touche également la mobilité douce (supra, article 13), principalement au niveau des interfaces modales.

CHAPITRE 7
Construction, entretien constructif et aménagement des routes

Article 40 – Généralités
Alinéa 1 La notion de « *économiquement supportable* » a déjà été expliquée (ci-dessus, article 5). S'agissant de la protection contre le bruit, le manuel du bruit routier de l'OFROU constitue une aide précieuse pour l'assainissement du bruit routier en Suisse. Il réglemente notamment le recours aux revêtements routiers phonoabsorbants et fixe les conditions-cadre de l'assainissement (utilisation de modèles de calcul du bruit, valeurs caractéristiques des revêtements, coûts, appréciation de la proportionnalité des mesures d'assainissement, cas spéciaux). **Alinéa 2** Toutes les routes sont planifiées avant leur construction. Cet alinéa n'appelle pas de commentaire particulier. **Alinéa 3** Avant de prendre une décision sur la planification et la construction ou la modification d'installations, l'autorité examine le plus tôt possible leur compatibilité avec les dispositions en matière d'environnement (art. 10*a* de la loi fédérale sur la protection de l'environnement (LPE), du 7 octobre 1983; RS 814.01). Lors de l'élaboration d'un projet de construction ou d'aménagement d'une route, qu'elle soit cantonale ou communale, les plans sont préavisés par les services cantonaux compétents, en l'espèce, le service de l'aménagement du territoire, le service de l'énergie et de l'environnement (SENE), ainsi que le service de la faune, des forêts et de la nature. Selon l'emplacement ou l'importance du projet routier ou encore ses répercussions, notamment sur la nature, le paysage, les forêts, les eaux, le SENE peut exiger qu'une étude d'impact soit menée. Dans ce cas-là, les dispositions de l'ordonnance relative à l'étude de l'impact sur l'environnement (OEIE), du 19 octobre 1988, sont applicables. Cas échéant, le préavis de synthèse consécutif à la mise en consultation de l'EIE est rédigé par le SENE

Article 41 – Compétences
Alinéa 1 Le propriétaire de la future route en assume la construction. **Alinéas 2 et 3** Pour répondre à leurs besoins ou à la demande de leur population, les communes peuvent construire à leurs frais des aménagements sur ou le long des tronçons de routes cantonales, en et hors localité. Une coordination avec le canton est indispensable. **Alinéa 4** Si une commune souhaite construire des aménagements et équipements (signalisation et éclairage inclus) sur ou le long d'une route cantonale, en ou hors localité, elle doit préalablement consulter les services cantonaux compétents. Il en va de même lorsqu'il s'agit d'aménager ou de construire des infrastructures réservées aux transports publics.

Article 42 – Standards
Alinéa 1 Le règlement d'exécution de la loi fera référence aux normes et aux directives techniques relatives aux routes, qui fixent notamment les standards de construction. Il s'agit par exemple des normes et des directives des offices fédéraux (OFROU, OFEV), qu'il y a lieu d'appliquer. **Alinéa 2** Cet alinéa énonce le principe selon lequel les routes cantonales ne sont pas éclairées, par mesure d'économie énergétique. Cas échéant et à titre d'exception, les tunnels le sont, pour des questions sécuritaires. **Alinéa 3** Cet alinéa énonce une autre exception : pour des raisons sécuritaires, dans certains cas particuliers, les carrefours, giratoires compris, peuvent être éclairés, contrairement au principe posé au précédent alinéa. Il ne s'agit toutefois pas d'un standard au sens de l'alinéa précité. **Alinéa 4** Les surcoûts sont la différence entre les coûts du projet standard et ceux du projet incluant les mesures supplémentaires.

Article 43 – Croisements dénivelés
Alinéa 1 à 3 Cette disposition fixe les principes applicables entre les divers propriétaires, lors de travaux de construction, de modification ou d'adaptation, aux croisements de routes, ouvrages en dénivelés. Il s'agit de mesurer les intérêts en présence et les avantages retirés par chacun des bénéficiaires, afin d'aboutir à une solution contractuelle. Le législateur a voulu asseoir dans la loi les principes de coordination et de répartition de la prise en charge des coûts.

Article 44 – Places d'arrêt pour les transports publics
Alinéa 1 à 2 L'article pose un principe clair. Il n'appelle pas de commentaire particulier. Dans le règlement d'exécution de la loi, le Conseil d'État désignera, aux côtés du service des ponts et chaussées, le service des transports comme service cantonal compétent pour coordonner les projets de réalisation d'aménagements spécifiques aux transports publics avec les communes et les sociétés de transport.

Article 45 – Procédures et alignements
Cette disposition reprend le principe énoncé aux articles 74 al. 2 let. d. LCAT et 3 LConstr., en vertu desquels la procédure applicable à une nouvelle route n'est pas celle du permis de construire, mais celle de l'adoption du plan d'alignement. Les plans d'alignement s'entendent au sens de la LCAT. Il n'existe pas de plans d'alignement sur la totalité du réseau routier cantonal. C'est particulièrement le cas hors zone à bâtir. Toute construction routière en dehors du plan d'alignement existant (extension), nécessite une modification de ce dernier. Cependant, les travaux exécutés et limités à l'intérieur d'un plan d'alignement cantonal sont soumis à la procédure du plan routier cantonal (art. 46 et 47 ci-dessous). Les travaux exécutés et limités à l'intérieur d'un plan d'alignement communal sont soumis à la procédure de permis de construire.

Article 46 – Plans routiers cantonaux et mise à l'enquête publique
Alinéas 1 à 4 Ces dispositions expliquent la procédure à suivre lors de la mise à l'enquête publique des plans routiers cantonaux. Par plan routier on entend l'ensemble des plans de construction qui touchent à la réalisation d'un projet routier. Les personnes ou les communes touchées par un projet routier pourront cas échéant s'opposer et faire valoir leurs moyens. La qualité pour s'opposer s'examinera selon les critères définis dans la loi sur la procédure et la juridiction administratives (LPJA), du 27 juin 1979 (RSN 152.130) et dans le droit fédéral. Il n'y a ni préavis, ni sanction lors d'une procédure de mise à l'enquête publique. La procédure de mise à l'enquête publique se termine lorsque le projet devient exécutoire, c'est-à-dire, lorsque toutes les oppositions ont été levées. L'aval de la construction d'une route est requis auprès du Grand Conseil par un rapport du Conseil d'État, à l'appui d'un décret portant sur l'octroi d'un crédit d'investissement, pour autant que la dépense n'émarge pas au budget de fonctionnement de l'État. Ledit décret stipule que la construction est d'utilité publique.

Article 47 – Procédure simplifiée
Alinéa 1 Afin de ne pas alourdir et de ne pas ralentir la procédure d'adoption de plans routiers cantonaux, il est possible dans certaines circonstances, d'agir selon une procédure simplifiée. **Alinéa 2** La procédure simplifiée est celle qui ne nécessite ni publication, ni mise à l'enquête publique. Le service dispose des ressources et des compétences utiles et nécessaires pour contacter directement les personnes intéressées (propriétaires riverains) et les communes concernées. Les situations particulières énumérées sous les lettres *a)* à *e)* sont celles pour lesquelles le législateur a renoncé à imposer une mise à l'enquête. Celle-ci n'aurait en effet pour conséquence que de ralentir la réalisation d'adaptations du réseau ne présentant pas d'impacts notables et ne concernant qu'un petit nombre de riverains.

Article 48 – Accès aux routes publiques – *a)* Généralités
La présente disposition reprend l'arrêté concernant les accès aux voies publiques ouvertes à la circulation, du 22 février 1989 (RSN 761.106), élaboré par le Conseil d'État afin de compléter la loi sur les routes et voies publiques, du 21 août 1849. En conséquence, le règlement d'exécution abrogera ledit arrêté. **Alinéa 1** Les routes sont ouvertes à la circulation publique lorsqu'elles sont mises à disposition d'un cercle indéterminé de personnes, même si leur usage est limité par la nature de la route ou par le mode ou le but de son utilisation. Leur accès est facile et garantit la sécurité de l'ensemble des usagers. Les routes sont donc construites, aménagées et entretenues, de manière à offrir une aire de circulation dépourvue d'obstacles et qui ne comporte pas de danger intrinsèque. Pour être faciles et sûrs, les accès doivent tenir compte de l'importance des bâtiments, installations ou activités à desservir. Ils doivent également, par leurs dimensions et leur emplacement, garantir à la fois la sécurité de ceux qui les empruntent et celle du trafic s'écoulant sur la route. La visibilité doit toujours être assurée et maintenue. Le service fixe les endroits où les accès peuvent être autorisés. Il se prononce sur la modification des accès existants, l'extension de leur usage mais également, cas échéant, sur la restriction de leur usage. **Alinéa 2** Le service, disposant des ressources spécialisées en matière de routes, est compétent pour gérer les accès aux routes publiques. **Alinéa 3** Par exemple, l'OCR prévoit que les accès perdent la priorité par rapport aux routes sur lesquelles ils débouchent. **Alinéa 4** Les principaux critères à prendre en considération pour gérer et autoriser l'accès aux routes publiques sont détaillés dans le règlement d'exécution de la loi.

Article 49 – *b) E*xception
La compétence de se prononcer sur les accès aux routes publiques, attribuée par principe au service cantonal désigné, n'est pas absolue et peut, dans certains cas, être déléguée aux communes qui disposent des connaissances techniques spécifiques en matière de circulation routière.

Alinéa 1 Quand les communes disposent de services dotés du personnel formé et compétent pour remplir les tâches dévolues habituellement au service cantonal désigné, le Conseil d'État peut les dispenser du préavis du canton, pour autoriser l'accès à une route communale. **Alinéa 2** Les communes autorisées à gérer seules les accès aux routes communales doivent néanmoins obtenir l'accord du service des ponts et chaussées lorsqu'un accès débouche sur une route cantonale, augmente le volume du trafic, en diminue la fluidité ou influence la sécurité routière.

Article 50 – Ouverture d'une route à la circulation
La disposition n'appelle pas de commentaire particulier. Le règlement d'exécution déterminera les éventuelles modalités inhérentes à l'ouverture d'une route à la circulation et aux contrôles préalables d'usage.

CHAPITRE 8
Entretien courant des routes
Les articles 51 à 57 traitent de l'entretien courant des routes publiques (au sens de l'art. 6 let. *c* ci-dessus).

Article 51 – Généralités
Alinéa 1 L'entretien courant des routes cantonales incombe au canton, les autres routes sont entretenues par les communes. L'entretien courant est défini à l'article 6 de la loi. **Alinéa 2** L'entretien des routes concerne également celui de ses parties intégrantes, tels les trottoirs. Ceux-ci, quand bien même situés hors localité, doivent être entretenus par la commune sur le territoire duquel ils sont situés. Ces infrastructures sont considérées comme des aménagements sécuritaires liés à l'urbanisation et destinés prioritairement aux déplacements des piétons et au trafic individuel non motorisé. **Alinéa 3** Les tronçons de

routes privées, affectés à l'usage commun, sont généralement entretenus par leur propriétaire. Les communes peuvent toutefois convenir avec les propriétaires des routes privées d'autres modalités pour en assurer l'entretien. Elles peuvent, par exemple, proposer de s'en charger conventionnellement. Dans les ouvrages routiers, il est fréquent que les installations appartiennent à différents propriétaires. Chacun d'eux exploite et entretient son ouvrage, ce qui oblige, cas échéant, à attribuer d'éventuels défauts, à l'un ou l'autre des propriétaires des divers ouvrages. Les limites de la responsabilité pour défaut de l'ouvrage ne coïncident pas nécessairement avec celles de la propriété foncière (ATF 121 III 448, JdT 1997 I 2 cons. 2a et les références). En effet, cet article précise bien qu'une remise en état par substitution sera à charge du défaillant, celui à qui incombe la charge de l'entretien et non forcément à charge du propriétaire. **Alinéa 4** Lorsque l'état d'une route communale ou d'une route privée à usage commun se trouve dans un état de dégradation tel, que les standards techniques et sécuritaires minimaux ne sont plus atteints, et que son propriétaire ne procède pas à la réfection nécessaire malgré l'urgence de la situation, le canton peut intervenir par substitution, aux frais du défaillant, à savoir le propriétaire ou l'exploitant de la route qui manque à ses devoirs. Il est dans l'intérêt public, que la route puisse être empruntée sans risque pour les usagers. Les défauts doivent avoir été préalablement constatés et le propriétaire ou l'exploitant dûment invité à procéder à la remise en état. **Alinéa 5** L'ensemble des mesures prises pour entretenir les routes doit s'inscrire dans un programme financier rigoureux et réaliste, afin d'être économiquement supportable. Cette évaluation s'opère au moyen d'un examen de la proportionnalité et du rapport coût-efficacité (pesée générale des intérêts). Les normes et directives existantes contiennent différentes méthodes pour concrétiser ces approches. Dans le domaine environnemental, il faut notamment tenir compte de la législation en matière de traitement et d'élimination des déchets, qui concerne également les déchets en provenance des routes, lesquelles doivent suivre les filières adéquates, définies par l'ordonnance sur la limitation et l'élimination des déchets (OLED, RS 814.600), la loi concernant le traitement des déchets (LTD), du 13 octobre 1986, RSN 805.30 et son règlement d'exécution, du 1er juin 2011, RSN 805.301.

Article 52 – Standards d'entretien
En parallèle au règlement d'exécution de la présente loi édictée par le Conseil d'État, le service élabore un manuel technique d'exploitation et d'entretien courant pour les routes cantonales, qui précise les exigences minimales requises en ce qui concerne leur exploitation. Les communes, si elles le souhaitent, pourront bénéficier de ce manuel technique pour la gestion de l'entretien de leurs routes.

Article 53 – Croisements dénivelés
L'entretien des croisements dénivelés ne s'écarte pas du principe général, qui veut que le propriétaire de l'ouvrage en supporte les coûts. Il est cependant envisageable que d'autres modalités soient conventionnellement conclues entre propriétaires.

Article 54 – Sous-traitance
Les travaux d'entretien peuvent, en tout ou partie, être confiés à des entreprises spécialisées. Dans ce cas, la législation sur les marchés publics est applicable.

Article 55 – Service hivernal
Le service hivernal est une tâche relevant de l'entretien courant des routes et voies publiques. L'article 55 en définit les contours et modalités.

Alinéa 1 Le service compétent peut renoncer à l'entretien hivernal d'une route en décidant de la fermer parce qu'elle est impraticable ou dangereuse en raison de l'enneigement ou du verglas. Une fermeture de route peut être momentanée ou durable, selon l'importance de la route concernée et de sa fréquentation. Une pesée des intérêts doit être faite. Il n'est en effet pas envisageable de fermer pour une longue période un tronçon emprunté par un grand nombre d'usagers, sans qu'il ne leur soit proposé un itinéraire de substitution. Si une route est durablement fermée au trafic, une annonce doit être publiée dans la Feuille

officielle. **Alinéa 2** Le canton assure le service hivernal sur les routes cantonales, sans déneiger les accès latéraux, la circulation longitudinale étant favorisée au détriment de la circulation transversale. **Alinéa 3** Les travaux de déneigement des routes cantonales sont effectués par le personnel des divisions d'entretien des routes cantonales. En principe, le camion chasse-neige dégage les voies de circulations qu'il déblaie en repoussant la neige sur les côtés de la chaussée. Les amoncèlements de neige ne sont pas évacués, afin de ne pas perturber le trafic. Dans certains cas particuliers et en cas de besoin, le canton peut dépêcher des turbines pour charger la neige sur des camions-bennes. **Alinéa 4** Les propriétaires riverains doivent recevoir et, cas échéant, amasser sur leur bien-fonds la neige en provenance des routes publiques. Par ailleurs, ils ont l'interdiction de rejeter de la neige sur la voie publique.

Article 56 – Éclairage
La pose et l'entretien de l'éclairage des routes publiques est à la charge des communes, excepté dans les tunnels cantonaux, ainsi qu'aux carrefours des routes cantonales hors localité, pour lesquels le canton est compétent. Les nouvelles installations d'éclairage ainsi que les installations renouvelées doivent être conformes à la législation en matière d'énergie et aux normes applicables. Les valeurs limites relatives à la consommation spécifique ne doivent pas être dépassées. Dans le cas spécifique de l'éclairage des passages pour piétons en localité, qui doivent être éclairés lorsqu'ils sont empruntés comme le confirme l'avis de droit du Prof. Ch. Mueller (Université de Neuchâtel) établi le 8 mai 2019, les communes consultent le service si elles envisagent de les équiper de systèmes de régulation.

Article 57 – Places d'arrêt pour les transports publics
Les places des arrêts de bus ainsi que les abris pour les usagers des transports publics sont entretenus par les communes, ces infrastructures répondant à un besoin clairement lié à l'urbanisation.

CHAPITRE 9
Fonds avoisinants des routes

Les routes publiques sillonnent le territoire en traversant des domaines appartenant, la plupart du temps, à des propriétaires privés. Afin de garantir un usage commun des routes publiques conforme à ses objectifs, des restrictions d'utilisation peuvent être édictées, dans l'intérêt général. Des limitations du droit de propriété sont fixées de manière à aménager les rapports de voisinage et à régler les problématiques issues de la cohabitation des utilisateurs des immeubles. Ces limitations peuvent imposer un devoir d'abstention, de tolérance ou une obligation de faire.

Article 58 – Généralités
Alinéa 1 L'usage d'une route publique doit être garanti à tout moment et seule l'autorité peut décider, dans certaines circonstances, d'octroyer une dérogation en la matière. Personne ne peut, de son propre chef, entreposer des objets sur la voie publique, sur ses parties intégrantes, voire dans son espace réservé (par exemple : dépôt de matériel sous un pont). Il n'y a pas de droit à pouvoir entraver l'usage d'une route. **Alinéa 2** Les propriétaires des immeubles qui jouxtent les routes publiques doivent veiller à ce que leurs biens, tels que constructions, installations, plantes et arbres, n'empiètent pas dans le gabarit routier. **Alinéa 3** Après avertissement, l'autorité est en droit d'agir par substitution, aux frais du propriétaire défaillant qui n'entretient pas sa propriété, lorsque le défaut d'entretien entrave ou menace d'entraver le libre accès aux routes publiques. **Alinéa 4** Quand un riverain veut entreprendre des travaux sur sa propriété, à proximité d'un ouvrage d'art ou d'un mur de soutènement de la route, il doit requérir une autorisation de la part du propriétaire de l'ouvrage avant d'engager la procédure de demande de permis de construire.

Article 59 – Gabarit d'espace libre
La route n'est pas seulement un tracé, c'est un volume. Il est donc important de garantir que la route demeure en tous temps accessible à tous les véhicules, notamment à ceux des services d'intervention et de secours (SIS; Police, ambulances, etc.). **Alinéa 1** Verticalement, la route publique doit être libre de tout obstacle sur une hauteur de 4,50 mètres au moins, sur toute sa surface. En bordure, une largeur d'au moins 0,50 mètre doit rester libre de toute entrave. **Alinéa 2** Pour les routes d'approvisionnement, l'espace devant être libre de tout obstacle vertical peut être porté à 5,50 mètres, afin de permettre le passage des convois spéciaux (cf. article 19 pour la notion de route d'approvisionnement). **Alinéa 3** Il est également important de ne pas entraver l'espace libre surplombant les trottoirs et les chemins pour piétons ou les pistes cyclables, qui doit être de 2,50 mètres, pour correspondre à la taille moyenne d'un cycliste en danseuse sur son vélo. **Alinéa 4** Le gabarit d'espace libre surplombant la route publique s'étend sur une largeur minimale de 0,50 mètre hors localité et de 0,30 mètre en localité.

Article 60 – Distances aux constructions
Les plans d'alignement structurent l'environnement urbanisé et réservent l'espace nécessaire à la construction des voies publiques, telles que routes, voies ferrées, voies cyclables, chemins pour piétons, places publiques (art. 71 al. 1 LCAT). Quand il n'existe pas de plan d'alignement, les constructions doivent prioritairement prendre en compte la sécurité et les besoins des usagers des routes et voies publiques. Cet article fixe les distances à respecter. **Alinéa 1** Aucun bâtiment, ni une quelconque installation, ne peuvent être déconstruits, construits, reconstruits ou transformés sans respecter une certaine distance par rapport à la route publique. En effet, il faut assurer que celle-ci puisse remplir sa fonction d'axe de communication respectant les normes et standards de construction et de sécurité. Aussi, aux abords d'une route cantonale, la distance minimale est de 12 mètres hors localité et de 9 mètres en localité. En ce qui concerne les routes communales collectrices, la distance à respecter est fixée à 9 mètres, alors que pour les routes de desserte ou les routes privées affectées à l'usage commun, la distance à respecter est de 7,50 mètres. **Alinéa 2** Ces distances sont toujours calculées à partir de l'axe de la chaussée. Dans le cas des giratoires, l'axe de la chaussée du giratoire sert de référence.

Article 61 – Dérogations
Alinéa 1 Pour évaluer la dérogation, la configuration des lieux doit être prise en compte et une pesée des intérêts doit être opérée, de manière à préserver l'intérêt public et la sécurité des usagers de la route. **Alinéa 2 et 3** Ces alinéas représentent un changement de la pratique en vigueur, qui résulte de la récente modification de la LCAT. En effet, il n'est plus prévu qu'une convention de précarité soit établie. La décision spéciale octroie la dérogation, qui fait ensuite l'objet d'une mention au registre foncier. Ces dispositions sont suffisantes pour assurer le suivi et l'application de la précarité.

Article 62 – Garantie des droits acquis
Alinéa 1 C'est l'expression du principe de non-rétroactivité des lois : les nouvelles dispositions ne s'appliquent, par principe, pas aux faits antérieurs à l'entrée en vigueur de la présente loi. **Alinéa 2** La rétroactivité est cependant admise dans les cas où la sécurité du trafic est en jeu car cela représente un intérêt public prépondérant. Dans pareilles circonstances, il faut procéder à une pesée des intérêts en présence. Des mesures d'assainissement, des adaptations, voire des démolitions ne doivent être ordonnées que si elles s'imposent en vue d'une amélioration urgente et indispensable au regard de la sécurité du trafic, des usagers et des riverains.

Article 63 – Obligation de tolérer
Toutes constructions, tous aménagements, travaux d'entretien ou d'exploitation de routes publiques conformes aux normes en vigueur, et qui ne font pas, ou plus, l'objet d'une opposition, doivent pouvoir être réalisés librement. **Alinéa 1** Aucun usager de la route ni propriétaire riverain ne peut entraver, d'une quelconque manière, les mesures prises par

les autorités compétentes en vue de l'entretien ou de la sécurisation de la route publique. **Alinéa 2** Les propriétaires riverains doivent faire preuve de tolérance à l'égard du maître d'ouvrage qui entreprend les travaux nécessaires à l'entretien de la route. Au besoin, ils doivent lui permettre l'accès ou même l'usage momentané de leur bien-fonds Une telle bienveillance est également requise quand l'autorité prend des mesures de surveillance de la route publique. Cette disposition procède de l'article 702 du code civil qui, dans un but d'intérêt public, réserve à l'autorité le droit de restreindre la jouissance de la propriété foncière. **Alinéa 3** Le maître d'ouvrage doit remettre le bien-fonds en l'état dans lequel il l'avait reçu. Il assume, cas échéant, les déprédations occasionnées par ses activités. Toutefois, si la remise « en l'état reçu » n'est pas possible, le bien sera remis à neuf. Dans ce cas, le propriétaire lésé doit prendre en charge la plus-value (différence entre état préalable et état neuf) qui n'a pas à être supportée par la collectivité publique. **Alinéa 4** La construction et l'entretien des routes publiques est une tâche publique et d'intérêt public. Les dommages qui surviendraient dans l'exercice de cette tâche sont soumis à l'application de la loi sur la responsabilité des collectivités publiques et de leurs agents (LResp) du 26 juin 1989 (RSN 150.10), selon laquelle la collectivité ne répond du dommage, résultant des actes licites de ses agents, que si la loi le prévoit ou si l'équité l'exige (art. 7 LResp). En d'autres termes, hormis les frais de remise en état (art. 65 al. 3), la collectivité ne répond des actes de ses agents ainsi que de toute autre personne chargée de l'accomplissement d'une tâche de droit public, que du dommage causé sans droit à un tiers, sans égard à la faute commise par ces derniers (art. 5 LResp).

Article 64 – Terrains instables et ouvrages défectueux
Alinéa 1 Cette disposition permet au propriétaire de la route publique menacée par un danger naturel (indépendamment du fait qu'elle se situe dans le domaine public ou sur fonds privé) de prendre les mesures nécessaires, cas échéant sur le terrain privé voisin pour sécuriser la route publique. **Alinéa 2** Lorsque le danger est provoqué par le propriétaire voisin, le propriétaire de la route publique le somme de prendre les mesures nécessaires. À défaut, le propriétaire de la route publique agit par substitution (art. 58 al. 3 ci-dessus). **Alinéa 3** Les alinéas précédents sont applicables par analogie lorsque le risque ne provient pas d'un danger naturel, mais d'une construction ou d'un ouvrage défectueux. **L'alinéa 4** n'appelle pas de commentaires particuliers.

Article 65 – Forêt
Correctement entretenues, les forêts offrent, notamment aux abords des routes, une protection reconnue contre les dangers naturels. À défaut d'entretien adéquat, elles peuvent aussi induire des dangers. **Alinéa 1** Les propriétaires des forêts situées en bordure de routes publiques doivent tailler leurs feuillus et conifères de manière à ne pas gêner la visibilité des usagers de la route, ni entraver la circulation. La sécurité du trafic est l'élément prioritaire dont il faut tenir compte dans le cadre de l'entretien des arbres le long des routes publiques. **Alinéa 2** L'entretien des forêts incombe à leur propriétaire, qu'ils soient publics (les communes ou l'État), ou privés. En l'état actuel, les propriétaires de forêts offrant une protection reconnue contre les dangers naturels peuvent bénéficier de subventions de l'État et de la Confédération pour leur entretien. **Alinéa 3** Cette disposition n'appelle pas de commentaires particuliers. **Alinéa 4** Cette disposition appelle à une coordination entre les entités concernées pour répondre à l'urgence.

Article 66 – Murs de soutènement
Les murs de soutènement qui bordent les routes sont des ouvrages verticaux ou sub-verticaux destinés à retenir la terre ou d'autres matériaux et à délimiter l'aire réservée à la route et à ses parties intégrantes.

Alinéas 1 et 2 Le propriétaire du terrain soutenu a la charge de l'entretien du mur de soutènement. Ce principe peut toutefois être modulé conventionnellement ou par décision de l'autorité. Il existe en effet des murs de soutènement d'une telle envergure, que leur entretien ne saurait être entièrement assumé par le seul propriétaire riverain. Dans ces cas, la répartition de la prise en charge des frais tient compte de la capacité économique

du propriétaire concerné. L'autorité doit veiller à la sécurité des usagers de la route et, en ce sens, prendre toutes les mesures nécessaires, pour que le mur de soutènement remplisse sa fonction en tout temps. **Alinéa 3** Par exemple, en cas d'éboulement d'un mur de soutènement, le propriétaire du terrain en amont doit immédiatement dégager ou faire dégager les matériaux répandus sur la route. La remise en état des lieux est à sa charge. Si le service compétent est amené à intervenir, les frais des travaux de remise en état demeurent à la charge du propriétaire du terrain soutenu.

Alinéas 4 et 5 Ces dispositions n'appellent pas de commentaire particulier.

Article 67 – Aménagements extérieurs
Sont ici considérés comme des aménagements extérieurs, toutes les installations construites ou posées par les propriétaires riverains de la route, sur leurs biens-fonds. **Alinéa 1** Aucune installation ne peut être construite ou posée sur un bien-fonds privé, si elle est susceptible de nuire à la sécurité du trafic (par exemple en diminuant la visibilité des usagers de la route) ou si elle entrave l'entretien de la route. **Alinéa 2** Toutes les mesures techniques à prendre pour préserver les gabarits d'espace libre de la chaussée figurent dans le règlement d'exécution. Cas échéant, les dispositions relatives aux gabarits de la LCAT et de son règlement d'exécution (Règlement d'exécution de la loi cantonale sur l'aménagement du territoire (RELCAT) du 16 octobre 1996, RSN 701.02) demeurent réservés.

Article 68 – Plantations en bordure de route
Alinéa 1 Cette disposition est une reprise d'un article isolé subsistant dans un arrêté du Conseil d'État, du 24 octobre 1900 (RSN 735.105.1), qui donne la compétence au service de s'occuper des plantations qui appartiennent à l'État en bordure de route. La vente des produits qui en découlent vise les débits de bois de ces plantations, que le service des ponts et chaussées met ponctuellement en vente après les tailles. **Alinéas 2 et 3** Les haies sont généralement constituées de petits arbres ou d'arbustes, qui doivent être taillés annuellement et entretenus par leur propriétaire, de manière à ne pas empiéter dans l'espace réservé à la route et ne pas masquer la signalisation routière ni entraver la visbilité aux abords des carrefours ou des accès privés. Les mesures de gabarits d'espace libre de la chaussée sont spécifiées dans le règlement d'exécution.

Article 69 – Réclames
Le terme de réclame renferme ici l'ensemble des panneaux, écriteaux, échafaudages, installations diverses destinés à exposer toutes formes de publicité, de propagande ou de messages. Les panneaux électriques de réclame lumineuse sont assimilés. Il se réfère à l'article 6 de la loi fédérale sur la circulation routière (LCR), du 19 décembre 1958 (RS 741.01) qui dispose que les réclames et autres annonces qui pourraient créer une confusion avec les signaux et les marques ou compromettre d'une autre manière la sécurité de la circulation, par exemple en détournant l'attention des usagers de la route, sont interdites sur les routes publiques, ainsi qu'à leurs abords. **Alinéa 1** Les communes du canton qui disposent des connaissances techniques requises en matière de circulation routière pour contrôler la pose des réclames aux abords des routes publiques cantonales peuvent être désignées compétentes pour délivrer les autorisations nécessaires à leur mise en place. C'est par arrêté que le Conseil d'État délègue ce genre de compétences. À ce jour, l'Arrêté d'exécution de la loi d'introduction des prescriptions fédérales sur la circulation routière, du 4 mars 1969 (RSN 761.100), dispose que les communes de Neuchâtel, de La Chaux-de-Fonds et du Locle appliquent, sous la haute surveillance du service des ponts et chaussées, la législation fédérale relative à la publicité sur les voies publiques ou à leurs abords, en localité, au sens de l'art. 50, al. 4 OSR, à l'exception de la publicité visible et lisible d'une autoroute ou d'une semi-autoroute ainsi que celle se situant, en localité, à l'intérieur des alignements des routes cantonales (art. 1 al. 2). **Alinéa 2** La pose des tous les genres de réclames aux abords des routes est soumise à autorisation de la part de l'autorité compétente. **Alinéa 3** L'Arrêté concernant la perception d'émoluments lors de la procédure d'autorisation de pose de réclames routières sur les

voies publiques ou à leurs abords, ainsi que le placement de signaux ou d'apposition de marques de fonds privé, pose la fourchette dans laquelle se fixe le montant de l'émolument à charge du requérant. Il sera repris dans le règlement d'exécution. **Alinéa 4** Cette disposition permet d'ordonner l'enlèvement d'une réclame désuète ou non-conforme aux prescriptions. **Alinéa 5** Cette disposition prévoit une exception pour les réclames de type politique, qui ne sont pas soumises à autorisation, mais qui doivent respecter les directives d'affichage et dont l'enlèvement doit pouvoir être ordonné après les votations ou élections.

Article 70 – Évacuation des eaux – *a)* Principe
La loi fédérale sur la protection des eaux (LEaux) du 24 janvier 1991 (RS 814.20), l'ordonnance sur la protection des eaux (OEaux), du 28 octobre 1998 (RS 814.201), ainsi que la LPGE, posent le principe général d'une protection globale des eaux et d'une conservation aussi naturelle que possible des cycles de l'eau. Selon l'article 7 LEaux, les eaux polluées doivent être traitées et les eaux non polluées évacuées par infiltration, partout où cela est possible. Concrètement, les directives des offices fédéraux (http://www.bafu.admin.ch/publikationen/publikation/00357/index.html?lang=fr) sont appliquées. Les mesures à prendre dépendent également de la présence ou non de zones de protection des eaux. **Alinéa 1** Cet alinéa réserve l'application du droit fédéral relatif aux eaux et les directives qui en découlent. Les eaux qui s'écoulent des routes doivent être évacuées dans le but de garantir la sécurité et le confort des usagers, tout en répondant aux diverses exigences environnementales. **Alinéa 2** Cette disposition impose le respect des règlementations fédérale et cantonale en la matière. **L'alinéa 3** n'appelle pas de commentaires particuliers.

Article 71 – *b)* Écoulement naturel
Alinéa 1 Les eaux de la route, telles que les eaux de pluie, doivent être reçues par le bien-fonds riverain sur lequel elles s'écoulent naturellement. Cette obligation s'impose par l'intérêt public que représente une route, sa destination et par sa sécurisation, conformément à l'art. 689 du code civil. Aucun riverain ne peut modifier cet écoulement naturel au détriment de l'autre (art. 689 al. 2 CC). **Alinéa 2** Le propriétaire qui reçoit les eaux en provenance de la route peut exécuter, à ses frais, des ouvrages destinés à recevoir et à écouler les eaux de la route, afin de parer d'éventuels dommages à sa propriété. Cette tâche n'incombe pas au propriétaire de la route, qui ne peut pas être tenu responsable des éventuels dégâts occasionnés par l'écoulement naturel, quand bien même celui-ci serait extraordinaire, par exemple en raison d'intempéries. **Alinéa 3** Nul ne peut déverser ni laisser se déverser et encore moins diriger de l'eau ou tout autre liquide sur une route. La sécurité des usagers en serait compromise et, cas échéant, selon les propriétés chimiques du liquide répandu, une pollution pourrait être provoquée. Il ne s'agit pas seulement ici d'une règle de voisinage, mais bien de protection de l'intérêt public.

Article 72 – *c)* Écoulement canalisé
Alinéa 1 Tous les ouvrages d'évacuation des eaux de la route font partie intégrante de celle-ci. Ils appartiennent au propriétaire de la route, qui en assure la construction selon les normes de la technique et pourvoit à leur entretien. **Alinéa 2** Un propriétaire riverain qui entend se raccorder à une conduite d'évacuation des eaux de la route doit obtenir l'accord du propriétaire de ladite canalisation. Cette mesure est nécessaire car il est impératif de s'assurer que l'infrastructure en place dispose de la capacité nécessaire pour recevoir un volume d'eau supplémentaire, sans que son bon fonctionnement en soit affecté. Dans tous les cas, le riverain qui profiterait de la canalisation de la route n'est aucunement exempté de la redevance due en matière d'eau. **Alinéa 3** Il est techniquement impératif de disposer d'une canalisation au diamètre approprié au volume d'eau à recevoir et à acheminer. **Alinéa 4** Lors de la construction d'une conduite principale, généralement par la commune dans le cadre de ses équipements, le canton, lorsque des eaux de la route cantonale s'y déversent, est appelé à participer au financement de la construction de l'ouvrage adéquat en proportion du bassin versant que représente la surface de la route par rapport au bassin versant total collecté. L'entretien est, quant à lui, assuré par le

propriétaire de la conduite. Le règlement d'exécution de la loi fixe le mode de calcul de la répartition des coûts.

CHAPITRE 10
Utilisation des routes

L'ensemble des dispositions de ce chapitre sont nouvelles et ont été entièrement rédigées en corrélation avec les principes de droit régissant l'usage du domaine public.

Article 73 – Usage commun
Alinéas 1 et 2 En tant que condition à l'affectation d'une route publique, l'usage commun a déjà été défini à l'article 2 al. 2 ci-dessus. Cet article en décrit les contours. L'usage commun d'une route est l'utilisation conforme à sa destination et sa compatibilité avec l'intérêt public. Une utilisation conforme à sa destination résulte de l'affectation expresse ou tacite, de la nature ou de l'utilisation traditionnelle de la chose du domaine public. Cet usage commun appartient en principe à tous, autrement dit à un nombre indéterminé d'utilisateurs simultanément et ne peut être soumis à aucune autorisation. L'utilisation des routes publiques par les transports publics représente également un usage commun. D'autres utilisateurs ne seront pas limités de ce fait, ni même exclus. L'usage commun des routes publiques est exempt de taxe, sous réserve des exceptions admises par l'Assemblée fédérale (art. 82 de la Constitution fédérale du 18 avril 1999 -RS 101), de la vignette autoroutière (art. 86 de la Constitution fédérale) et des taxes de stationnement sur le domaine public, admises par le Tribunal fédéral (ATF 122 I 279, JT 1997 I, p. 715; ATF 112 Ia 39, JT 1987 I, p.386). S'agissant du stationnement de longue durée, il consiste en un usage accru du domaine public et il fait l'objet d'une autorisation, voire d'un émolument (ci-dessous art. 74). **Alinéa 3** Toutes les personnes qui empruntent les routes et voies publiques doivent respecter les règles de la circulation de manière à ne pas gêner ni mettre en danger les autres usagers. Les règles de circulation inscrites dans la loi fédérale sur la circulation routière (LCR), du 19 décembre 1958, doivent notamment être respectées (art 26 à 57a LCR). **Alinéa 4** La loi réserve la possibilité de fermer une route destinée à un usage commun, si des circonstances particulières l'exigent. La mesure sert à prévenir ou écarter un danger, voire à préserver un intérêt public prépondérant.

Article 74 – Usage accru
Alinéa 1 Il y a usage accru lorsque l'utilisation du domaine public n'est plus conforme à sa destination ou n'est plus compatible avec l'intérêt public et qu'il limite considérablement d'autres utilisateurs, sans forcément les exclure. Tout usage accru est normalement soumis à autorisation et peut être lié à la perception d'une taxe. Il s'agit par exemple de l'organisation, sur des routes publiques, de compétitions sportives, de processions, d'expositions de voitures à vendre. Mais il peut aussi s'agir de représentations théâtrales et spectacles sur des places publiques, de démonstrations sur terrain public ou encore de création de places d'attente pour taxis sur des routes publiques. La distinction entre l'usage commun et l'usage accru repose en partie sur son intensité. Selon le Tribunal fédéral (ATF 105 Ia 15), la distribution de tracts par une seule personne, qui ne suppose aucun usage accru du domaine public n'est pas soumise à autorisation, alors que la distribution faite au moyen de stands ou d'installations sur terrain public peut être soumise à autorisation, ne serait-ce que pour des motifs de police ou de sécurité routière. **Alinéa 2** Un usage commun accru peut être admis, moyennant une autorisation soumise à émolument. La loi sur l'utilisation du domaine public (LUDP), du 25 mars 1996 est alors applicable. L'autorisation est délivrée par le département désigné par le Conseil d'État, pour le domaine public cantonal, par le conseil communal, pour le domaine public communal (art. 9, al. 1 LUDP). Le stationnement ainsi que la pose de réseaux souterrains (à ce jour excepté Swisscom) peuvent ainsi être considérés comme des usages accrus de la route. Cette possibilité d'assortir de charges l'usage accru d'une route peut représenter une source de recettes non-négligeable pour les communes. **Alinéa 3** L'autorisation, même limitée dans le temps, ne donne pas un droit absolu et peut être retirée lorsque les circonstances l'exigent.

Alinéa 4 Comme dit ci-dessus, la loi sur l'utilisation du domaine public (LUDP), du 25 mars 1996 est applicable.

Article 75 – Usage privatif
On entend par usage privatif l'utilisation du domaine public dans une forme qui n'est pas conforme à sa destination, pour laquelle les ayants droit obtiennent une disposition exclusive sur une partie de la chose et qui suppose l'octroi d'une concession. Une concession pour usage privatif donne droit à l'utilisation d'une chose publique. Elle est toujours de durée limitée et peut être assortie de charges ou de conditions, ce qui peut représenter une source de recettes pour les communes. La décision relative à l'octroi de la concession relève généralement du pouvoir d'appréciation de l'autorité compétente. Il peut s'agir notamment de la pose ou du déplacement de câbles ou de rails mais également de l'attribution de places de parc sur une route publique. **Les alinéas 1 à 6** n'appellent pas de commentaires particuliers**.**

Article 76 – Restriction de l'usage
Les mesures visant à canaliser et à fluidifier les interruptions du trafic peuvent avoir diverses causes dont notamment les accidents, une surcharge ponctuelle du réseau, des manifestations, des mesures de construction ou des événements naturels tels qu'inondation, glissements de terrain, etc. Dans les situations d'urgence, une déviation de la circulation doit être mise en place rapidement. Elle ne requiert pas forcément l'accord préalable du propriétaire des routes touchées. La compétence de procéder à la restriction en cas d'urgence n'est à dessein pas définie, puisqu'elle dépendra des circonstances. Dans les autres cas, lorsque la restriction peut être planifiée, la compétence relèvera en principe des cas prévus à l'article 82 (Signalisation, compétences). En effet, hormis les cas imprévisibles, il n'y a en principe pas de restriction sans pose de signalisation.

Article 77 – Cas particuliers: 1. Conduites industrielles
Cette disposition rappelle le principe que toute utilisation accrue, provisoire ou permanente, du domaine public (en surface ou en sous-sol) est un empiètement qui doit faire l'objet d'une autorisation préalable. Cette dernière est soumise à des dispositions légales qui prévoient une taxe, une redevance ou un émolument. En revanche, entre collectivités publiques – ce terme étant à comprendre au sens étroit, soit Confédération, Canton, communes –, l'utilisation de la route pour la pose de conduites industrielles n'est pas assortie de charges. Par ailleurs, il est utile de préciser que d'éventuels frais supplémentaires, relatifs à la pose ou au changement de conduites industrielles, doivent être assumés par le propriétaire de celles-ci. Les réseaux de transport d'énergie et de communication, les locaux nécessaires à leur fonctionnement, ainsi que les lignes aériennes sont assimilés aux conduites industrielles. En soi, ce dispositif ne vise pas à procéder à des facturations internes au sein d'une même collectivité (p. ex. en vue d'assurer l'affectation des charges du point de vue analytique), mais il le permet. **Les alinéas 1, 3 et 4** n'appellent pas de commentaires particuliers. Quant à **l'alinéa 2**, selon l'article 35 de la loi fédérale sur les télécommunications (LTC), du 30 avril 1997, qui oblige les détenteurs du domaine public à le mettre gratuitement à disposition, les fournisseurs de services de télécommunication peuvent installer leurs conduites dans le domaine public à titre gratuit, mais ne sont pas dispensés d'en demander l'autorisation au propriétaire et de coordonner leurs projets avec lui. Cette disposition ne s'applique qu'aux fournisseurs éligibles au sens de la LTC. Tout autre propriétaire de réseau de communication est traité selon les mêmes principes que n'importe quel autre propriétaire concerné. **L'alinéa 5** précise l'exception que constituent les lignes aériennes pour transports publics. Dans la mesure où ces équipements sont payés par les collectivités publiques, directement ou indirectement, leur adaptation dans le cadre de travaux routiers est à inclure dans les coûts desdits travaux à charge du maître de l'ouvrage concerné.

Article 78 – 2. Souillures, déversements, endommagements
Le nettoyage de la route relève de son entretien courant. Toutefois, la collectivité publique compétente doit pouvoir facturer le coût d'intervention à l'auteur de la souillure ou du

dommage. Le droit fédéral prévoit déjà une obligation de diligence des conducteurs à l'égard des routes (art. 29 LCR, art. 59 OCR). L'article 23 de la loi sur l'extraction des matériaux (LEM) contient une règle quelque peu différente, qui constitue une règle particulière à ce domaine et qui déroge à la LRVP. **Les alinéas 1 à 3** n'appellent pas de commentaires particuliers**.**

Article 79 – 3. Entreposage
Cet article vise à éviter l'utilisation des surfaces se trouvant dans, sur ou sous les ouvrages routiers, eu égard au fait que le dépôt de matériel et le stationnement correspondent à un usage accru et présentent un risque sécuritaire. Par ailleurs, il s'agit également de se prémunir de la responsabilité causale qui incombe à tout propriétaire d'ouvrage, conformément à l'article 58 du code des obligations. **L'alinéa 2** n'appelle pas de commentaires particuliers**.**

Article 80 – 4. Convoi exceptionnel
La possibilité de prévoir des transports exceptionnels de charges non divisibles est d'une grande importance pour l'économie. L'industrie doit pouvoir s'appuyer sur un réseau routier efficace, qui permet le transport de marchandises, parfois lourdes et volumineuses. Ce genre de transports, puisqu'il limite l'usage commun, relève de l'usage accru et est soumis à autorisation. L'autorisation porte également sur l'itinéraire emprunté, que les autorités compétentes concernées sont à même de déterminer, en fonction du volume et du poids du convoi. **Alinéas 1 et 2** Le service cantonal des automobiles et de la navigation est l'autorité compétente pour délivrer les autorisations de convois exceptionnels, sur la base des informations dont il dispose et en fonction d'éventuels risque pour la sécurité publique. **Alinéa 3** Le règlement d'exécution fixera les critères à prendre en considération pour l'octroi des autorisations de convois exceptionnels, comme les charges maximales et les gabarits routiers à respecter.

Article 81 – 5. Travaux
Alinéa 1 Il est nécessaire de requérir une autorisation lorsque des travaux sont envisagés sur ou aux abords des routes. La demande est adressée au service des ponts et chaussées lorsqu'une route cantonale est concernée ou au service communal en charge des travaux publics, si les travaux touchent une route communale. **Alinéas 2 et 3** En cas de travaux, le propriétaire de la route doit pouvoir prendre les mesures adéquates pour maintenir la sécurité des usagers de la route et des riverains. Aussi, il est nécessaire qu'il soit avisé suffisamment tôt, ce qui n'est naturellement pas possible dans des cas d'intervention d'urgence. Cas échéant, il doit être informé sans délai. **Alinéas 4 et 5** Les déviations de circulation d'une route à une autre, ne se font pas sans en informer leur propriétaire. Celui qui est à l'origine de la déviation doit assumer les charges qui en découlent. **Alinéas 6 et 7** Ces dispositions n'appellent pas de commentaires particuliers.

Article 82 – Signalisation, compétences
Alinéa 1 Le rappel de la législation fédérale vise notamment l'ordonnance sur la signalisation routière (OSR), du 5 septembre 1979 (RS 741.21). Les dispositions cantonales d'exécution découlent des textes fédéraux en matière de signalisation et de marquage (RSN 761.10 et suivants). **Les alinéas 2 et 3** reprennent le contenu de la législation précitée (LI-LCR, RSN 761.10) dont les articles 2 alinéa 1 et 3 alinéa 1 seront abrogés (cf. annexe de la loi, chiffre 6). Il faut cependant relever le cas particulier de la signalisation lumineuse, qui ne fait pas partie des standards des routes cantonales. Consécutivement, la signalisation lumineuse en localité relève de la compétence des communes. Si une commune souhaite installer une signalisation lumineuse, l'approbation du service doit être sollicitée au même titre que pour toute autre signalisation.

Article 83 – Signalisation, financement
Alinéa 1 Les dispositions de cet alinéa découlent de la répartition des compétences décrites à l'art. 82. **Alinéa 2** Il peut arriver, notamment en localité, en présence de jonctions autoroutières, que la signalisation fixe ou lumineuse fasse l'objet de conventions

spécifiques constituant de fait des dérogations aux principes décrits dans les art. 82 et 83. **Alinéa 3** La signalisation temporaire, dont notamment celle mise en place lors de travaux, constitue un cas particulier.

Article 84 – Signalisation particulière
Par signalisation particulière, sont notamment visées les signalisations touristiques et culturelles. La signalisation des itinéraires de mobilité douce relève de la législation spécifique. **Alinéa 1** Il s'agit ici de rappeler, comme dans l'article précédent, que sur les routes ouvertes à la circulation des véhicules automobiles ou des cycles, seuls peuvent être employés les signaux et marques prévus par le Conseil fédéral dans l'ordonnance sur la signalisation routière (OSR). Il en va de même aux abords de ces routes. **Alinéa 2** Les frais liés à la pose de la signalisation touristique ou culturelle seront répartis entre leurs différents bénéficiaires. Le règlement d'exécution précisera la clé de répartition de ces frais.

Article 85 – Miroirs routiers
Alinéa 1 Tout besoin ou intention de poser un miroir routier pour faciliter l'insertion dans le trafic lorsque la visibilité à un accès ou du débouché d'une route n'est pas suffisant doit faire l'objet d'une approbation préalable par le service, que la route concernées soit publique ou privée. Dans tous les cas, le service ne se prononcera qu'après avoir reçu le préavis de la commune. **Alinéa 2** Le principe d'une délégation de la compétence décisionnelle existe pour les communes disposant de services qualifiés en matière de signalisation et de circulation routière.

Article 86 – Modération du trafic et sécurisation des usagers
Sont ici visés les aménagements tels les décrochements de chaussée horizontaux ou verticaux (rehaussements). La répartition des compétences visées aux **alinéas 1 à 3** n'appelle pas de commentaires particuliers, si ce n'est que par « besoin lié à l'urbanisation », il faut entendre « besoins locaux liés à la présence d'habitants, ou de zones artisanales ou commerciales ».

Article 87 – Stationnement
Alinéa 1 À l'exception des places et routes cantonales hors localité appartenant au domaine public cantonal, pour lesquelles l'approbation du service est nécessaire lorsqu'il s'agit d'en restreindre l'usage, les communes sont compétentes en matière de stationnement, étant les mieux à même de répondre aux besoins de leur population. **Alinéa 2** Le stationnement de longue durée étant considéré comme un usage accru de la route, les modalités de l'article 74 sont applicables. Il doit faire l'objet d'une autorisation, pour une durée limitée et il peut être assorti de charges et de conditions. Les communes peuvent bien-sûr prévoir que, conformément à la LUDP, le stationnement est onéreux. **Alinéa 3** La signalisation et le marquage relatifs au stationnement relèvent de l'article 82 ci-dessus**. Alinéas 4 à 6** Ces dispositions instaurent un principe de coordination entre communes et canton pour la planification des parkings d'échange intermodaux, les communes étant compétentes pour la construction, la gestion et l'entretien de ces infrastructures. Les partenariats sont évidemment autorisés et encouragés. En effet, ce type de places de stationnement doit répondre aux besoins des différents acteurs, qui peuvent être les CFF comme toute autre entreprise de transports publics, dont le canton est l'interlocuteur le plus fréquent. En l'espèce, une collaboration entre canton et communes est nécessaire, notamment du point de vue de l'aménagement du territoire. L'intérêt général visé consiste, par exemple, en l'importance de l'aire ou en sa vocation touristique.

CHAPITRE 11
Recours et dispositions pénales

Article 88 - Recours
Conformément à la LPJA, les décisions des communes et du service peuvent faire l'objet d'un recours auprès du département, puis auprès de la Cour de droit public du Tribunal cantonal.

Article 89 – Dispositions pénales
Alinéa 1 La disposition est usuelle et n'appelle pas de commentaires particuliers. Le montant de 40'000 francs correspond au maximum fixé par l'article 6 al. 2 du Code pénal neuchâtelois (CPN), du 20 novembre 1940 (RSN 312.0). **Alinéas 2 et 3** Ces dispositions n'appellent pas de commentaire particulier.

CHAPITRE 12
Dispositions transitoires et dispositions finales

Art. 90 – Fonds des routes communales
Alinéa 1 À l'entrée en vigueur de la loi, le fonds des routes communales est dissout et son solde est versé aux communes recevant des routes cantonales déclassées pour qu'elles soient à même de financer l'entretien de leur réseau routier. **Alinéa 2** Compte-tenu du déclassement mentionné ci-avant, le solde du fonds est complété par un crédit sollicité auprès du Grand Conseil, qui sera reversé auxdites communes. **Alinéa 3** Les arrêtés du Conseil d'État antérieurs au 1.01.20 par lesquels des communes se voient octroyer des subventions du fonds des routes communales portent effet jusqu'au 31.12.19. Toute intervention effectuée après cette échéance ne pourra plus bénéficier de subventions.

Article 91 – Abrogation et modification du droit en vigueur
La LRVP engendre quelques modifications ou adaptations d'autres textes légaux dont l'énumération figure dans l'annexe à la loi. On mentionne notamment la modification de la LTVRB, s'agissant de la part de 2% de la taxe sur les véhicules automobiles, les remorques et les bateaux attribuée aux communes.

Article 92 – Référendum facultatif
Conformément à l'article 42, alinéa 3 lettre *a)* de la Constitution de la République et Canton de Neuchâtel (Cst. NE), du 24 septembre 2000, la demande de vote populaire peut avoir pour objet un acte du législatif, telle que la présente loi soumise au Grand Conseil.

Article 93 – Entrée en vigueur
Cette disposition usuelle n'appelle pas de commentaire particulier. L'entrée en vigueur est prévue au 1er janvier 2020.

8. VOTE DU GRAND CONSEIL ET REFERENDUM

La loi doit être adoptée à la majorité simple du Grand Conseil dans la mesure où les dépenses qui en découlent sont considérées comme liées et non comme nouvelles (article 7 alinéa 1 LFinEC).

Le décret portant octroi d'un crédit d'engagement de 6 millions de francs pour les communes recevant des routes cantonales déclassées doit également être adopté à la majorité simple puisqu'il s'agit d'une dépense nouvelle unique inférieure à 7 millions de francs (article 36 alinéa 1 lettre a LFinEC).

Les deux objets sont soumis au référendum facultatif conformément à l'article 119 let. a) et b) de la Loi sur les droits politiques (LDP), du 17 octobre 1984.

9. CONCLUSIONS

La loi actuellement en vigueur date de 1849 et ne correspond plus à la réalité du quotidien des praticiens de la route publique. Le présent projet codifie une grande partie de la pratique actuelle et synthétise les mécanismes légaux des domaines qui concernent les routes, intégrant les réflexions entreprises avec des spécialistes des routes. Il s'agit avant tout d'une loi technique, qui doit servir de principe de référence pour les autorités routières.

Le contexte économique compliqué dans lequel vit le canton actuellement exige de mener un certain nombre de réflexions et de procéder à un réexamen de ses différentes missions et prestations. En termes d'infrastructures routières, un redimensionnement du réseau routier cantonal s'avère nécessaire et des économies indispensables. Le projet répond à ces exigences en incluant une réduction du réseau routier cantonal de 43 kilomètres, prévoyant de transférer les routes concernées aux communes. Parallèlement, une redistribution plus équitable de la part de la taxe sur les véhicules dévolue annuellement aux communes est prévue sur la base d'un taux fixé à 2%. Le FRC est supprimé et remplacé par un nouveau système de répartition attribuant un montant annuel à chaque commune. Le solde du FRC au moment de l'entrée en vigueur de la LRVP, soit quelques 5,7 millions de francs à fin 2019, additionné d'un crédit de 6 millions de francs, sera versé aux communes héritant de routes cantonales déclassées pour assurer les remises en état nécessaires des routes, ouvrages et murs concernés, ou l'affecter à d'autres dépenses relatives à leur domaine routier.

Le Conseil d'État espère que vous saurez faire vôtres les éléments développés dans ce rapport et vous remercie d'adopter le projet de loi qui vous est soumis.

Veuillez agréer, Monsieur le président, Mesdames et Messieurs, l'assurance de notre haute considération.

Neuchâtel, le 21 août 2019

Au nom du Conseil d'État :

Le président,	*La chancelière,*
A. RIBAUX	S. DESPLAND

LOI
SUR LES ROUTES ET VOIES PUBLIQUES (LRVP)

Le Grand Conseil de la République et Canton de Neuchâtel,

vu la loi fédérale sur les routes nationales (LRN), du 8 mars 1960 ;

vu la loi fédérale sur la circulation routière (LCR), du 19 décembre 1958 ;

vu la loi fédérale sur la protection de l'environnement (loi sur la protection de l'environnement, LPE), du 7 octobre 1983 ;

vu la loi d'introduction de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre, (LI-LCPR), du 25 janvier 1989 ;

vu la loi sur la mobilité douce (LMD), du 26 septembre 2017 ;

sur la proposition du Conseil d'État, du 21 août 2019,

décrète :

CHAPITRE PREMIER
Dispositions générales

Objet

Article premier La présente loi règle, dans les limites fixées par le droit fédéral, la planification, la construction, l'aménagement, l'entretien constructif, l'entretien courant, l'exploitation et l'utilisation des routes et voies publiques.

Champ d'application

Art. 2 [1]La présente loi s'applique aux routes et voies publiques, cantonales et communales, ainsi qu'aux routes privées qui servent à un usage commun.

[2]Il y a usage commun quand chacun peut, dans les limites des lois et règlements, utiliser les voies de communication conformément à leur destination et dans le respect des droits d'autrui.

[3]Elle ne s'applique pas :

a) au périmètre des routes nationales ;

b) aux routes qui relèvent de l'équipement privé au sens de la législation sur l'aménagement du territoire ;

c) aux routes et voies privées qui ne servent pas à un usage commun.

Normes et directives

Art. 3 Pour autant que cela soit économiquement supportable ou techniquement réalisable, les routes et voies publiques sont planifiées, construites, aménagées, restaurées, entretenues, exploitées, utilisées et déconstruites conformément aux règles de l'art et à l'état de la technique, afin d'assurer la sécurité des usagers et des riverains de la route.

Déclaration d'utilité publique

Art. 4 [1]Les projets liés à la construction, à l'aménagement, à l'entretien constructif et à l'entretien courant des routes cantonales, n'émargeant pas au budget de fonctionnement de l'État, sont déclarés d'utilité publique par décret du Grand Conseil.

[2]Les projets relevant de la procédure simplifiée d'adoption des plans routiers cantonaux au sens de la présente loi, émargeant au budget de fonctionnement de l'État, sont déclarés d'utilité publique.

[3]Les projets liés à la construction et à l'aménagement des routes communales peuvent être déclarés d'utilité publique par décision du Conseil d'État, au sens de la législation en matière d'expropriation.

Buts

Art. 5 [1]La présente loi vise à :

a) maintenir et à développer les réseaux routiers de manière à accueillir tous les types de mobilités ;

b) répondre aux besoins et à la sécurité des usagers et des riverains de la route ;

c) améliorer durablement la qualité de vie ;

d) favoriser l'amélioration de la qualité urbaine dans un esprit de partage de l'espace public et de cohabitation de l'ensemble des usagers ;

e) favoriser le développement de l'économie et du tourisme.

[2]Ces objectifs sont harmonisés entre eux et réalisés de façon économiquement supportable.

[3]Les atteintes nuisibles ou incommodantes liées à la mobilité sont réduites dans la mesure où cela est réalisable sur les plans technique et financier, en application du droit fédéral.

Définitions

Art. 6 Dans la présente loi, on entend par :

a) aménagement routier : ensemble des infrastructures et équipements destinés aux usagers et riverains de la route ;

b) chaussée : partie de la route qui sert à la circulation des véhicules, au sens de la législation sur la circulation routière ;

c) entretien : ensemble des mesures destinées à assurer le bon fonctionnement des routes publiques et leur exploitation, visant à les tenir en bon état et à les conserver ;

- entretien courant : ensemble des mesures visant à garantir la viabilité et la sécurité du réseau routier et de ses parties intégrantes (ouvrages et couches de roulement inclus) ;
- entretien constructif : ensemble des mesures destinées au renouvellement structurel du réseau routier et de ses parties intégrantes ; opération qui consiste à restituer à une route ou à un ouvrage, son état originel et ses propriétés mécaniques qui se sont dégradées au fil du temps, de par son utilisation ;

d) localité : espace compris entre les signaux de début et de fin de localité au sens de la législation sur la circulation routière.

e) mobilité douce : ensemble de ce qui concerne les déplacements effectués à pied (mobilité piétonne) ou en deux-roues non motorisés, ainsi qu'en deux-roues avec assistance électrique (mobilité cyclable) ;

f) plan d'alignement : le plan d'alignement, au sens de la législation cantonale sur l'aménagement du territoire ;

g) plan du réseau routier : document sur lequel figure l'ensemble des routes du réseau routier cantonal. Il mentionne la numérotation des différents axes selon leur classification ;

h) plans et listes d'emprises : documents indiquant, sur une situation cadastrale, les surfaces approximatives nécessaires à acquérir pour les besoins de réalisation d'un projet routier. Ces plans sont accompagnés d'une liste citant

nominativement les propriétaires concernés, les numéros d'articles cadastraux et les surfaces d'emprises définitives et provisoires ;

i) plan routier : ensemble des pièces qui constituent un dossier définissant une géométrie routière en situation (plan de situation, cadastre souterrain), en altimétrie (profil en long) et transversalement (profils en travers). Des profils types définissent les éléments constitutifs de la route (coffre de chaussée, couches d'enrobés bitumineux, dévers transversaux). Un plan d'évacuation des eaux de chaussées et un plan de signalisation routière complètent les pièces du dossier ;

j) réclames routières : toutes les formes de publicité et autres annonces faites par l'écriture, l'image, la lumière, le son ou autre, qui sont situées dans le champ de perception des conducteurs, au sens de la législation sur la circulation routière ;

k) réseau routier : ensemble des voies de communication permettant le déplacement des usagers par la route ;

l) route : voie de communication utilisée par des véhicules automobiles, des véhicules sans moteur et/ou des piétons ;

m) signalisation : ensemble des signaux fixes et variables, installations de signalisation lumineuse, marques, barrages, dispositifs de balisage et autres installations, destinés à gérer ou diriger le trafic ;

n) trottoir : aire de circulation destinée principalement aux piétons, présentant une différence de niveau par rapport à la chaussée ;

o) voie : subdivision de la chaussée, délimitée en général par un marquage, dont la largeur permet la circulation d'une file de véhicules, au sens de la législation sur la circulation routière ;

Compétences :

a) Conseil d'État

Art. 7 [1]Le Conseil d'État exerce la haute surveillance en matière de routes et voies publiques.

[2]Il désigne le département et le service chargés de veiller à l'application de la présente loi et en édicte les dispositions d'exécution.

b) Département

Art. 8 [1]Le département désigné par le Conseil d'État (ci-après : le département) met en œuvre et coordonne la politique cantonale en matière de routes et de voies publiques.

[2]Il est chargé de l'exécution des lois, ordonnances, arrêtés et règlements fédéraux et cantonaux.

[3]Le département collabore avec les autres départements et services concernés de l'administration fédérale et cantonale. Il consulte au besoin les autorités communales, ainsi que les personnes, institutions et organisations intéressées.

c) Service

Art. 9 [1]Le service désigné par le Conseil d'État (ci-après : le service) est l'organe d'exécution de la présente loi et du département.

[2]Il conseille les communes.

d) Communes

Art. 10 Les communes collaborent à l'application de la présente loi, exercent les compétences qu'elle leur confère et gèrent leur réseau.

Émoluments

Art. 11 [1]Les autorités peuvent percevoir des émoluments pour leurs activités.

[2]Le Conseil d'État fixe les montants des émoluments cantonaux.

[3]Les communes fixent les montants des émoluments communaux.

CHAPITRE 2
Réseaux, aménagements et mesures de mobilité douce

Statut et renvoi

Art. 12 Les réseaux, aménagements et mesures de mobilité douce font partie intégrante des voies publiques. Toutefois, leur planification, leur réalisation, la signalisation, le balisage et l'entretien, ainsi que leur financement, sont régis par des lois cantonales spécifiques.

Coordination

Art. 13 Les autorités cantonales et communales, les entreprises de transport public et les tiers concernés coordonnent de manière cohérente leurs actions pour garantir des réseaux et aménagements de mobilité douce adaptés aux besoins des usagers.

CHAPITRE 3
Classification et définition des routes

Routes publiques

Art. 14 [1]Sont réputées routes publiques :

a) les routes qui ne servent pas exclusivement à l'usage privé ;

b) les routes privées affectées à l'usage commun, avec l'accord de leur propriétaire.

[2]Les routes publiques sont classées selon leur destination et leur importance en routes nationales, routes cantonales et routes communales.

Parties intégrantes

Art. 15 Font partie intégrante des routes publiques toutes les constructions, ouvrages, installations et aménagements qui, sur la route ou hors de celle-ci, sont nécessaires, en particulier pour des raisons liées à la technique, à l'entretien, à la sécurité et à la protection de l'environnement.

Routes nationales

Art. 16 Les routes nationales sont désignées et régies par le droit fédéral.

Routes cantonales

Art. 17 [1]Destinées au trafic suprarégional et régional, les routes cantonales sont classées selon leur importance et leur fonction en deux catégories :

a) les routes principales suisses, désignées par la Confédération ;

b) les routes cantonales.

[2]En principe, chaque localité est desservie par une route cantonale, selon le plan du réseau routier cantonal.

Routes communales

Art. 18 Les routes communales sont destinées au trafic local et intercommunal et répondent aux besoins d'urbanisation des communes.

Routes d'approvision-nement

Art. 19 [1]Le réseau des routes d'approvisionnement désigne les tronçons de routes publiques que les propriétaires doivent entretenir de manière à garantir une charge utile et un gabarit d'espace libre déterminés, en vue de l'acheminement des biens et services d'importance vitale pour la population.

[2]Le Conseil d'État fixe, dans le règlement d'exécution de la présente loi, les types de routes d'approvisionnement, en fonction des gabarits ou charges admissibles.

Il adopte par voie d'arrêté la carte du réseau des routes d'approvisionnement et leur type.

Autres voies publiques

Art. 20 [1]Sont également considérés comme voies publiques, les itinéraires réservés aux transports publics, ainsi que les chemins pour piétons et de randonnées pédestres.

[2]Les dispositions fédérales et cantonales relatives à d'autres voies publiques demeurent réservées.

CHAPITRE 4
Propriété des routes

Principe

Art. 21 [1]Les routes cantonales et communales sont propriété respectivement du canton et des communes. Elles font partie du domaine public ou y sont assimilées si elles se trouvent sur fonds privé.

[2]La propriété des routes s'étend à toutes leurs parties intégrantes, sauf dispositions contraires.

[3]Les échanges, cessions et acquisitions de terrains non bâtis appartenant au domaine public, entre collectivités publiques, ont lieu à titre gratuit.

[4]L'usage des routes privées peut être restreint en cas d'intérêt public prépondérant.

[5]Tout accès ou desserte locale sis sur fonds privé sans maître est placé sous la responsabilité de la commune concernée.

Changement de propriété

Art. 22 [1]La propriété d'une route peut être transférée notamment par vente, échange de terrains, cession, amélioration foncière, expropriation ou modification de sa classification.

[2]Toute modification de classification par arrêté du Conseil d'État vaut transfert de propriété.

Acquisition

Art. 23 [1]L'État dispose de tous pouvoirs pour acquérir à l'amiable ou par voie d'expropriation, les immeubles qui pourraient être nécessaires à l'exécution de travaux.

[2]Les communes disposent de tous pouvoirs pour acquérir à l'amiable les immeubles qui pourraient être nécessaires à l'exécution de travaux. S'il faut procéder par voie d'expropriation, les communes procèdent conformément à la législation en la matière.

[3]Les terrains et les droits nécessaires à la construction ou à la correction des routes publiques sont acquis de gré à gré ou par remaniement parcellaire.

[4]À défaut d'entente sur une acquisition de gré à gré, il est procédé par voie d'expropriation, conformément à la législation en la matière.

Remaniement parcellaire

Art. 24 Le département ou le conseil communal peut introduire une procédure en remaniement parcellaire pour l'acquisition des terrains nécessaires à la construction, à l'extension ou à la transformation d'une route.

Participation aux coûts

Art. 25 [1]Lorsque la construction de la route s'intègre dans un remaniement parcellaire prévu ou en cours, les frais supplémentaires en découlant sont à charge du propriétaire de la route.

[2]Lorsque la construction de la route entraîne une modification du parcellaire existant, les frais en découlant sont à charge du propriétaire de la route.

Envoi en possession anticipé

Art. 26 Si des travaux de construction d'une route cantonale doivent s'effectuer avant la fin de la procédure de remaniement, le département peut requérir l'envoi en possession anticipé.

Acquisition à titre prévisionnel

Art. 27 [1]Des terrains bâtis ou non peuvent être acquis à titre prévisionnel.

[2]Lorsqu'un projet de construction, d'aménagement, d'entretien constructif ou courant est déclaré d'utilité publique, l'acquisition des terrains nécessaires à sa réalisation future peut faire l'objet d'une expropriation, en application de la législation en la matière.

CHAPITRE 5
Financement des routes

Généralités

Art. 28 [1]Le canton assume les coûts liés à la planification, la construction, l'entretien et l'aménagement des routes cantonales ;

[2]Les communes assument les coûts liés à :

a) la planification, la construction, l'entretien et l'aménagement des routes communales ;

b) la construction et l'entretien des aménagements de sécurité et de modération de trafic de sa compétence, sur routes cantonales et communales ;

c) la construction et l'entretien des trottoirs, des arrêts de bus et de leurs équipements (quai, abris, etc) sur l'ensemble de leur territoire.

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

[4]Les dispositions relatives au financement de la signalisation restent réservées.

Ressources

Art. 29 [1]Le financement des routes cantonales est assuré par les budgets ordinaires de fonctionnement et d'investissement notamment au travers :

a) des contributions et subventions fédérales à affectation obligatoire et autres contributions ;

b) de la part cantonale du produit de la taxe sur les véhicules automobiles, les remorques et les bateaux ;

c) des crédits d'engagement octroyés par l'autorité compétente.

[2]Le Fonds pour les routes principales suisses (le Fonds) est un financement spécial au sens de l'article 48 de la loi sur les finances de l'État et des communes (LFinEC), du 24 juin 2014[2], alimenté par les recettes visées à l'article 29, alinéa 1, lettre *a)* ci-dessus et destiné à couvrir tout ou partie des dépenses cantonales :

---

[2] RSN 601

a) de fonctionnement relatives à l'entretien des routes principales suisses au sens de l'article 17 alinéa 1 lettre a) ;

b) d'investissement relatives aux projets planifiés sur lesdites routes principales ;

c) des frais de gestion et des charges d'amortissements relatives aux projets planifiés sur lesdites routes principales.

[3]Le Conseil d'État fixe dans le règlement d'exécution les modalités de l'affectation et de l'usage du Fonds.

Participation aux charges des communes

Art. 30 [1]Un pourcentage de la taxe des véhicules automobiles, des remorques et des bateaux est attribué aux communes, conformément à la législation qui régit cette taxe. Le montant versé est affecté aux routes.

[2]La part de la taxe versée annuellement à chaque commune est calculée en fonction des valeurs pondérées de l'altitude et de la longueur de ses routes communales :

a) revêtues, ouvertes à la circulation en et hors localité, ainsi que ;

b) des pistes cyclables utilitaires revêtues figurant dans le plan directeur de la mobilité cyclable.

[3]Les critères de pondération de la longueur des réseaux sont définis dans le règlement d'exécution de la présente loi.

CHAPITRE 6
Instruments de planification des routes

Objectifs

Art. 31 [1]La planification des routes publiques a pour but de répondre aux besoins de la population et de l'économie, en matière de voies de communication, tous modes de déplacement confondus.

[2]Elle tient compte notamment des objectifs et principes d'aménagement définis par le plan directeur cantonal et répond aux normes environnementales.

[3]Le canton et les communes coordonnent leur planification de manière cohérente avec le système global de mobilité figurant dans le plan directeur cantonal et celui des cantons limitrophes et de la France voisine.

[4]Le Conseil d'État est compétent pour définir le réseau des routes cantonales et établir le plan routier correspondant.

Compétences cantonales :

Art. 32 [1]Le département désigne les services compétents pour établir, sous forme de cartes, les plans cantonaux représentant les différents types de mobilité :

a) le réseau routier cantonal ;
b) les réseaux de mobilité douce.

a) plan du réseau routier cantonal

Art. 33 [1]L'ensemble des routes cantonales figure sur le plan du réseau routier cantonal.

[2]Le plan du réseau routier cantonal les classe en deux catégories, selon la hiérarchisation définie ci-dessus, à l'article 17, alinéa 1.

b) plan des routes d'approvision-nement

Art. 34 [1]Le service établit le plan qui fixe les routes nationales, cantonales et communales servant de route d'approvisionnement pour le canton.

[2]Le plan des routes d'approvisionnement est soumis à l'approbation du Conseil d'État.

Compétence communale

Art. 35 [1]Les communes peuvent établir un plan des routes publiques communales et des routes privées à usage commun.

[2]Les communes donnent aux routes un nom de rue et numérotent les immeubles qui les bordent.

Plans de charge du trafic - cantonal et communal

Art. 36 [1]Le service établit les plans de charge du trafic sur les routes cantonales.

[2] Cas échéant, les communes établissent les plans de charge du trafic sur les routes communales.

[3] La forme et le contenu des plans de charge sont fixés dans le règlement d'exécution de la présente loi.

Bruit routier

Art. 37 Le canton est chargé de l'exécution du droit fédéral en matière d'assainissement du bruit routier, sauf pour les routes nationales.

Générateur de trafic

Art. 38 [1]Le propriétaire d'une route touchée par un plan d'affectation ou un projet, générateurs de trafic, peut requérir une enquête de trafic, une campagne de comptage ou une étude de circulation.

[2]Le générateur de trafic :

a) assume les coûts des études ;

b) participe aux frais découlant des aménagements du réseau routier que son projet induit.

Transports publics

Art. 39 Le canton et les communes se coordonnent dans le cadre d'une planification des transports publics sur leurs réseaux routiers.

CHAPITRE 7
Construction, entretien constructif et aménagement des routes

Généralités

Art. 40 [1]La construction et l'aménagement des routes publiques répondent aux normes techniques et environnementales, de manière économiquement supportable.

[2]Les routes publiques sont construites et aménagées conformément aux législations fédérale et cantonale et dans le respect des planifications cantonale et communale.

[3]Les projets de construction et de réaménagement des routes publiques peuvent être soumis à une étude d'impact sur l'environnement, en application du droit fédéral.

Compétences

Art. 41 [1]La construction et l'entretien constructif incombent :

a) au canton pour les routes cantonales ;
b) aux communes pour les routes communales.

[2]Les communes peuvent construire des trottoirs et aménager les routes cantonales en et hors localité, conformément à leurs besoins, sous réserve de l'approbation du service.

[3]Les projets communaux, le long et aux abords des routes cantonales en et hors localité, sont coordonnés avec le canton.

[4]Les mesures infrastructurelles liées aux besoins des transports publics sur les réseaux cantonaux et communaux sont coordonnées entre les autorités compétentes.

Standards

Art. 42 [1]Les standards à respecter dans le cadre de la construction des routes publiques sont définis dans le règlement d'exécution de la présente loi.

[2]Le réseau des routes cantonales n'est, par principe, pas éclairé, excepté dans les tunnels qui le nécessitent.

[3]Les carrefours et les giratoires du réseau routier cantonal, hors localité, peuvent être éclairés.

[4]Au moment de l'élaboration d'un projet cantonal, les communes peuvent requérir d'autres aménagements, supplémentaires ou plus onéreux, moyennant la prise en charge des surcoûts et sous réserve de l'approbation du service.

Croisements dénivelés

Art. 43 [1]La construction d'ouvrages nouveaux, aux croisements dénivelés, incombe au maître d'ouvrage, y compris les adaptations induites.

[2]Les frais de modification ou d'adaptation d'ouvrages existants sont répartis entre les bénéficiaires, proportionnellement aux avantages qu'ils en retirent.

[3]La propriété de parties d'ouvrages ainsi que les obligations respectives qui en découlent, sont fixées par convention.

Places d'arrêt pour les transports publics

Art. 44 [1]Les places d'arrêt sur chaussée ou en encoche, ainsi que les quais sont réalisés conformément au droit fédéral et aux normes de construction en la matière, pour autant que les conditions locales le permettent.

[2]Les services compétents et les entreprises de transport concessionnaires se concertent avec les communes pour :

a) définir l'emplacement des places d'arrêt pour transports publics ;
b) valider les aménagements proposés.

Procédures et alignements

Art. 45 [1]En zone urbanisée, un plan d'alignement est nécessaire pour la construction d'une nouvelle route, ainsi que pour l'élargissement et le déplacement d'une route existante au-delà des alignements existants.

[2]Si les travaux de construction ou de correction d'une route cantonale s'exécutent à l'intérieur d'alignements existants, la procédure applicable est celle de l'adoption des plans routiers.

[3]Si les travaux de construction ou de correction d'une route communale s'exécutent à l'intérieur d'alignements existants, la procédure applicable est celle du permis de construire.

Plans routiers cantonaux :

a) mise à l'enquête publique

Art. 46 [1]La procédure d'adoption des plans routiers cantonaux consiste à mettre à l'enquête les plans de construction des routes publiques, pendant trente jours, dans les communes intéressées.

[2]L'avis de mise à l'enquête est publié deux fois dans la Feuille officielle et dans les journaux locaux.

[3]Les intéressés et les communes concernées peuvent faire une opposition écrite et motivée au département pendant le délai de mise à l'enquête.

[4]Le chef du département sanctionne les plans routiers cantonaux.

b) procédure simplifiée

Art. 47 [1]La procédure simplifiée d'adoption des plans routiers cantonaux s'applique aux constructions et installations dont la modification n'altère pas sensiblement l'aspect extérieur du site et n'a que des effets moindres sur l'aménagement du territoire et sur l'environnement.

[2]La mise à l'enquête n'est pas nécessaire :

a) lorsque le projet routier s'effectue sur le domaine public cantonal ;

b) si les plans ne concernent qu'un nombre restreint de propriétaires et que ceux-ci, ainsi que les communes concernées, y ont adhéré par écrit ;

c) si le plan d'alignement cantonal incorpore au minimum le tracé, la largeur et le niveau des chaussées ainsi que les trottoirs ;

d) si des modifications de plans de moindre importance ont été apportées au projet suite à sa mise à l'enquête publique ;

e) pour l'entretien courant et l'entretien constructif d'une route, ainsi que pour la mise en place d'éléments amovibles dans le cadre d'essais de gestion du trafic à durée limitée.

Accès aux routes publiques :

a) généralités

Art. 48 [1]Les accès sont faciles, sûrs et garantissent la sécurité de l'ensemble des usagers de la route.

[2]Le service est compétent pour :

a) préaviser la création, la modification ou la suppression des accès aux routes publiques ;

b) étendre ou restreindre l'usage d'un accès.

[3]Les dispositions en matière de circulation routière demeurent réservées.

[4]Les principaux critères d'aménagement d'un accès sont définis dans le règlement d'exécution de la présente loi.

b) exception

Art. 49 [1]Les communes disposant des connaissances techniques spécifiques en matière de circulation routière peuvent être dispensées du préavis du service cantonal désigné. Dans ce cas, l'autorisation d'accès est accordée par le conseil communal.

[2]Les communes dispensées du préavis du service sont néanmoins tenues d'obtenir son accord si l'accès :

a) débouche sur une route cantonale ou ;
b) augmente le volume du trafic, en diminue la fluidité ou ;
c) influence la sécurité routière.

Ouverture d'une route à la circulation

Art. 50 Une route publique n'est ouverte à la circulation qu'au moment où l'état des travaux et les mesures de sécurité prises le permettent.

CHAPITRE 8
Entretien courant des routes

Généralités

Art. 51 [1]L'entretien courant des routes incombe :

a) au canton pour les routes cantonales ;
b) aux communes pour les routes communales.

[2]Les communes entretiennent les trottoirs en et hors localité.

[3]Les routes privées affectées à l'usage commun sont entretenues par leurs propriétaires, pour autant que cette compétence n'échoit pas conventionnellement à la commune.

[4]En cas d'urgence ou de défaut d'entretien constaté d'une route publique, le canton peut pourvoir à la remise en état, par substitution et à charge du défaillant.

[5]L'entretien se fait de manière économiquement supportable et dans le respect des normes environnementales.

Standards

Art. 52 Le canton fixe les standards appliqués à l'entretien courant des routes cantonales et les décrit dans un manuel technique d'exploitation et d'entretien courant.

Croisements dénivelés

Art. 53 L'entretien des ouvrages aux croisements dénivelés incombe à leur propriétaire, sauf convention contraire.

Sous-traitance

Art. 54 Le canton et les communes peuvent confier à des tiers l'accomplissement de certaines tâches d'entretien.

Service hivernal

Art. 55 [1]Pendant la période hivernale, le propriétaire d'une route peut décider de ne pas ouvrir à la circulation, momentanément ou durablement, des tronçons de routes publiques déterminés lui appartenant.

[2]Le service hivernal cantonal ne comprend pas le maintien des accès latéraux à la route cantonale.

[3]Il ne prévoit pas l'évacuation de la neige.

[4]Les propriétaires riverains d'une route publique ne doivent pas rejeter la neige sur celle-ci et sont tenus de la recevoir sur leur fonds.

Éclairage

Art. 56 À l'exception des carrefours ou giratoires hors localité et des tunnels du réseau routier cantonal, l'éclairage des routes publiques est de la compétence des communes, qui en assurent l'installation, l'exploitation et l'entretien.

Places d'arrêt pour les transports publics

Art. 57 L'entretien des places d'arrêt sur chaussée ou en encoche, ainsi que des abris pour les usagers, en et hors localité, est assuré par les communes.

CHAPITRE 9
Fonds avoisinants des routes

Généralités

Art. 58 [1]Les propriétaires riverains ne peuvent empiéter dans le gabarit d'espace libre des routes, notamment par des constructions, installations, plantes ou arbres.

[2]Les propriétaires riverains entretiennent en conséquence leur propriété.

[3]À défaut, l'autorité compétente agit par substitution aux frais des propriétaires.

[4]Les travaux à proximité d'ouvrages d'art et de murs de soutènement sont soumis à autorisation de leur propriétaire.

Gabarit d'espace libre

Art. 59 [1]L'espace surplombant les routes publiques, y compris la distance latérale au bord de la chaussée (largeur libre), doit être maintenu libre sur une hauteur de 4,50 mètres au moins.

[2]Pour les routes d'approvisionnement, le canton peut prescrire une hauteur allant jusqu'à 5,50 mètres.

[3]L'espace surplombant les trottoirs, chemins pour piétons et pistes cyclables doit être maintenu libre sur une hauteur de 2,50 mètres au moins, sauf exceptions fixées dans le règlement d'exécution de la présente loi.

[4]La largeur libre doit être au moins de 0,50 mètre hors localité et de 0,30 mètre en localité, par rapport au bord de la chaussée.

Distances aux constructions

Art. 60 [1]À défaut de plans d'alignement, les distances minimales à la route, à observer lors de la construction, la reconstruction ou la transformation d'un bâtiment, sont les suivantes :

a) routes cantonales :

- hors localité	12 mètres
- en localité	9 mètres

b) routes communales :

- collectrices	9 mètres
- de desserte	7,50 mètres

[2]La distance minimale à la route est calculée par rapport à l'axe de la chaussée.

Dérogations

Art. 61 [1]L'autorité compétente peut accorder une dérogation aux distances pour :

a) les constructions nouvelles de peu d'importance telles que les places de stationnement, les annexes et les garages ;

b) les transformations et les agrandissements de constructions existantes qui n'entravent pas la circulation routière, ne portent pas atteinte à la sécurité des usagers de la route, ni ne rendent plus difficile l'extension de la route.

[2]La dérogation peut être accordée uniquement à la condition que l'ouvrage soit autorisé à titre précaire et que la précarité fasse l'objet d'une mention au registre foncier.

[3]Le Conseil d'État arrête la procédure de dérogation et peut prévoir que, pour les routes communales, les communes disposant des moyens de contrôle suffisants accorde les dérogations aux distances minimales fixées ci-dessus.

Garantie des droits acquis

Art. 62 [1]Les constructions, installations, plantes ou arbres, autorisés avant l'entrée en vigueur de la présente loi, sont tolérés en l'état.

[2]Si la sécurité du trafic le requiert, les constructions, installations, plantes ou arbres ainsi que d'autres dispositifs contrevenant au gabarit d'espace libre, aux distances de visibilité selon les normes techniques en vigueur, ou à l'interdiction d'entraver, doivent être éliminés ou adaptés dans un délai raisonnable, fixé par le propriétaire de la route concernée.

Obligation de tolérer

Art. 63 [1]Toutes mesures d'entretien, d'exploitation et de sécurisation de la route doivent être tolérées par les usagers et les propriétaires riverains, notamment la pose d'installations diverses telles que canalisations, signaux routiers, dispositifs de sécurité, pare-neige.

[2]Les propriétaires riverains sont tenus de tolérer temporairement, sur leur fonds les passages, dépôts et travaux nécessaires à l'entretien et à la surveillance des routes.

[3]Le maître d'ouvrage assure la remise en état à la fin des travaux.

[4]La législation sur la responsabilité des collectivités publiques est réservée.

Terrains instables et ouvrages défectueux

Art. 64 [1]Lorsque l'intégrité de la route ou de ses abords est menacée, le service ou la commune a le droit d'exécuter, sur un fonds voisin, les travaux urgents nécessaires en vue de sa préservation.

[2]Lorsque l'intégrité de la route ou de ses abords est menacée par un danger de glissement, d'érosion de terrain, de chute de pierres ou de glace, le service ou la commune somme le propriétaire du fonds avoisinant ou le tiers concerné, de procéder aux travaux nécessaires.

[3]Cette règle est applicable par analogie lorsqu'une construction ou un ouvrage défectueux crée un danger pour la route, ses usagers ou les riverains.

[4]En cas de dégâts dus aux éléments naturels, chaque service, cantonal ou communal, se mobilise en fonction des travaux qu'il peut entreprendre pour répondre à l'urgence.

Forêt

Art. 65 [1]Les forêts traversées ou longées par des routes ouvertes à la circulation publique doivent être entretenues de manière à assurer la sécurité du trafic, notamment en veillant à préserver la distance de visibilité.

[2]L'entretien des forêts est assuré par leurs propriétaires.

[3]Le règlement d'exécution de la présente loi fixe les gabarits d'espace libre à respecter.

[4]En cas de dégâts dus aux éléments naturels, chaque service cantonal ou communal se mobilise en fonction des travaux qu'il peut entreprendre pour répondre à l'urgence.

Murs de soutènement

Art. 66 [1]Les murs de soutènement qui retiennent les terres en amont de la route appartiennent, en règle générale, au propriétaire de ces terres, qui en assume également l'entretien.

[2]Toute autre décision ou convention demeure réservée et fait l'objet d'une inscription au registre foncier, sauf dispositions légales contraires.

[3]Si la sécurité routière, l'intégrité de la route ou ses abords sont menacés et que le propriétaire n'intervient pas, l'autorité compétente a le droit d'exécuter, par substitution et à l'entière charge du propriétaire, les travaux nécessaires au maintien de l'usage de la route.

[4]Cas échéant, l'autorité peut remplacer l'ouvrage existant ou ce qu'il en reste par un talus, ceci sans dédommagement.

[5]Le règlement d'exécution de la présente loi fixe les distances et hauteurs à observer.

Aménagements extérieurs

Art. 67 [1]Des aménagements extérieurs tels que murs ou clôtures ne peuvent être créés aux abords d'une route :

a) s'ils nuisent à la sécurité des usagers, notamment par une diminution de la visibilité ;

b) s'ils entravent l'entretien de la route.

[2]Le règlement d'exécution de la présente loi fixe les distances et hauteurs à observer.

Plantations en bordure de route

Art. 68 [1]Le propriétaire de la route est compétent en matière de plantations au bord de ses routes.

[2]Les propriétaires riverains peuvent procéder à des plantations en bordure de route, en respectant les hauteurs prescrites, le gabarit d'espace libre et la distance à la limite de propriété, définis dans le règlement d'exécution de la présente loi, ainsi que les distances de visibilité.

[3]Ils sont tenus de les tailler tous les ans du côté de la route de manière à ne pas nuire à la sécurité du trafic, notamment par une diminution de la visibilité.

Réclames

Art. 69 [1]Toute réclame aux abords ou sur les routes ouvertes à la circulation publique, y compris les réclames temporaires pour des manifestations, doit faire l'objet d'une demande d'autorisation de pose auprès du service, accompagnée du préavis communal.

[2]Le Conseil d'État peut déléguer aux communes disposant des connaissances techniques spécifiques en matière de circulation routière, la compétence d'accorder les autorisations de pose de réclames, aux abords des routes cantonales en localité et des routes communales.

[3]L'autorisation de pose peut être soumise à émolument.

[4]Les réclames devenues sans objet ou qui ne respectent pas les conditions de l'autorisation accordée doivent être supprimées par et aux frais du bénéficiaire.

[5]Les réclames pour les votations et élections, non soumises à autorisation ni à émolument, doivent respecter les directives d'affichage y relatives et être enlevées conformément aux dispositions de l'alinéa 4 ci-dessus.

Évacuation des eaux :

a) principe

Art. 70 [1]La construction et l'aménagement des routes publiques répondent aux normes techniques en matière d'évacuation des eaux.

[2]Les eaux en provenance des routes sont évacuées conformément au droit fédéral et au droit cantonal.

[3]Il est interdit d'obstruer les fossés, les caniveaux et ouvrages destinés à l'écoulement des eaux des routes.

b) écoulement des eaux

Art. 71 [1]Les propriétaires des fonds contigus à la route sont tenus de recevoir les eaux de pluie, de fonte de neige ou de sources, du fait de la création et du maintien de la route.

[2]Les propriétaires des fonds contigus pourvoient à l'écoulement ou à l'évacuation des eaux reçues, le cas échéant par des installations appropriées, dont ils assurent l'entretien.

[3]Les propriétaires des routes, chemins, issues, places ou autres dégagements riverains, jouxtant ou aboutissant à une route, sont tenus, à leur intersection, de recueillir leurs eaux, à leurs frais.

c) écoulement canalisé

Art. 72 [1]Les conduites d'évacuation des eaux de la route, les organes d'écoulement et les raccordements à une canalisation publique principale font partie intégrante de la route. Ils sont construits et entretenus par le propriétaire de la route et respectent le plan général d'évacuation des eaux (PGEE).

[2]Tout raccordement de tiers à une conduite d'évacuation des eaux de la route exige une autorisation du propriétaire de la route.

[3]Une canalisation reçoit l'eau de tiers dans la mesure où elle le permet.

[4]Sur routes cantonales, dans la mesure où la canalisation principale n'est pas spécifiquement dédiée à l'écoulement des eaux de la route, le canton participe aux coûts de construction de ladite conduite selon les modalités fixées dans le règlement d'exécution de la présente loi.

CHAPITRE 10
Utilisation des routes

Usage commun

Art. 73 [1]Les routes publiques sont libres d'accès dans les limites de leur affectation, de leur aménagement, des conditions locales et des prescriptions en vigueur.

[2]Les routes publiques ne peuvent être entravées sans autorisation, conformément au droit fédéral et cantonal**.**

[3]Les règles de la législation fédérale et cantonale sur la circulation sont applicables.

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

Usage accru

Art. 74 [1]Toute utilisation d'une route publique au-delà de l'usage commun est soumise à autorisation.

[2]L'autorité compétente octroie une autorisation d'usage accru si aucun intérêt prépondérant, public ou privé, ne s'y oppose. Cette autorisation est de durée limitée, fixe le prix de la mise à disposition et peut être assortie de charges et de conditions. Entre collectivités publiques, la mise à disposition est gratuite.

[3]L'autorisation d'usage accru peut être modifiée ou retirée sans indemnité si les circonstances ont changé ou si les prescriptions, conditions ou charges n'ont pas été observées.

[4]Les dispositions relatives à l'utilisation du domaine public demeurent réservées.

Usage privatif

Art. 75 [1]L'usage privatif est un usage exclusif et durable d'une route publique, notamment pour des installations situées dans, en-dessus ou en-dessous de la route.

[2]L'usage privatif est soumis à concession délivrée par l'autorité compétente. La concession fixe le prix de la mise à disposition et peut être assortie de charges ou de conditions. Entre collectivités publiques, la mise à disposition est gratuite.

[3]La concession est de durée limitée et peut être accordée, pour autant qu'aucun intérêt prépondérant, public ou privé, ne s'y oppose. Dans ce cas, elle peut être révoquée en tout temps moyennant indemnité.

[4]La concession accordée sur une route privée affectée à l'usage commun nécessite l'accord du propriétaire.

[5]Le concessionnaire est responsable de ses installations et assume tous les coûts occasionnés par l'usage privatif.

[6]En cas de modification du tracé de la route ou de son entretien, le concessionnaire peut devoir déplacer ou adapter ses installations, à ses frais.

Restriction temporaire ou urgente de l'usage

Art. 76 [1]Les mesures temporaires ou urgentes d'interdiction, de restriction ou de régulation de la circulation sont régies par le droit fédéral.

[2]Elles ne donnent droit à aucune indemnité, ni pour les riverains ni pour les usagers de la route.

[3]Le responsable d'une déviation routière lors de mesures temporaires ou urgentes de circulation supporte le dommage éventuel consécutif, causé à la route mise à contribution.

Cas particuliers :

1. Conduites industrielles

Art. 77 [1]Sont considérées comme des conduites industrielles, les conduites d'évacuation des eaux, claires ou usées, d'adduction d'eau, ainsi que celles destinées à leur acheminement par des réseaux souterrains. Sont assimilés à des conduites industrielles :

a) les lignes de contact aériennes ;
b) les réseaux souterrains de transport d'énergies et de communication ;
c) les locaux et installations nécessaires au fonctionnement de ces réseaux.

[2]La mise en place de conduites industrielles dans les routes publiques est soumise à autorisation du propriétaire de la route. L'autorisation fixe le coût de la mise à disposition. Entre collectivités publiques, la mise à disposition est gratuite.

[3]Si l'installation ou le renouvellement de conduites industrielles génère des coûts supplémentaires lors de la construction ou de l'entretien des routes, le propriétaire desdites conduites les assume.

[4]Si des travaux entrepris sur la route exigent une adaptation ou un déplacement des conduites industrielles, le propriétaire de ces dernières est tenu de les adapter ou de les déplacer à ses frais.

[5]En dérogation aux alinéas 3 et 4 ci-avant, l'adaptation ou le déplacement de lignes aériennes utiles aux transports publics, ainsi que les mesures de sécurité et de protection nécessaires, doivent être inclus dans le coût des travaux routiers.

2. Souillures, déversements, endomma-gements

Art. 78 [1]Toute souillure d'une route publique est nettoyée sans délai, à charge de son auteur.

[2]Il est interdit de répandre de l'eau ou tout autre liquide sur les routes.

[3]Tout dommage ou usure excessive, occasionné à une route publique, est réparé sans délai, à charge de son auteur.

3. Entreposage

Art. 79 [1]Le dépôt de matériel et le stationnement de véhicules, sous et sur les ouvrages d'art, ainsi que dans les ouvrages souterrains, sont par principe interdits.

[2]À titre exceptionnel et à certaines conditions, un entreposage peut faire l'objet d'une autorisation délivrée par le propriétaire de l'ouvrage.

4. Convoi exceptionnel

Art. 80 [1]Tout convoi exceptionnel est soumis à autorisation du service compétent en la matière

[2]Le service compétent se base notamment sur les données routières mises à disposition par le service pour approuver un itinéraire et délivrer une autorisation.

[3]Les données routières à prendre en considération pour délivrer une autorisation sont fixées dans le règlement d'exécution de la présente loi.

5. Travaux

Art. 81 [1]Les travaux sur et aux abords des routes publiques sont soumis à autorisation des propriétaires de ces routes.

[2]Les demandes de travaux doivent être adressées suffisamment tôt pour permettre de garantir la sécurité de la circulation, des usagers et des riverains.

[3]Sont réservés les cas d'interventions urgentes, pour lesquels le propriétaire de la route est informé dans les plus brefs délais.

[4]Lorsqu'une route doit être utilisée en tant qu'itinéraire de déviation de la circulation, le propriétaire de la route est préalablement consulté.

[5]Les mesures de sécurité propres à assurer le trafic sur une route de déviation et les frais résultant de cette utilisation, sont à la charge de celui qui provoque la déviation.

[6]Le propriétaire de la route valide la période d'exécution des travaux et les supervise.

[7]La gestion du trafic durant les travaux incombe :

a) en localité, aux communes, sur toutes les routes ;

b) hors localité, au propriétaire de la route.

Signalisation, compétences

Art. 82 [1]Les dispositions fédérales en matière de signalisation routière sont applicables.

[2]Les autorités compétentes pour régir la signalisation aux abords ou sur les routes ouvertes à la circulation publique sont :

a) pour les routes cantonales hors localité : le service ;

b) pour les routes cantonales en localité et pour les autres routes : le conseil communal, sous réserve de l'approbation du service.

[3]La signalisation devenue sans objet ou qui ne répond pas ou plus aux prescriptions, doit être supprimée par et aux frais du bénéficiaire, à défaut du propriétaire de la route.

Signalisation, financement

Art. 83 [1]Les frais d'acquisition, de mise en place et d'entretien de la signalisation incombent :

- hors localité, au propriétaire de la route ;
- en localité, quel que soit le propriétaire de la route publique, panneaux d'entrée et de sortie de localité inclus : à la commune.

[2]Toute convention contraire liée au périmètre des routes nationales reste réservée.

[3]Les frais de mise en place et d'entretien de la signalisation temporaire sont à la charge du maître de l'ouvrage.

Signalisations particulières

Art. 84 [1]La signalisation touristique et les indicateurs de direction pour entreprises et hôtels sont soumis à autorisation du service, sur préavis communal.

[2]Le règlement d'exécution de la présente loi fixe la répartition des frais entre les intéressés.

Miroirs routiers

Art. 85 [1]Le service délivre les autorisations de pose de miroirs routiers, sur l'ensemble des routes, après préavis communal.

[2]Pour ce qui concerne les routes communales, le service peut déléguer cette tâche aux communes pour autant qu'elles disposent des connaissances techniques spécifiques en matière de circulation routière.

[3]L'entier des frais relatifs à la procédure d'autorisation, à l'acquisition, à la mise en place et à l'entretien de ces miroirs est à la charge du requérant.

Modération du trafic et sécurisation des usagers

Art. 86 [1]Les mesures et aménagements en localité, notamment en matière de modération du trafic et de sécurisation des usagers, relèvent de la compétence du conseil communal, sous réserve de l'approbation du service.

[2]En localité, ces mesures sont à la charge des communes.

[3]Hors localité, ces mesures sont à la charge :

a) de la commune, si elles répondent à un besoin lié à l'urbanisation ;

b) du propriétaire de l'infrastructure routière dans les autres cas.

Stationnement

Art. 87 [1]Le stationnement relève de la compétence du conseil communal pour toutes les routes sises sur son territoire, à l'exception des places et routes hors localité appartenant au domaine public cantonal pour lesquelles l'approbation du service est nécessaire lorsqu'il s'agit d'en restreindre l'usage.

[2]Le stationnement de longue durée est considéré comme un usage accru de la route publique, au sens de l'article 74, alinéa 2 ci-dessus.

[3]L'article 83, alinéa 1 est applicable aux restrictions du stationnement signalées et/ou marquées.

[4]La planification des aires de stationnement et des parkings d'échange intermodaux est assurée conjointement par le canton et les communes.

[5]La construction, la gestion et l'entretien des aires de stationnement ainsi que des parkings d'échange intermodaux sont assurés par les communes, cas échéant en partenariat avec des tiers intéressés.

[6]Le Conseil d'État détermine, dans le règlement d'exécution de la présente loi, les aires de stationnement d'intérêt général dont il assure, dans ce cas particulier, l'entretien courant.

CHAPITRE 11
Recours et dispositions pénales

Recours

Art. 88 Les décisions du service et celles du conseil communal peuvent faire l'objet de recours auprès du département puis du Tribunal cantonal, conformément à la loi sur la procédure et la juridiction administratives.

Dispositions pénales

Art. 89 [1]À moins qu'elles ne soient réprimées par la législation fédérale ou par d'autres textes de droit cantonal, les infractions à la présente loi et à ses dispositions d'exécution sont punies de l'amende d'un montant maximum de 40'000 francs.

[2]La tentative et la complicité sont punissables.

[3]Toute décision prise par une autorité pénale du canton en vertu de la présente loi ou de ses dispositions d'exécution doit être communiquée au service et à la commune concernée.

CHAPITRE 12
Dispositions transitoires et dispositions finales

Fonds des routes communales

Art. 90 [1]À l'entrée en vigueur de la loi, le fonds des routes communales est dissout. Le solde figurant dans les comptes est versé aux communes recevant des routes cantonales déclassées, qui affectent la somme reçue à l'entretien de leur domaine routier.

[2]Le Conseil d'État sollicite du Grand Conseil le crédit d'engagement nécessaire pour compléter le solde du fonds visé à l'alinéa précédent.

[3]Le droit aux subventions du fonds des routes communales s'éteint avec l'entrée en vigueur de la présente loi.

Abrogation et modification du droit en vigueur

Art. 91 La modification du droit en vigueur est réglée dans l'annexe de la présente loi.

Référendum facultatif

Art. 92 La présente loi est soumise au référendum facultatif.

Entrée en vigueur

Art. 93 [1]Le Conseil d'État fixe la date d'entrée en vigueur de la présente loi.

[2]Il pourvoit, s'il y a lieu, à sa promulgation et à son exécution.

Neuchâtel, le

Au nom du Grand Conseil :

Le président, *La secrétaire générale,*

ANNEXE

Les actes législatifs suivants sont modifiés comme suit :

1. La loi sur les routes et voies publiques (LRVP), du 21 août 1849, est abrogée

2. Loi cantonale sur l'aménagement du territoire (LCAT), du 2 octobre 1991

Art. 17, al. 1, let. c)

[1]La distance des constructions est définie :

c) par rapport aux routes, par la loi sur les routes et voies publiques (LRVP), du [suit la date d'adoption de la présente par le Grand Conseil]

Art. 22, al. 2

[2]Si les travaux de construction ou de correction d'une route s'exécutent à l'intérieur d'alignements existants, la procédure de permis de construire ne s'applique pas et la procédure d'adoption des plans routiers cantonaux selon la procédure de la loi sur les routes et voies publiques (LRVP), du [suit la date d'adoption de la présente par le Grand Conseil] suffit.

3. Loi d'introduction de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LI-LCPR), du 25 janvier 1989

Art. 25

Abrogé

4. Loi sur les constructions (LConstr), du 25 mars 1996

Art. 3, al. 2

[2]La procédure des plans routiers cantonaux est régie par loi sur les routes et voies publiques (LRVP), du [suit la date d'adoption de la présente par le Grand Conseil].

5. Loi sur les routes nationales, ainsi que sur les routes principales et autres routes bénéficiant de contributions de la Confédération (LRNRP), du 6 novembre 2007

Art. premier, alinéa 2

[2]Sont réservées les dispositions de loi sur les routes et voies publiques (LRVP), du [suit la date d'adoption de la présente par le Grand Conseil] *(suite inchangée).*

6. Loi d'introduction des prescriptions fédérales sur la circulation routière (LI-LCR), du 1er octobre 1968

Art. 2, al.

Abrogé

Art. 3, al. 1

Abrogé

7. Loi sur la taxe des véhicules automobiles, des remorques et des bateaux (LTVRB), du 6 octobre 1992

Art. 16, al. 1

[1]Les 2% du produit des taxes, y compris les droits supplémentaires perçus en vertu de l'article précédent, sont versés aux communes qui affectent le montant perçu à la planification, la construction, l'entretien constructif, l'aménagement, l'entretien courant et l'exploitation des routes sous leur responsabilité.

8. Loi sur la protection et la gestion des eaux (LPGE), du 2 octobre 2012

Art. 124, al. 2

Tout travaux de rénovations de conduites, canaux et autres ouvrages sous les routes cantonales doivent être approuvés par le service en charge des routes publiques.

Décret
portant octroi d'un crédit d'engagement de 6 millions de francs à titre d'aide à l'entretien de leur réseau pour les communes recevant des routes cantonales déclassées

Le Grand Conseil de la République et Canton de Neuchâtel,

vu l'article 57 de la Constitution de la République et Canton de Neuchâtel (Cst. NE), du 24 septembre 2000 ;

sur la proposition du Conseil d'État, du 21 août 2019,

décrète :

Article premier En complément au solde issu de la dissolution du fonds communal des routes (article 90, alinéa 1 LRVP), un crédit d'engagement de 6'000'000 francs est accordé au Conseil d'État, à verser aux communes recevant des routes cantonales déclassées au moment de l'entrée en vigueur de la nouvelle LRVP.

Art. 2 Le Conseil d'État est autorisé à se procurer, éventuellement par la voie de l'emprunt, les moyens nécessaires à l'exécution du présent décret.

Art. 3 La répartition entre les communes concernées sera conforme à l'annexe 6 du rapport 19.023 du Conseil d'État au Grand Conseil, du 21 août 2019.

Art. 4 Le crédit sera amorti conformément aux dispositions de la loi sur les finances de l'État et des communes (LFinEC), du 24 juin 2014, et de son règlement général d'exécution.

Art. 5 [1]Le présent décret est soumis au référendum facultatif.

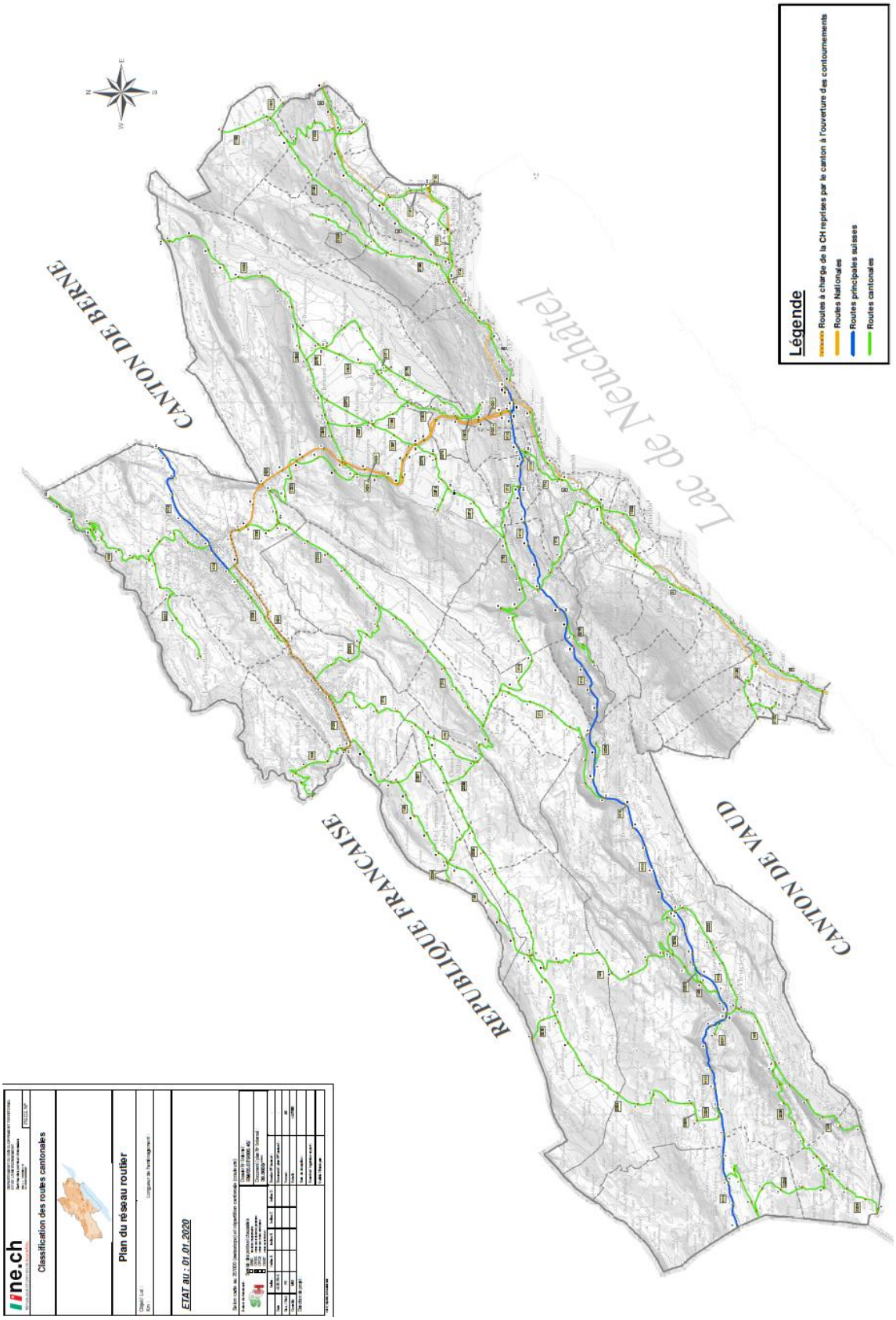
[2]Le Conseil d'État pourvoit, s'il y a lieu, à sa promulgation et à son exécution.

Neuchâtel, le

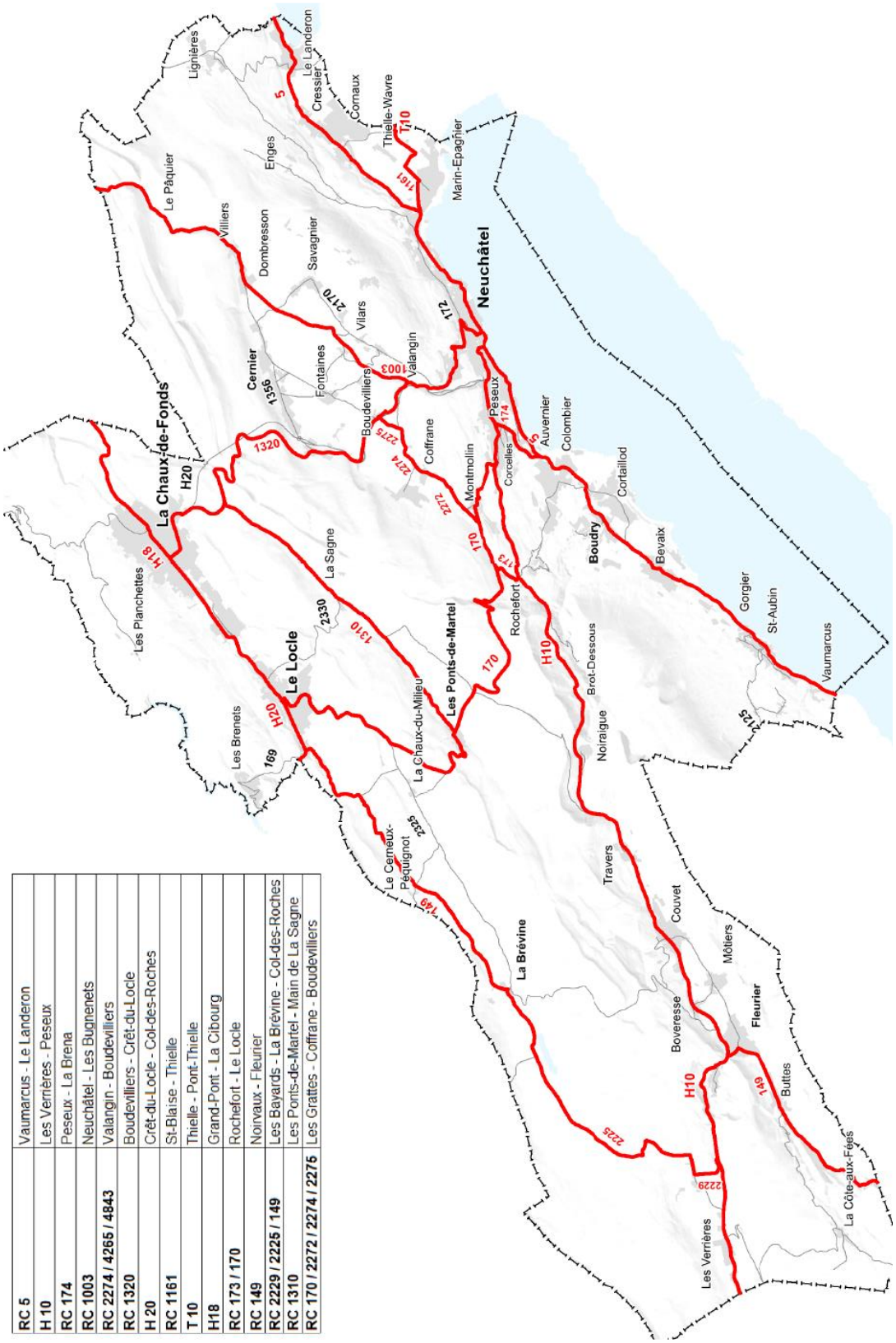
Au nom du Grand Conseil :

Le président, *La secrétaire générale,*

ANNEXE 1 – PLAN DU RÉSEAU ROUTIER CANTONAL 2020



ANNEXE 2 – CARTE ET LISTE DES ROUTES D'APPROVISIONNEMENT



RC 5	Vaumarcus - Le Landeron
H 10	Les Verrières - Peseux
RC 174	Peseux - La Brena
RC 1003	Neuchâtel - Les Bugnenets
RC 2274 / 4265 / 4843	Valangin - Boudevilliers
RC 1320	Boudevilliers - Crêt-du-Locle
H 20	Crêt-du-Locle - Col-des-Roches
RC 1161	St-Blaise - Thielle
T 10	Thielle - Pont-Thielle
H18	Grand-Pont - La Cibourg
RC 173 / 170	Rochefort - Le Locle
RC 149	Noiryaux - Fleurier
RC 2229 / 2225 / 149	Les Bayards - La Brévine - Col-des-Roches
RC 1310	Les Ponts-de-Martel - Main de La Sagne
RC 170 / 2272 / 2274 / 2276	Les Grattes - Coffrane - Boudevilliers

ANNEXE 3 – LISTE DES RC DÉCLASSÉES ET PARTICIPATION CANTONALE À LA REMISE EN ÉTAT DE LA STRUCTURE ROUTIERE

			Longueur de chaussée selon indice global			Montant versé		
	Commune	***Long. totale***	**I.G. 0 - 2.2**	**I.G. 2.2 - 3**	**I.G. 3 - 5**	**100%**	**100%**	**Total**
1	Boudry	*1873.00*	160.00		1713.00		1'269'000.00	**1'269'000.00**
3	Brot-Plamboz	*3726.00*	3726.00					
4	Corcelles-Cormondrèche	*2140.00*	1573.00	567.00		151'000.00		**151'000.00**
5	Enges	*875.00*			875.00		648'000.00	**648'000.00**
6	Hauterive	*1045.00*	1045.00					
7	La Chaux-du-Milieu	*0.00*						
8	La Côte-aux-Fées	*1579.00*			1579.00		1'170'000.00	**1'170'000.00**
9	La Grande-Béroche	*4719.00*	3706.00	1013.00		270'000.00		**270'000.00**
10	La Sagne	*790.00*	790.00					
11	La Tène	*757.00*	757.00					
12	Le Cerneux-Péquignot	*0.00*						
13	Les Verrières	*820.00*	820.00					
14	Lignières	*983.00*		983.00		262'000.00		**262'000.00**
15	Milvignes	*2768.00*	655.00	651.00	1462.00	173'000.00	1'083'000.00	**1'256'000.00**
16	Neuchâtel	*6650.00*	6340.00	310.00		83'000.00		**83'000.00**
17	Rochefort	*2061.00*	2061.00					
18	Valangin	*1174.00*	1174.00					
19	Val-de-Ruz	*7371.00*	722.00	5316.00	1333.00	1'417'000.00	988'000.00	**2'405'000.00**
20	Val-de-Travers	*3675.00*	1372.00	1841.00	462.00	491'000.00	342'000.00	**833'000.00**
	Participation de l'Etat de Neuchâtel					**2'847'000.00**	**5'500'000.00**	**8'347'000.00**

ANNEXE 4 – LISTE DES OUVRAGES D'ART PRÉSENTS SUR LES RC DÉCLASSÉES ET ESTIMATION DES COÛTS DE REMISE EN ÉTAT

Ponts, ponceaux, buses, passages inférieurs et supérieurs
avec, cas échéant, coûts de remise en état

N° (*)	Commune	Nom	Axe	Coûts
3	Hauterive	Passage supérieur CFF du Brel (murs)	172	
4	Grande-Béroche	Passage supérieur CFF de Combamare	2127	
21	La Sagne	Pont sur le Bied-de-Plamboz	2329	
22	Lignières	Pont en maçonnerie sur Le Vaux à Lignières	3103	40'000.-
7	Neuchâtel	Passage inférieur de la Coudre + encorbellement	172	150'000.-
8	Neuchâtel	Passage supérieur CFF de la Gare (murs)	1003	20'000.-
				170'000.-
7	Rochefort	Buse du Haut de la Luche à Rochefort	2271	
8	Rochefort	Passage inférieur CFF de la Sauge, Chambrelien	2271	
9	Rochefort	Buse du Bas de la Luche à Chambrelien	2271	
19	Valangin	Buse sur le Traisieux à Valangin (nouvel OA)	2274	
20	Valangin	Pont sur la Sorge et encorbellement	2274	
10	Val-de-Ruz	Ponceau de Bayerel à Engollon	2171	
11	Val-de-Ruz	Pont de Meilleret + ponceau à Fenin	2172	
13	Val-de-Ruz	Ponceau de l'École d'Agriculture à Cernier	2373	
14	Val-de-Travers	Pont sur l'Areuse à Saint-Sulpice	2231	50'000.-
15	Val-de-Travers	Pont-voûte à Boveresse (à remplacer par une buse)	2233	120'000.-
16	Val-de-Travers	Pont sur l'Areuse à Boveresse	2233	
17	Val-de-Travers	Pont du Moulin sur la Vieille Areuse à Môtiers	2233	10'000.-
18	Val-de-Travers	Pont sur le canal du Moulin à Môtiers	2233	10'000.-
				190'000.-
				400'000.-

(*) ces numéros figurent sur le plan du réseau routier cantonal et permettent de situer les OA
Les ouvrages pour lesquels aucun coût n'est mentionné ne nécessitent pas de remise en état

ANNEXE 5 – INVENTAIRE DES MURS DE SOUTÈNEMENT SIS LE LONG DES RC DÉCLASSÉES ET ESTIMATION DES COÛTS DE REMISE EN ÉTAT

N°	Commune	Axes	Coûts
1	Boudry	RC 2140, 2271	280'000.-
2	Corcelles-Cormondrèche	RC 1115, 2143	12'000.-
3	Enges	RC 2186	0.-
4	La Grande Béroche	RC 2126, 2127	328'000.-
5	Hauterive	RC 172	139'000.-
6	La Côte-aux-Fées	RC 2227	0.-
7	Les Verrières	RC 2225	100'000.-
8	Lignières	RC 2187	0.-
9	Milvignes	RC 2141, 2142	601'000.-
10	Neuchâtel	RC 172, 1003	1'093'000.-
11	Rochefort	RC 2271	36'000.-
12	Valangin	RC 2274	53'000.-
13	Val-de-Ruz	RC 2371	277'000.-
14	Val-de-Travers	RC 2231, 2233	18'000.-
			2'937'000.-

ANNEXE 6 – MONTANTS DU CREDIT DE 6 MILLIONS DE FRANCS ET DU SOLDE DU FRC À VERSER AUX COMMUNES POUR LES RC DECLASSEES

		Montants versés aux communes			
	Commune	**Routes**	**Murs**	**Ouvrages**	**Total**
1	Boudry	1'269'000.00	280'000.00		**1'549'000.00**
3	Brot-Plamboz				
4	Corcelles-Cormondrèche	151'000.00	12'000.00		**163'000.00**
5	Enges	648'000.00			**648'000.00**
6	Hauterive		139'000.00		**139'000.00**
7	La Chaux-du-Milieu				
8	La Côte-aux-Fées	1'170'000.00			**1'170'000.00**
9	La Grande-Béroche	270'000.00	328'000.00		**598'000.00**
10	La Sagne				
11	La Tène				
12	Le Cerneux-Péquignot				
13	Les Verrières		100'000.00		**100'000.00**
14	Lignières	262'000.00		40'000.00	**302'000.00**
15	Milvignes	1'256'000.00	601'000.00		**1'857'000.00**
16	Neuchâtel	83'000.00	1'093'000.00	170'000.00	**1'346'000.00**
17	Rochefort		36'000.00		**36'000.00**
18	Valangin		53'000.00		**53'000.00**
19	Val-de-Ruz	2'405'000.00	277'000.00		**2'682'000.00**
20	Val-de-Travers	833'000.00	18'000.00	190'000.00	**1'041'000.00**
		8'347'000.00	**2'937'000.00**	**400'000.00**	**11'684'000.00**

ANNEXE 7 – PART DE LA TAXE SUR LES VÉHICULES À MOTEUR : TABLEAU DE RÉPARTITION FINANCIÈRE AUX COMMUNES

N°	Commune	Part du montant de la taxe allouée	Part de la taxe allouée
		fr.	%
1	Boudry	19'954	2.09%
2	Brot-Plamboz	9'169	0.96%
3	Corcelles-Cormondrèche	15'138	1.59%
4	Cornaux	5'021	0.53%
5	Cortaillod	10'374	1.09%
6	Cressier	10'207	1.07%
7	Enges	6'823	0.72%
8	Grande-Béroche	71'180	7.46%
9	Hauterive	5'777	0.61%
10	La Brévine	23'832	2.50%
11	La Chaux-de-Fonds	150'069	15.73%
12	La Chaux-du-Milieu	10'659	1.12%
13	La Côte-aux-Fées	9'584	1.00%
14	La Sagne	9'613	1.01%
15	La Tène	15'555	1.63%
16	Le Cerneux-Péquignot	11'168	1.17%
17	Le Landeron	11'204	1.17%
18	Le Locle	61'474	6.44%
19	Les Brenets	15'318	1.61%
20	Les Planchettes	12'502	1.31%
21	Les Ponts-de-Martel	16'442	1.72%
22	Les Verrières	22'265	2.33%
23	Lignières	21'117	2.21%
24	Milvignes	26'758	2.80%
25	Neuchâtel	69'246	7.26%
26	Peseux	11'742	1.23%
27	Rochefort	8'828	0.93%
28	Saint-Blaise	11'878	1.25%
29	Valangin	2'052	0.22%
30	Val-de-Ruz	128'931	13.51%
31	Val-de-Travers	150'122	15.74%
		954'000	100.00%

TABLE DES MATIERES

Pages

RÉSUMÉ 1
1. INTRODUCTION 2
2. CONSTATS 2
2.1. Considérations générales 2
2.2. Évolutions du contexte législatif, politique et social 5
3. PROJET DE NOUVELLE LOI SUR LES ROUTES ET VOIES PUBLIQUES 6
3.1. Étapes du projet 6
3.1.1. Le mandat confié au groupe de projet 6
3.1.2. Les travaux préparatoires 7
3.1.3. La méthode de travail 8
3.1.4 Le premier projet de LRVP et la pré-consultation de 2013 8
3.1.5 Le deuxième projet de LRVP et la consultation de 2018 9
3.2. La mobilité douce 11
3.3. Le système suisse et la répartition des compétences entre collectivités publiques 12
3.3.1. Généralités 12
3.3.2. Le contexte suisse 12
3.3.3. Les changements récents et à venir 13
3.4. Le contexte cantonal 13
3.5. La nouvelle LRVP 14
3.5.1. Objectifs 14
3.5.2. Codification et base légale 15
3.5.3. Adaptation au droit fédéral 15
3.5.4 Besoins relatifs au développement de l'urbanisation et des agglomérations 15
3.5.5. Adaptation de la hiérarchisation du réseau routier cantonal 16
3.5.6. Bruit routier 17
3.5.7. LRVP et mobilité douce 17
3.5.8. Financement 18
3.6. Autres nouveautés du projet et exécution 20
3.6.1. Procédure simplifiée 20
3.6.2. Routes d’approvisionnement 20
3.6.3. Le règlement d'exécution de la loi 21
4. CONSÉQUENCES DU PROJET 22
4.1. Les conséquences sur la répartition des tâches entre cantons et communes ... 22

4.2. Les conséquences financières 22
4.3. Les conséquences pour la réforme de l'État 24
4.4. Les conséquences pour le personnel 24
5. CONFORMITÉ AU DROIT SUPÉRIEUR 25
6. CLASSEMENT DE MOTIONS ET POSTULATS 25
7. COMMENTAIRES DES DISPOSITIONS LÉGALES DU PROJET - COMMENTAIRES DU PROJET, ARTICLE PAR ARTICLE 25
8. VOTE DU GRAND CONSEIL ET REFERENDUM 50
9. CONCLUSIONS 51
LOI SUR LES ROUTES ET VOIES PUBLIQUES (LRVP) 52
ANNEXE 1 – PLAN DU RÉSEAU ROUTIER CANTONAL 2020 74
ANNEXE 2 – CARTE ET LISTE DES ROUTES D'APPROVISIONNEMENT 75
ANNEXE 3 – LISTE DES RC À DÉCLASSER ET ESTIMATION DES COÛTS DE REMISE EN ÉTAT DE LA STRUCTURE ROUTIERE 76
ANNEXE 4 – LISTE DES OUVRAGES D'ART PRÉSENTS SUR LES RC À DÉCLASSER ET ESTIMATION DES COÛTS DE REMISE EN ÉTAT 77
ANNEXE 5 – INVENTAIRE DES MURS DE SOUTÈNEMENT SIS LE LONG DES RC Á DÉCLASSER ET ESTIMATION DES COÛTS DE REMISE EN ÉTAT 78
ANNEXE 6 – MONTANTS DU CREDIT DE 6 MILLIONS DE FRANCS ET DU SOLDE DU FRC À VERSER AU COMMUNES POUR LES RC DECLASSEES 79
ANNEXE 7 – PART DE LA TAXE SUR LES VÉHICULES À MOTEUR : TABLEAU DE RÉPARTITION FINANCIÈRE AUX COMMUNES 80