

Rapport du Conseil d'État au Grand Conseil

(Du 21 août 2019)

PROPOSITIONS DE LA COMMISSION PARLEMENTAIRE**Projet de loi sur les routes et voies publiques (LRVP)****Projet de 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***La commission parlementaire Mobilité,*

composée de M^{mes} et MM. Philippe Loup, président, Laurent Schmid, vice-président, Cédric Dupraz, Carole Bill, David Moratel, Laurent Duding, Mauro Vida, Daniel Geiser Pierre-Alain Wyss, Hans Peter Gfeller, rapporteur, René Curty, Bruno Cortat, Nicolas Ruedin, Johanna Lott Fischer, Sera Pantillon et Didier Calame,

*fait les propositions suivantes au Grand Conseil :***1. Commentaire de la commission**

La commission Mobilité s'est réunie à quatre reprises, soit les 27 septembre, 21 octobre, 14 et 29 novembre 2019.

En préambule, nous remercions le Conseil d'État ainsi que le service des ponts et chaussées (SPCH) pour la présentation claire et bien documentée du projet de révision de la loi sur les routes et voies publiques (LRVP) ainsi que du projet de 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 publiques.

Nous constatons que la loi actuelle, qui fonde les missions du SPCH, est approximative et par définition devenue désuète. La nécessité de redéfinir les rôle/structure du réseau des routes cantonales est devenue évidente, de même que de définir le réseau des routes d'approvisionnement, de définir clairement ce qui fait partie intégrante d'une route (trottoirs, ponts, ouvrages d'arts, etc...), de déterminer qui s'occupe de quoi (État, communes), de lister les divers financements en matière de routes, d'en déterminer la part revenant à chacun et enfin d'énoncer les modalités de transfert des routes cantonales déclassées, la liste n'étant pas exhaustive.

Le courrier du 18 octobre 2019, émanant de la commission TP-SI de la conférence des directeurs communaux (CdC TP-SI), adressé à la commission mobilité, faisant notamment référence au taux de redistribution de la taxe sur les véhicules automobiles, à l'article 77 LRVP prévoyant la possibilité de facturer l'utilisation du domaine public, mais qui n'était pas doté d'un exemple de règlement d'exécution, ainsi qu'à l'estimation des coûts de remise en état des routes et des ouvrages d'arts, a quelque-peu compliqué le débat au sein de la commission dans un premier temps.

La CdC TP-SI était dans la confusion concernant les coûts de remise en état des routes déclassées et, plus généralement, quant aux coûts d'entretien des routes. La différence entre coûts « au mètre linéaire » et « au mètre carré » n'avait notamment pas été comprise par certaines communes. Au final, c'est le coût au mètre linéaire qui doit être pris en compte et qui sera déterminant, mais ramené à un coût annuel, ce qui permet d'arriver à des chiffres parfaitement cohérents.

Une discussion concernant la détermination de la longueur des tronçons de routes déclassées a aussi eu lieu, certaines communes souhaitant également inclure les routes en bordier autorisé. Vu les faibles montants en jeu, en plus ou en moins, et le manque de cohérence, il n'a pas été jugé pertinent de les inclure.

Quant à l'article 77 LRVP, il prévoit la possibilité pour les communes de prélever une redevance sur les conduites industrielles occupant le domaine public. Le montant de facturation maximal au mètre linéaire figurera dans l'arrêté d'exécution qui, quant à lui, sera finalisé après l'adoption du projet de loi.

Sur prise de position de la commission appuyée par l'avis du Conseil d'État au niveau de l'évaluation du critère des charges géotopographiques, ce volet devra être traité par la commission chargée de la péréquation financière intercommunale, dans le cadre du traitement de la motion 19.124.

Concernant le prélèvement sur la taxe sur les véhicules automobiles, deux amendements ont été déposés, soit celui du parti socialiste, prévoyant un taux de 4% et celui d'un membre du parti des verts fixant un taux de 20%. Après débat, ce dernier a été retiré, l'auteur insistant néanmoins sur un nécessaire désenchevêtrement des tâches concernant l'entretien du réseau routier et l'utilisation de la taxe sur les véhicules automobiles. Sur confirmation du Conseil d'État étant prêt à adapter le taux à 3% par gain d'accord avec les communes, le parti socialiste a retiré son amendement et soutient le taux de 3%. Les groupes libéral-radical, PVS et UDC se rallient également au taux de 3%.

Un nombre important d'autres amendements ont également été traités par la commission, émanant essentiellement du groupe PVS. Après discussion, le groupe PVS en a retiré dix d'entre eux, relevant notamment les aspects environnementaux, faunistiques, de gestion du trafic et de sa modération, d'entretien des routes et de ses abords et de la protection de l'écologie, aspects à mettre en lumière dans la loi. Tous ces points spécifiques étant déjà inscrits dans la loi.

L'amendement du député M. Laurent Debrot à l'article 56, alinéas 1 et 2, a occupé un temps important pour son traitement en commission. La présentation très détaillée de M. Debrot démontre le lien avec la recommandation 18.191 et avec le rapport du Conseil d'État 19.024 appuyé par un avis de droit de l'université de Neuchâtel. Sa présentation vise entre autres à clarifier la compétence des communes sur l'éclairage nocturne. Le Conseil d'État propose de refuser cet amendement. Le groupe PVS le soutient, le groupe libéral-radical et le groupe socialiste s'y opposent, jugeant que l'extension de la compétence aux communes n'est pas judicieuse.

Dans les considérations générales, le fait marquant est que ce n'est qu'au moment où la commission c'est saisi du traitement de la LRVP que les communes ont réagi en faisant part de leurs doléances. Cette situation a notablement ralenti le traitement et ce n'est qu'après le résultat de la nouvelle entrevue du 29 octobre 2019 entre le Conseil d'État et les communes, que la commission a enfin pu appréhender ses travaux de manière concrète. En d'autres termes, c'est seulement quand la commission était déjà bien engagée dans ses travaux que les négociations entre le canton et les communes ont abouti sur une solution d'entente, alors que la dernière mouture du projet avait déjà été mise en consultation bien avant.

Vu le traitement ardu du projet par notre commission, pas moins de 4 séances, le Conseil d'État proposera le traitement de ce rapport lors de la session de janvier 2020, ce qui est également demandé par les communes pour une mise en œuvre au 1^{er} janvier 2020. Le règlement d'application et l'arrêté sur les redevances sera mis en consultation auprès de la CDC TP-SI en février 2020. Les communes recevront le financement rétroactivement, dès le 1^{er} janvier 2020 et le transfert des routes sera effectif après la saison hivernale, concrètement au 1^{er} juillet 2020, et bien entendu, après acceptation en plenum.

2. Conclusion

Une révision totale de cette loi sur les routes et voies publiques datant de 1849 est devenue une nécessité au vu des contraintes constructives, sécuritaires, environnementales et financières exigées actuellement. Cette nouvelle loi sera aussi en adéquation avec ce qui se pratique déjà dans les autres cantons. Elle permettra de délimiter clairement l'appartenance de nos routes sur notre territoire et définira clairement les rôles, compétences et responsabilités de chacun. Elle validera une répartition se rapprochant au plus près de l'équilibre sur la part de la taxe sur les véhicules à moteurs accordée aux communes. Elle servira d'outil pour l'État dans la planification à hauteur de 380 millions de francs d'investissement jusqu'en 2025 pour sécuriser le trafic, le fluidifier, lutter contre le bruit routier, requalifier des quartiers (par exemple : Hôtel de ville à La Chaux-de-Fonds) et promouvoir la mobilité douce. Mais au final, sur l'effet des conséquences financières de l'État, elle n'entrera pas pleinement dans le cadre du mécanisme de maîtrise des finances puisque le résultat génère un dépassement de 450'000 francs via le 3% octroyé aux communes.

3. Entrée en matière (art. 171 OGC)

À l'unanimité, la commission propose au Grand Conseil d'entrer en matière sur ces projets de loi et de décret, puis de modifier le projet de loi comme conformément au tableau ci-après.

4 Projet de loi et amendements

Projet de loi du Conseil d'État	Amendements que la commission propose d'accepter (art. 172 OGC)	Amendements que la commission propose de refuser (art. 172 OGC)
<p>Normes et directives</p> <p>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.</p>	<p>Amendement de la commission (Initialement déposé par le groupe PVS)</p> <p>Article 3</p> <p>Normes et directives</p> <p>Pour autant que cela soit économiquement <u>et environnementalement</u> 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.</p> <p>Accepté à l'unanimité</p>	
<p>Buts</p> <p>Art. 5 ¹La présente loi vise à :</p> <p>a) maintenir et à développer les réseaux routiers de manière à accueillir tous les types de mobilités ;</p>	<p>Amendement de la commission (Initialement déposé par le groupe PVS)</p> <p>Article 5, alinéa 1, lettre a</p> <p>¹La présente loi vise à :</p> <p>a) maintenir et à développer les réseaux routiers de manière à accueillir tous les types de mobilités, <u>en limitant l'impact sur l'environnement et le paysage</u> ;</p> <p>Accepté par 12 voix contre 1</p>	

Projet de loi du Conseil d'État	Amendements que la commission propose d'accepter (art. 172 OGC)	Amendements que la commission propose de refuser (art. 172 OGC)
<p>b) répondre aux besoins et à la sécurité des usagers et des riverains de la route ;</p> <p>c) améliorer durablement la qualité de vie ;</p> <p>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 ;</p> <p>e) favoriser le développement de l'économie et du tourisme.</p>	<p>Amendement de la commission (Initialement déposé par le groupe PVS)</p> <p>Article 5, alinéa 1, lettres b et c</p> <p><u>b) concentrer le trafic routier motorisé sur les routes collectrices, afin de libérer les zones résidentielles des nuisances qu'il génère ;</u></p> <p><u>c) répondre aux besoins et à la sécurité des usagers et des riverains de la route ;</u></p> <p>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 ;</p> <p>e) favoriser le développement de l'économie et du tourisme.</p> <p>Accepté à l'unanimité</p>	
<p>²Ces objectifs sont harmonisés entre eux et réalisés de façon économiquement supportable.</p>	<p>Amendement de la commission</p> <p>Article 5, alinéa 2</p> <p><u>²La gestion du trafic a pour but d'utiliser de manière optimale les capacités du réseau routier, d'éviter des surcharges et des perturbations, ainsi que d'améliorer la sécurité du trafic.</u></p> <p>Accepté à l'unanimité</p>	
<p>³Les atteintes nuisibles ou incommodes liées à la mobilité sont réduites dans la mesure où cela est réalisable sur les plans technique et financier, en application du droit fédéral.</p>	<p>Amendement de la commission (Initialement déposé par le groupe PVS)</p> <p>Article 5, alinéa 3 ; alinéa 4 (nouveau)</p> <p>³Ces objectifs sont harmonisés entre eux et réalisés de façon économiquement <u>et</u> <u>environnementalement</u> supportable.</p> <p><u>L'alinéa 3 du projet du Conseil d'État devient 4.</u></p> <p>Accepté à l'unanimité</p>	

Projet de loi du Conseil d'État	Amendements que la commission propose d'accepter (art. 172 OGC)	Amendements que la commission propose de refuser (art. 172 OGC)
<p>Routes d'approvisionnement</p> <p>Art. 19 ¹Le 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.</p>		<p>Amendement du groupe VL-PDC</p> <p>Article 19, alinéa 1</p> <p>¹Le 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. <u>Les routes d'approvisionnement étant par définition assez larges, elles sont d'office dotées de bandes cyclables dans les deux sens.</u></p> <p>Refusé par 10 voix et 3 abstentions</p>
<p>⁵L'entretien se fait de manière économiquement supportable et dans le respect des normes environnementales.</p>	<p>Amendement de la commission (Initialement déposé par le groupe PVS)</p> <p>Article 51, alinéa 5</p> <p>⁵L'entretien se fait de manière économiquement supportable et dans le respect des normes environnementales. <u>Les produits phytosanitaires de synthèse sont interdits pour l'entretien des routes cantonales et communales, sous réserve du droit fédéral.</u></p> <p>Accepté par 10 voix contre 2</p>	
	<p>Amendement de la commission (Initialement déposé par le groupe PVS)</p> <p>Article 51, alinéa 6 (nouveau)</p> <p>⁶<u>Le fauchage est pratiqué de manière raisonnée.</u></p> <p>Accepté à l'unanimité</p>	

Projet de loi du Conseil d'État	Amendements que la commission propose d'accepter (art. 172 OGC)	Amendements que la commission propose de refuser (art. 172 OGC)
<p>Éclairage</p> <p>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.</p>		<p>Amendement Laurent Debrot</p> <p>Article 56, alinéa 1</p> <p>¹À 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.</p> <p>Refusé par 9 voix contre 3</p>
		<p>Amendement du groupe PVS</p> <p>Article 56, alinéa 2 (nouveau)</p> <p><u>²Pour la protection de l'environnement, elles peuvent éteindre la totalité de celui-ci au cœur de la nuit.</u></p> <p>Refusé par 5 voix contre 3 et 4 abstentions</p>

Projet de loi du Conseil d'État	Amendements que la commission propose d'accepter (art. 172 OGC)	Amendements que la commission propose de refuser (art. 172 OGC)
<p>Réclames</p> <p>Art. 69 ¹Toute 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.</p> <p>²Le 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.</p> <p>³L'autorisation de pose peut être soumise à émolument.</p> <p>⁴Les réclames devenues sans objet ou qui ne respectent pas les conditions de l'autorisation accordée doivent être supprimées par et aux frais du bénéficiaire.</p> <p>⁵Les 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.</p>	<p>Amendement de la commission</p> <p>Article 69</p> <p>¹<u>Les réclames</u> aux abords ou sur les routes ouvertes à la circulation publique, y compris les réclames temporaires pour des manifestations, <u>doivent</u> faire l'objet d'une demande d'autorisation de pose auprès du service, accompagnée du préavis communal.</p> <p>²Les réclames pour les votations et élections, <u>ne sont pas</u> ne soumises à autorisation ni à émolument. <u>Elles</u> doivent respecter les directives d'affichage y relatives et être enlevées conformément aux dispositions de l'alinéa <u>5 ci-dessous</u>.</p> <p><u>Les alinéas 2, 3 et 4 du projet du Conseil d'État deviennent respectivement les alinéas 3, 4 et 5.</u></p> <p>Accepté à l'unanimité</p>	

Projet de loi du Conseil d'État	Amendements que la commission propose d'accepter (art. 172 OGC)	Amendements que la commission propose de refuser (art. 172 OGC)
<p>Stationnement</p> <p>Art. 87 ¹Le 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.</p> <p>²Le stationnement de longue durée est considéré comme un usage accru de la route publique, au sens de l'article 74, alinéa 2 ci-dessus.</p> <p>³L'article 83, alinéa 1 est applicable aux restrictions du stationnement signalées et/ou marquées.</p> <p>⁴La planification des aires de stationnement et des parkings d'échange intermodaux est assurée conjointement par le canton et les communes.</p> <p>⁵La 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.</p> <p>⁶Le 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.</p>		<p>Amendement des groupes PVS et VL-PDC Article 87, alinéa 2</p> <p>²Le stationnement de longue durée est considéré comme un usage accru de la route publique, au sens de l'article 74, alinéa 2 ci-dessus.</p> <p>Refusé par 8 voix contre 3</p>

Projet de loi du Conseil d'État	Amendements que la commission propose d'accepter (art. 172 OGC)	Amendements que la commission propose de refuser (art. 172 OGC)
<p>Annexe (article 91)</p> <p>7. Loi sur la taxe des véhicules automobiles, des remorques et des bateaux (LTVRB) du 6 octobre 1992</p> <p>Art. 16 ¹Les 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.</p>	<p>Amendement de la commission</p> <p>Annexe (article 91)</p> <p>7. Loi sur la taxe des véhicules automobiles, des remorques et des bateaux (LTVRB) du 6 octobre 1992</p> <p>Art. 16 ¹Les <u>3%</u> 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.</p> <p>Accepté à l'unanimité</p>	

5. Projet de loi 09.117 déposé et renvoyé à la commission Mobilité (Annexe)

Le projet de loi Claude Guinand (primitivement déposé par Christian Boss) 09.117, du 17 février 2009, portant révision totale de la loi sur les routes et voies publiques (LVP), a été déposé. Cet objet a été renvoyé à notre commission, qui a décidé de le traiter dans le cadre du présent rapport.

5.1. Position de l'auteur du projet

M. Claude Guinand, en qualité de porte-parole de M. Christian Boss, ancien député, auteur de la loi et spécialiste du domaine routier, a été invité par la commission. Il nous a fait mention d'une loi plus généreuse avec les communes, en leur attribuant 4% du produit net des impôts sur les véhicules à moteur (article 66, alinéa 1).

L'auteur de la loi espère que le Conseil d'État entre en matière afin de donner davantage de moyens aux communes et, au final, que le Conseil d'État s'inspire de son projet de loi pour l'élaboration de la LRVP et du règlement d'application qui l'accompagne.

M. Boss a confirmé ne pas souhaiter voir son projet de loi retiré.

5.2. Position du Conseil d'État

Le rapport 19.023 avec son projet de loi, répond formellement aux préoccupations qui ont motivé le dépôt du projet de loi par M. Christian Boss.

Lors de la rencontre du 29 octobre 2019 entre le Conseil d'État et les communes neuchâteloises et suite aux explications complémentaires du Conseil d'État, les communes ont pu constater que le point d'équilibre financier était atteint avec le taux de 2,5%. Le canton c'est montré prêt à aller jusqu'à 3% et les communes sont prêtes à accepter cette solution.

Par ailleurs, le Conseil d'État a recommandé au Grand Conseil de traiter les questions liées aux facteurs géotopographiques dans le cadre du prochain débat sur la péréquation. Ainsi le canton est prêt à assumer ces coûts en péréquation verticale, afin d'alléger les charges y afférentes pour les communes.

5.3. Débat général

Dans la discussion, une reprise des travaux de la commission péréquation traitant les facteurs géotopographiques est attendue. Le Conseil d'État confirme que le budget 2020 sera doté d'un montant et attribué pour les critères géotopographiques. Une pondération du critère d'altitude sera également appliquée. La commission des finances (COFI) a préparé un amendement au budget 2020 allant dans ce sens. Les travaux de rédaction du projet de LRVP se sont clairement appuyés sur le projet de loi Christian Boss ainsi que sur certaines autres lois cantonales afin d'en retirer tout ce qui devait être maintenu. Tout ce qui n'a pas effectivement été mis dans la nouvelle LRVP, a été retenu dans le règlement d'exécution. La nouvelle LRVP et son règlement d'exécution sont donc en adéquation avec les préoccupations du projet de loi Christian Boss. La commission allant dans le sens d'une issue positive et satisfaisante, M. Claude Guinand retirera vraisemblablement le projet de loi 09.117.

5.4. Conclusion

À l'unanimité, la commission propose au Grand Conseil de ne pas entrer en matière sur le projet de loi 09.117.

6. Vote final

À l'unanimité des membres présents, la commission propose au Grand Conseil d'accepter le projet de loi du Conseil d'État, amendé selon ses propositions.

À l'unanimité des membres présents, la commission propose au Grand Conseil d'accepter le projet de décret tel qu'il est présenté par le Conseil d'État.

7. Préavis sur le traitement du projet (art. 272ss OGC)

Par 9 voix contre 2, la commission propose au bureau du Grand Conseil que le projet soit traité par le Grand Conseil en débat libre.

Neuchâtel, le 16 décembre 2019

Au nom de la commission Mobilité :

Le président,
P. LOUP

Le rapporteur,
H.-P. GFELLER

ANNEXE

09.117

17 février 2009

Projet de loi Claude Guinand (primitivement déposé par Christian Boss)**Loi portant révision totale de la loi sur les routes et voies publiques (LVP)***Le Grand Conseil de la République et Canton de Neuchâtel,*

sur la proposition de la commission ...

décède:

CHAPITRE PREMIER

Dispositions générales

Objet	<p>Article premier La présente loi règle:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) la planification, la construction, l'entretien, l'exploitation et l'utilisation des routes publiques, b) le financement des routes publiques, c) l'exécution du droit fédéral de la circulation routière en matière de signalisation et de marquage, d) l'exécution de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre, e) l'exécution de la loi fédérale sur les routes nationales.
Champ d'application	<p>Art. 2 ¹La présente loi s'applique aux routes publiques.</p> <p>²Elle est applicable aux routes privées dans la mesure où la loi le prescrit.</p>
Objectifs d'effet	<p>Art. 3 La présente loi vise en particulier les objectifs d'effet suivants:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) La planification, la construction, l'exploitation et l'entretien des routes sont réalisés de telle façon que l'ensemble des effets obtenus conduit à une amélioration durable de l'espace vital. b) La planification, la construction, l'exploitation et l'entretien des routes sont réalisés de façon à soutenir le développement de l'économie et du tourisme tout en respectant l'environnement. c) La planification, la construction, l'exploitation et l'entretien des routes sont réalisés de façon économiquement supportable. d) Les besoins de mobilité et de sécurité de tous les usagers de la route sont harmonisés entre eux. e) Les effets négatifs de la mobilité sont maintenus dans des proportions aussi réduites que possible.
Routes publiques	<p>Art. 4 ¹Sont réputées routes publiques les routes, chemins et places ouverts à l'usage commun.</p> <p>²Les routes publiques sont classées selon leur destination et leur importance en routes nationales, routes cantonales, routes communales et routes privées affectées à l'usage commun.</p>

Parties intégrantes	<p>Art. 5 ¹Font partie intégrante des routes publiques toutes les constructions et installations qui, sur la route ou hors de celle-ci, sont nécessaires en particulier pour des raisons liées à la technique, à l'exploitation, à l'aménagement, au droit de l'environnement, à la sécurité routière ou à la sécurité publique.</p> <p>²Sont notamment des parties intégrantes des routes publiques:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) la chaussée, y compris les pistes de bus et les bandes cyclables, les trottoirs, les places de stationnement, les bandes de verdure, les chemins pour piétons et les pistes cyclables bordant la route, les places d'évitement, les places, les aires d'arrêt, les boucles terminales, b) la structure de la chaussée, les installations d'évacuation des eaux pluviales, les ouvrages d'art, les îlots, les ouvrages de modération du trafic, c) les installations d'éclairage, les signaux et les marquages, les dispositifs visant à piloter, à réguler et à diriger le trafic, d) les ouvrages de protection et les installations de sécurité, comme les clôtures, e) les installations de protection contre les émissions, f) les murs de soutènement nécessaires au passage des routes. g) les talus dont l'entretien ne peut être raisonnablement exigé du riverain, les plantations, les arbres placés le long des routes et les arbres d'alignement. <p>³Les réglementations spéciales concernant les parties de constructions communes, comme celles partagées avec des infrastructures ferroviaires, sont réservées.</p>
Routes nationales	<p>Art. 6 Les routes nationales sont les voies de communication déclarées telles par la Confédération.</p>
Routes cantonales	<p>Art. 7 ¹Les routes cantonales sont destinées au trafic suprarégional et régional.</p> <p>²Le réseau des routes cantonales et leur classification sont inscrits dans le plan du réseau routier.</p> <p>³Chaque commune est desservie par une route cantonale, au moins en périphérie.</p>
Routes communales	<p>Art. 8 ¹Les routes communales assurent en premier lieu le trafic à l'intérieur d'une commune, desservent les zones bâties, établissent la liaison avec les routes cantonales et servent au trafic local entre communes voisines.</p> <p>²Les routes communales sont, du point de vue fonctionnel, différenciées entre routes collectrices, routes de desserte et routes de liaison.</p>
Routes privées affectées à l'usage commun	<p>Art. 9 Les routes appartenant à des personnes privées sont réputées routes publiques dès qu'elles sont affectées à l'usage commun.</p>
Registre des routes communales et nom des rues	<p>Art. 10 ¹Les communes tiennent un registre des routes communales et des routes privées à usage commun; le registre est établi sous forme de plan ou de liste.</p> <p>²Les communes donnent aux routes un nom de rue et numérotent les immeubles qui les bordent.</p>
Souveraineté et propriété	<p>Art. 11 ¹Hormis pour les routes nationales de compétence fédérale, la souveraineté en matière de routes appartient au canton et, dans le cadre de la présente loi, aux communes. Elle s'étend en outre aux routes privées effectivement ouvertes au trafic, dans la mesure prévue par la loi.</p> <p>²Les routes cantonales sont propriété du canton et les routes communales sont propriété des communes.</p>

³La propriété d'une route s'étend généralement à toutes ses parties intégrantes.

Abornement **Art. 12** ¹La collectivité publique compétente doit en règle générale effectuer l'abornement des routes publiques et faire inscrire celles-ci au registre foncier.

²Les parties intégrantes de la route situées en dehors de la parcelle de route peuvent être garanties par des servitudes.

³A l'intersection de deux routes, l'abornement est continu sur celle de la catégorie la plus élevée; aux passages à niveau, l'abornement routier est interrompu sur le secteur de la voie ferrée.

Changement de souveraineté et de propriété **Art. 13** ¹Si la classification d'une route est modifiée par l'arrêté relatif au plan du réseau routier, les communes sur le territoire desquelles se trouve la route seront consultées au préalable.

²Si la classification d'une route est modifiée par l'arrêté relatif au plan du réseau routier, la propriété et la souveraineté de celle-ci passent, de par la loi, de l'actuel titulaire du droit au nouveau. La modification de la propriété doit être inscrite au registre foncier.

³Le titulaire actuel du droit remet au nouveau titulaire un ouvrage exempt de défauts sans exiger de contrepartie financière.

⁴La modification de la classification d'une route nécessite l'accord des communes sur le territoire desquelles se trouve la route. Une telle modification sans cet accord n'est possible que si la classification actuelle devrait entraver des fonctions supérieures, notamment le fonctionnement du réseau routier supérieur, ou lorsqu'une route cantonale n'a plus avant tout la fonction de route cantonale.

⁵Le Conseil d'Etat promulgue simultanément l'arrêté concernant le plan du réseau routier et la modification de la classification de la route.

⁶Après l'entrée en force de cette décision, le Service des ponts et chaussées fait inscrire le changement de propriétaire au registre foncier.

⁷Les frais de mutation consécutifs à la modification de la classification d'une route sont partagés à parts égales entre les deux collectivités publiques concernées.

Affectation **Art. 14** ¹Les routes construites par le canton ou une commune et destinées à l'usage commun sont affectées à cette fin dès leur ouverture à la circulation.

²Les routes construites par des propriétaires intéressés sur la base de l'article ... de la loi sur les constructions (LConstr.) et destinées à l'usage commun sont affectées à cette fin dès que leur construction est conforme aux prescriptions.

³Une route privée est affectée à l'usage commun,

- a) par décision de la commune avec le consentement de son propriétaire foncier ou de sa propriétaire foncière,
- b) par la constitution d'une servitude de passage en faveur de la collectivité ou
- c) par le transfert à la commune de l'obligation d'entretien d'une route ouverte au trafic général.

Coopération partenariale **Art. 15** ¹Le canton coopère en partenariat avec les communes concernées à la planification, à l'étude de projet, à la construction et à l'exploitation des routes cantonales.

²Si la planification d'une nouvelle route cantonale ou d'une modification de route cantonale touche des intérêts régionaux, le canton coopère avec les communautés régionales concernées. Les communautés régionales déterminent sur quels thèmes elles-mêmes et les communes concernées prennent respectivement position.

³Si une route cantonale est projetée dans une zone urbanisée au moyen d'un plan de route, le canton coopère avec les communes concernées.

⁴Si le canton prévoit des travaux de construction ou de gros entretien sur une route cantonale, il en informe en temps utile les communes où les travaux doivent être réalisés;

il veille à coordonner ces travaux de manière optimale avec les autres travaux de construction ou de gros entretien prévus dans l'espace public, notamment ceux concernant les conduites de service.

⁵La collaboration doit permettre en particulier de déterminer conjointement le but du projet, son déroulement et son organisation.

⁶Si les parties impliquées dans une coopération partenariale n'arrivent pas à s'entendre sur des questions essentielles concernant l'étude de projet, la construction, l'exploitation ou l'entretien de routes cantonales, le DGT statue définitivement après avoir entendu les parties, la procédure d'établissement des plans de route demeurant réservée.

Gestion du trafic

Art. 16 ¹La gestion du trafic a pour but, grâce à la gestion de réseau, à la régulation et à la réglementation du trafic, d'utiliser de manière optimale les capacités du réseau routier, d'éviter surcharges et perturbations, et de contribuer à améliorer la sécurité du trafic.

²A part les routes cantonales, le canton peut, à ses frais, soumettre à une gestion de la circulation à grande échelle les autres routes ainsi que leurs accès.

³A part les routes communales, les communes peuvent, à leurs frais, soumettre à une gestion de la circulation à grande échelle les routes privées affectées à l'usage commun ainsi que leurs accès.

⁴Le fait de subordonner, à une gestion cantonale du trafic, des routes communales, des routes privées affectées à l'usage commun ou des voies d'accès, nécessite l'accord des communes sur le territoire desquelles se trouve la route et celui des régions de planification ou des conférences régionales correspondantes. Cet accord n'est pas nécessaire si l'absence de cette subordination compromet des missions supérieures, en particulier le fonctionnement du réseau routier supérieur.

Routes d'approvisionnement
1. Désignation

Art. 17 ¹ Les routes cantonales et communales servant de routes d'approvisionnement pour des transports exceptionnels de charges indivisibles sont spécifiées par le Conseil d'Etat par voie d'arrêté.

²Sont déterminantes pour l'admissibilité des modifications apportées aux routes d'approvisionnement les normes techniques applicables aux transports exceptionnels et les caractéristiques ci-dessous:

Itinéraire d'approvisionnement	Largeur de passage (L) en mètres	Hauteur libre (P) en mètres	Capacité de charge totale (P) poids total en tonnes
Type I	6,5	5,2	480
Type I (exigences réduites)	6,5	5,2	320
Type II	5,0	4,8	240
Type II (exigences accrues)	5,0	5,2	240
Type III	4,5	4,8	90
Type IV	4,5	4,5	90
Type IV (exigences réduites)	4,5	4,5	50

³La notion de capacité de charge totale mentionnée à l'alinéa 2 s'entend sans véhicule tracteur.

⁴L'inscription d'une route ou le classement d'une route selon un type d'itinéraire différent nécessite l'accord de la commune sur le territoire de laquelle se trouve cette route. Sont réservés les cas où la protection d'intérêts publics importants, notamment la garantie du réseau d'approvisionnement requis, exige impérativement une mesure unilatérale du canton.

2. Maintien en état d'ouverture **Art. 18** ¹Les routes d'approvisionnement doivent être maintenues constamment ouvertes.
- ²Le plan du réseau routier indique l'état de mise en œuvre du plan des routes d'approvisionnement.
- ³Les bâtiments bordant une route d'approvisionnement qui peuvent affecter le profil d'espace libre prescrit, le tracé, le profil en long ou la capacité de charge de la route requièrent l'approbation du service des ponts et chaussées.
- ⁴Le service des ponts et chaussées est chargé de la surveillance du réseau des routes d'approvisionnement. Il est habilité à prendre toutes les mesures nécessaires pour les maintenir ouvertes en permanence. Il peut, en cas de nécessité, procéder à une exécution par substitution aux frais de l'obligé ou de l'obligée.

Voies de communication historiques

Art. 19 Le Service des ponts et chaussées est le service cantonal spécialisé de la protection des voies de communication historiques; il collabore étroitement avec le Service des monuments et sites.

CHAPITRE 2

Acquisition de terrain, expropriation, restrictions au droit de propriété

Acquisition de terrains

Art. 20 ¹Le terrain nécessaire aux routes publiques est acquis de gré à gré, par voie d'expropriation ou de remaniement parcellaire.

²Lorsqu'un plan de route rend nécessaire le déplacement d'une route privée, les nouveaux tronçons, une fois achevés, sont attribués aux propriétaires de la route privée. Ceux-ci en assument l'entretien.

Acquisition de terrains à titre prévisionnel

Art. 21 Des terrains peuvent être acquis à titre prévisionnel.

Procédure de remaniement parcellaire

1. Conditions et procédures

Art. 22 ¹S'agissant de l'acquisition de terrains, la procédure des améliorations foncières et forestières ou celle de remaniement parcellaire de terrains à bâtir est applicable lorsqu'elle est utile à la construction de la route ou qu'elle permet que le sol devant servir à la construction de la route soit utilisé conformément à sa destination première.

²Le Département de la gestion du territoire peut exiger qu'il soit procédé aux remaniements parcellaires nécessaires à la construction de la route. Sa demande représente un juste motif pour ordonner d'office la mise en œuvre d'un projet.

³Elle peut exiger

- a) que des immeubles du domaine public soient inclus;
- b) que des réductions équitables de la surface des immeubles compris dans le remaniement parcellaire soient consenties et que le terrain ainsi cédé pour la construction de routes affectées au trafic général de transit soit bonifié à sa valeur vénale à l'entreprise de remaniement;
- c) que la plus-value des immeubles résultant de la construction de la route soit déduite de l'indemnité.

2. Envoi en possession anticipé

Art. 23 S'il y a lieu de commencer les travaux avant la clôture de la procédure de remembrement, le DGT peut exiger l'envoi en possession anticipé. Avant de se prononcer, les services chargés du remembrement entendront les personnes concernées et prendront les dispositions nécessaires à l'estimation du terrain.

3. Coûts

Art. 24 Les frais supplémentaires occasionnés par le remaniement parcellaire pour la construction de la route dans les territoires où des remaniements étaient de toute façon nécessaires sont à la charge de cette construction. Lorsque l'établissement de la route

entraîne de nouveaux remaniements dans des terrains déjà remaniés ou dans des régions de fermes isolées, les frais en découlant vont dans leur intégralité au compte de la construction de la route.

Expropriation et restrictions de la propriété **Art. 25** Les dispositions de la loi sur les constructions régissant l'expropriation et les restrictions au droit de propriété sont applicables.

Détermination de l'indemnité d'expropriation **Art. 26** Si la personne intéressée reconnaît, sur le principe et quant à son ampleur, son obligation de céder sa propriété foncière ou d'y admettre des restrictions, le tribunal compétent en matière d'expropriation peut être saisi pour fixer l'indemnité, même s'il n'existe pas de plan de route en vigueur.

CHAPITRE 3

Routes cantonales

Section 1: Planification

Instrument de planification **Art. 27** ¹Le canton planifie les routes cantonales au moyen du plan du réseau routier.

²Le plan du réseau routier se fonde sur le plan directeur cantonal, qui contient les directives stratégiques du Conseil d'Etat relatives à l'évolution des zones urbanisées et des transports; il tient compte des conceptions régionales des transports et de l'urbanisation.

Plan du réseau routier
1. Contenu **Art. 28** ¹Le plan du réseau routier présente les routes nationales (réseau de base) et fixe les routes cantonales.

²Il classe les routes cantonales selon les catégories suivantes:

- a) Les routes cantonales de la catégorie A qui comprennent les routes principales au sens des articles 12 ss de la loi fédérale du 22 mars 1985 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire (LUMin) (réseau complémentaire).
- b) Les routes cantonales de la catégorie B qui relient les villes et les localités au réseau principal (réseau de base et réseau complémentaire) ainsi qu'aux régions du canton, qui assurent la liaison avec les régions des cantons voisins ou de la France voisine.
- c) Les routes cantonales de la catégorie C relient les communes aux routes cantonales de catégorie A et B.

³Il chiffre les moyens financiers approximatifs nécessaires au gros entretien.

⁴Il fixe en outre:

- a) les routes cantonales qui doivent être cédées à une commune,
- b) les routes communales qui doivent être cédées au canton,
- c) les installations de type park-and-ride et bike-and-ride d'importance régionale.

2. Domaines réglementés par le plan de route **Art. 29** Le plan de route contient en particulier les éléments concernant:

- a) la construction, l'aménagement, la transformation ou la suppression d'une route,
- b) les parties intégrantes d'une route,
- c) l'adaptation des fonds voisins, notamment de leurs accès et sorties, aux exigences de tous les usagers de la route,
- d) l'adaptation des routes de fonction collectrice et la concentration des accès en des points de jonction déterminés,
- e) les voies d'accès et l'emplacement des installations d'évacuation des eaux pluviales, des lieux d'extraction des matériaux, des chantiers et des dépôts de matériaux qu'exigent la construction et l'entretien des routes,

- f) les infrastructures routières de transports publics, pour autant qu'elles ne soient pas l'objet d'une procédure d'approbation des plans régie par le droit fédéral,
- g) l'expropriation des droits et des surfaces nécessaires à une compensation en nature,
- h) les plans d'alignement.

3. Modification du réseau routier **Art. 30** ¹Le plan du réseau routier fixe les modifications du réseau routier d'importance stratégique pour les 16 prochaines années au moins, décrit les mesures prévues telles que les études de planification, la construction de nouvelles routes, les travaux d'extension ou de déconstruction, informe sur l'état des mesures et chiffre le besoin financier approximatif.
- ²Il harmonise la planification des routes avec toutes les autres planifications déterminantes pour les transports.
- ³Si des plans de route déposés publiquement sont modifiés avant d'être édictés, sans que la version modifiée nuise davantage aux intérêts publics ou aux intérêts importants du voisinage, il suffit d'informer les propriétaires fonciers concernés, les communes concernées et les opposants en mentionnant la nouvelle possibilité de faire opposition.
- 4 Décision et effet **Art. 31** ¹Le Conseil d'Etat adopte le plan du réseau routier tous les huit ans. Il peut procéder à des adaptations plus tôt si certains projets l'exigent.
- ²Il soumet l'arrêté concernant le plan du réseau routier ainsi que les adaptations de projets au sens de l'article 68 au Grand Conseil pour qu'il en prenne connaissance.
- ³Les éléments essentiels du plan du réseau routier font partie du plan directeur cantonal. Sont concernés en particulier les contenus nécessitant une coordination au niveau cantonal et régional.
- ⁴Le DGT établit et remanie le plan du réseau routier.

Section 2: Autorisation de routes

- Nécessité et forme de l'autorisation **Art. 32** ¹La construction et la modification d'une route sont autorisées au moyen d'un plan de route.
- ²Aucune autorisation n'est nécessaire pour l'entretien, la remise en état, la rénovation d'une route ni pour la mise en place d'éléments amovibles dans le cadre d'essais de détournement du trafic à durée limitée.
- Plan de route Procédure
1. Procédure ordinaire **Art. 33** Le plan de route est publié dans le cadre de la procédure de plans d'affectation cantonaux.
2. Procédure simplifiée pour les petits projets **Art. 34** ¹Une procédure simplifiée de plan de route s'applique aux petits projets.
- ²Dans la procédure simplifiée, il est possible de renoncer à la procédure de participation ainsi qu'à la publication.
- ³Il est exclu de renoncer à la publication
- a) lorsqu'il n'est pas possible de déterminer précisément les personnes en droit de former opposition, ou
 - b) lorsque des intérêts publics importants sont touchés.
- ⁴Sont considérés comme des petits projets:
- a) le réaménagement d'une route, si les travaux n'ont pas de répercussions importantes sur la fluidité du trafic ni sur le territoire ou l'environnement,
 - b) les mesures constructives visant à effectuer des essais de détournement du trafic,
 - c) la construction d'installations d'éclairage, d'évacuation des eaux et d'autres installations similaires,

	<p>d) la construction d'îlots de protection et d'autres dispositifs similaires,</p> <p>e) le prolongement de trottoirs et de bandes cyclables,</p> <p>f) les mesures de protection contre les dangers naturels,</p> <p>g) tout autre projet d'importance égale ou inférieure à ceux mentionnés aux lettres a à f.</p>
3. Procédure simplifiée pour les modifications avant l'arrêté relatif au plan de route	<p>Art. 35 ¹La procédure simplifiée s'applique également lorsqu'un plan de route doit être modifié après l'échéance du délai d'opposition, mais avant l'arrêté y relatif.</p> <p>²La modification doit être publiée si elle concerne en outre des intérêts publics ou des intérêts importants du voisinage.</p> <p>³Le Conseil d'Etat règle la procédure par voie d'arrêté.</p>
Compétences	<p>Art. 36 ¹Le DGT arrête le plan de route.</p> <p>²Le plan de route peut faire l'objet d'un recours auprès du Conseil d'Etat. Sa décision peut faire l'objet d'un recours auprès du Tribunal administratif.</p>
Conditions générales posées pour l'autorisation	<p>Art. 37 Une route ne sera autorisée qu'à condition de satisfaire aux dispositions relatives à la construction et à la planification d'ouvrages, au droit de l'environnement, ainsi qu'à toutes les autres dispositions applicables.</p>
Champ d'application	<p>Art. 38 Le plan de route peut régler tous les rapports de droit public entre le détenteur ou la détentrice de la souveraineté de la route et les particuliers.</p>
Contenu	<p>Art. 39 Le plan de route décrit le but du projet et indique le tracé de la route, les altitudes, le drainage, les accès latéraux et les adaptations des fonds voisins. Il comprend par ailleurs une estimation des coûts de construction.</p>
Effets	<p>Art. 40 ¹Le plan de route déploie les effets d'un plan d'affectation cantonal.</p>
1. Effets généraux	<p>²Le plan de route ouvre le droit d'expropriation pour les surfaces délimitées dans le plan et nécessaires pour la construction, l'entretien et l'exploitation des routes et pour les travaux d'adaptation sur des fonds voisins.</p> <p>³Les modifications d'importance inférieure apportées à une route cantonale peuvent être exécutées par le biais d'un plan de quartier communal, pour autant que la planification communale exige les adaptations visées.</p>
2. Interdiction de modification	<p>Art. 41 ¹Après la mise à l'enquête du plan de route, rien ne peut être entrepris sur le terrain prévu pour la route qui puisse gêner la réalisation du plan. En particulier, il est interdit de construire sur les terrains affectés à la route projetée et sur la bande de terrain interdite à la construction (art. 111).</p> <p>²Si des constructions, des installations ou d'autres mesures augmentant la valeur d'un bâtiment doivent être réalisées pendant la période d'interdiction de modification, une dérogation doit être accordée par le service compétent du DGT. Si les prescriptions en matière de construction sont observées, l'autorisation sera accordée à condition que le projet ne rende pas plus difficile ou plus onéreuse la construction de la route ni ne gêne l'affectation ultérieure de la bande de terrain interdite à la construction.</p> <p>³S'ils prouvent un dommage, les propriétaires fonciers peuvent exiger du canton, dix ans après la mise à l'enquête publique, qu'il achète les terrains concernés, ou qu'il les libère par suppression ou modification du plan de route.</p>

Section 3: Construction, exploitation et entretien

Responsabilité pour la construction, l'exploitation et l'entretien	<p>Art. 42 ¹Le canton construit, exploite et entretient les routes cantonales.</p> <p>²Les communes sont responsables du nettoyage, de l'entretien de la végétation et du service hivernal sur les trottoirs le long des routes cantonales situés à l'intérieur des localités.</p>
Standard de construction 1. Objectif et processus	<p>Art. 43 ¹L'objectif d'un projet de construction routière est fondamentalement d'atteindre le standard de référence.</p> <p>²Dans le cadre d'un projet de construction routière, le besoin d'intervention et le standard de construction sont établis en collaboration partenariale avec les services spécialisés, les régions les communes concernées et avec les autres milieux intéressés.</p>
2. Standard de référence	<p>Art. 44 ¹Le standard de référence en matière de stratégie, de sécurité routière, d'installations de transport, de qualité d'exploitation et d'urbanisme, établi notamment en fonction de la protection de l'environnement et des coûts, est défini en particulier comme suit:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) routes cantonales des catégories A et B: deux voies, les carrefours d'un niveau de qualité "suffisant" au sens des normes de l'Association suisse des professionnels de la route et des transports (normes VSS), b) routes cantonales de catégorie C: une à deux voies, c) transports publics: respect des horaires, d) trafic de deux-roues légers le long de la route: en fonction du trafic journalier moyen (TJM), des cas de croisement/dépassement et des trajets scolaires, e) trafic de deux-roues légers traversant: en fonction du TJM et des trajets scolaires, f) trafic piétonnier le long de la route: en fonction du TJM, du nombre de piétons et des trajets scolaires, g) trafic piétonnier traversant: en fonction du TJM, du nombre de piétons et des trajets scolaires, h) état de la route: état après 15 ans pour une durée de vie de 25 ans, i) sécurité routière: pas d'accident lié aux infrastructures provoquant des blessés graves ou des morts, k) vitesse maximale: respect à 85%. <p>²Le standard de référence contribue au développement du site et à l'urbanisme. Il vise à réduire les clivages et à soutenir les liaisons anciennes et nouvelles de même que le développement des centres d'activités culturelles et commerciales dans les localités et les quartiers.</p> <p>³Les prescriptions communales sont prises en compte dans toute la mesure du possible.</p> <p>⁴Les communes peuvent commander un standard supérieur moyennant paiement des coûts supplémentaires.</p>
3. Étapes du processus	<p>Art. 45 Sur la base d'un plan de circulation, d'exploitation et d'aménagement, différentes solutions sont examinées, un plan de mesures visant l'élaboration du projet est défini et la preuve d'efficacité est fournie. Le projet de route est établi sur la base du plan de mesures.</p>
Standard d'entretien	<p>Art. 46 ¹L'entretien des routes cantonales comprend l'entretien courant et le gros entretien.</p> <p>²L'utilisation sûre des routes cantonales doit être maintenue autant que possible sans interruption. Les événements naturels, les accidents et les fermetures hivernales sont en particulier réservés.</p>

³L'entretien se fait dans le respect de l'environnement et de façon économique.

⁴Le service hivernal inclut le déblaiement de la neige, la protection contre les congères et le déglacement; il ne comprend pas le maintien des accès latéraux à la route cantonale ni l'évacuation de la neige.

⁵Il peut être renoncé au service hivernal lorsque l'intérêt public n'exige pas de maintenir la route ouverte ou lorsque, pour des raisons de sécurité, un tel service n'est pas possible sans frais disproportionnés.

CHAPITRE 4

Autres routes et chemins

Section 1: Routes

Routes communales

Art. 47 ¹Les communes planifient, construisent, exploitent et entretiennent les routes communales.

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

Routes privées affectées à l'usage commun

Art. 48 Les propriétaires privés exploitent et entretiennent les routes privées affectées à l'usage commun pour autant que cette compétence n'échoie pas à la commune ou au canton.

Autorisations en matière de routes communales, de routes privées affectées à l'usage commun et de routes privées

Art. 49 ¹La construction et la modification fondamentale de routes sont autorisées par le biais d'un plan de quartier.

²Un permis de construire suffit pour les petits projets de construction de routes suivants:

- a) la construction et l'aménagement de routes de desserte de l'équipement de détail,
- b) la construction et l'aménagement de chemins pour piétons, de trottoirs et de pistes cyclables,
- c) l'élargissement d'une route motivé par l'ajout de bandes cyclables,
- d) la transformation d'une route ou d'un carrefour,
- e) la construction d'installations de protection contre le bruit, d'installations d'évacuation des eaux et d'autres installations similaires,
- f) la construction d'îlots de protection,
- g) les mesures de protection contre les dangers naturels,
- h) les mesures constructives visant à effectuer des essais de détournement du trafic,
- i) la suppression d'une route,
- k) la suppression ou la modification d'une affectation,
- l) tous les autres projets d'un degré d'importance égal ou inférieur à celui des projets cités aux lettres a à k.

³Aucune autorisation n'est nécessaire pour l'entretien, la remise en état et la rénovation d'une route, ni pour la mise en place d'éléments amovibles dans le cadre d'essais de détournement du trafic à durée limitée.

Section 2: Chemins pour piétons et chemins de randonnée pédestre

Chemins pour piétons et chemins de randonnée pédestre

Art. 50 ¹Le Conseil d'Etat établit le plan sectoriel du réseau des itinéraires de randonnée pédestre.

²Les communes planifient, construisent et entretiennent les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre.

³Le canton pourvoit à la signalisation des chemins de randonnée pédestre.

⁴Si les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre figurant dans les plans doivent être supprimés en tout ou en partie, le ou la responsable de la suppression en supporte en règle générale les coûts.

Plan sectoriel cantonal du réseau des itinéraires de randonnée pédestre

Art. 51 ¹Le plan sectoriel cantonal du réseau des itinéraires de randonnée pédestre contient les principaux itinéraires pédestres et les itinéraires complémentaires.

²Les principaux itinéraires de randonnée pédestre sont en règle générale reliés à un arrêt des transports publics; ils doivent satisfaire à au moins un des critères suivants:

1. Contenu et effet

- a) faire partie du réseau des grands itinéraires nationaux ou cantonaux,
- b) assurer une liaison aussi directe que possible entre deux localités ou deux vallées,
- c) conduire à ou longer des sites présentant un intérêt particulier sous l'angle du paysage, de la nature ou sur le plan culturel,
- d) avoir une importance historique.

³Les itinéraires complémentaires doivent satisfaire à au moins un des critères suivants:

- a) relier des itinéraires principaux de randonnée pédestre,
- b) relier des sites présentant un intérêt particulier sous l'angle du paysage, de la nature ou sur le plan culturel à des itinéraires principaux de randonnée pédestre,
- c) relier un itinéraire principal de randonnée pédestre à un arrêt des transports publics.

⁴Le plan sectoriel cantonal contient les exigences qualitatives posées aux chemins de randonnée pédestre. Il indique quels chemins de randonnée pédestre doivent être aménagés, déplacés ou supprimés.

2. Compétence et procédure

Art. 52 ¹Le Service de l'aménagement du territoire élabore le projet de plan sectoriel et mène la procédure de participation.

²La procédure d'élaboration du plan sectoriel et l'effet de celui-ci sont régis par la législation en matière de construction.

Plans communaux des chemins pour piétons et de randonnée pédestre

Art. 53 ¹Les communes fixent le réseau des chemins pour piétons et des chemins de randonnée pédestre dans leur plan directeur ou leur plan d'affectation.

²Ces plans se basent notamment sur

- a) la législation relative aux chemins pour piétons et aux chemins de randonnée pédestre,
- b) le plan sectoriel cantonal du réseau des itinéraires de randonnée pédestre,
- c) les objectifs et la conception d'aménagement local de la commune et ceux des communes avoisinantes.

Effets des plans

Art. 54 La législation afférente aux chemins pour piétons et aux chemins de randonnée pédestre est applicable aux chemins répertoriés dans les plans cantonaux et communaux.

Contrôle des plans

Art. 55 Les plans des réseaux de chemins pour piétons et de chemins de randonnée pédestre doivent être régulièrement adaptés aux nouvelles conditions.

Absence d'entraves à la circulation

Art. 56 ¹Les communes veillent à ce que la circulation sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre soit exempte d'entraves et autant que possible exempte de dangers.

²Elles acquièrent en cas de nécessité les droits de circulation pour l'utilisation des chemins qui traversent des propriétés privées.

Service cantonal spécialisé **Art. 57** Le service cantonal en charge des chemins pour piétons et des chemins de randonnée pédestre au sens de la législation fédérale est le Service des ponts et chaussées.

Collaboration **Art. 58** Le canton et les communes coopèrent entre eux et avec Neuchâtel Rando dans l'exécution de la législation sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre.

Modifications importantes du réseau des chemins pour piétons et des chemins de randonnée pédestre **Art. 59** ¹Une modification importante du réseau des chemins pour piétons et des chemins de randonnée pédestre au sens de la législation fédérale nécessite un permis de construire, sauf si elle figure dans un plan de quartier.

²L'autorité qui accorde le permis de construire ou édicte les plans décide

a) de l'admissibilité de la modification,

b) de la compensation adéquate et de la prise en charge des coûts.

³En cas de modification importante du réseau des chemins pour piétons et des chemins de randonnée pédestre, l'autorité qui accorde le permis de construire ou édicte les plans se base sur une expertise du Service des ponts et chaussées.

Section 3: Itinéraires cyclables

Plan sectoriel cantonal pour le trafic cycliste **Art. 60** ¹Le Conseil d'Etat établit le plan sectoriel cantonal pour le trafic cycliste.

²Le plan sectoriel cantonal pour le trafic cycliste fixe les itinéraires cyclables assurant une fonction de réseau cantonal pour le trafic cycliste quotidien et de loisirs. Ce sont

a) les itinéraires cyclables cantonaux sur et le long des routes cantonales et des routes nationales de 3^e classe,

b) les itinéraires cyclables avec pistes cyclables à l'écart des routes cantonales,

c) les itinéraires cyclables importants sur les routes communales ou privées.

Itinéraires cyclables cantonaux **Art. 61** ¹Le canton construit, exploite et entretient les tronçons de bandes cyclables nécessaires aux itinéraires selon l'article 60, alinéa 2, lettres a et b.

²La procédure d'autorisation observe les dispositions relatives à l'autorisation de routes cantonales.

Itinéraires cyclables communaux **Art. 62** Les communes planifient, construisent et entretiennent les itinéraires cyclables communaux.

Signalisation **Art. 63** Le canton pourvoit à la signalisation de tous les itinéraires cyclables selon l'article 60, alinéa 2.

CHAPITRE 5

Financement des routes cantonales et communales, subventions

Prise en charge des coûts **Art. 64** ¹Le canton assume les coûts inhérents à l'exécution de ses tâches.

²Chaque commune assume les coûts inhérents à l'exécution de ses tâches.

Moyens de financement **Art. 65** Le canton finance les coûts de la route lui incombant par le revenu net de l'impôt sur les véhicules à moteur, par les subventions fédérales obligatoirement affectées à la route, et par ses fonds généraux.

Répartition des moyens	<p>Art. 66 ¹Le canton fait participer les communes au produit de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) et des impôts sur les véhicules à moteur. La part des communes s'élève à 30 pour cent du produit de la RPLP et à 4 pour cent du produit net des impôts sur les véhicules à moteur.</p> <p>²La part de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) et de l'impôt sur les véhicules à moteur revenant aux communes est répartie comme suit:</p> <p>a) 50 pour cent en fonction de la longueur des routes,</p> <p>b) 50 pour cent en fonction de la longueur pondérée des routes.</p> <p>³La longueur des routes se calcule comme suit: longueur des routes des classes 1 à 3 selon les catégories de la carte nationale au 1:25 000 qui sont situées sur le territoire communal, sans les routes cantonales et nationales, et dix pour cent de la longueur des pistes cyclables et des chemins de randonnée pédestre figurant dans le plan sectoriel cantonal et situés en dehors des routes des classes 1 à 3.</p> <p>⁴La longueur des routes au sens de l'alinéa 2 est pondérée par les facteurs suivants:</p> <p>a) 3 pour les routes de première classe,</p> <p>b) 2 pour les routes de deuxième classe,</p> <p>c) 1 pour les autres routes.</p> <p>⁵Le Conseil d'Etat procède chaque année à la répartition. Il statue en qualité de dernière instance cantonale.</p>
<i>Section 1: Crédits</i>	
Investissements 1. Crédit-cadre et crédits d'objet	<p>Art. 67 ¹Les investissements sont approuvés par un crédit-cadre ou par un crédit d'objet.</p> <p>²Sont considérées comme investissements les dépenses nouvelles consenties pour les routes cantonales ainsi que pour les pistes cyclables cantonales selon l'article 60, alinéa 2, lettres a et b et pour les études nécessaires aux projets correspondants.</p> <p>³En se référant au plan du réseau routier, le Grand Conseil arrête en règle générale tous les quatre ans un crédit-cadre. Le crédit-cadre n'est pas soumis au référendum financier.</p> <p>⁴Le crédit-cadre fait également mention des crédits d'objet prévus pour cette période.</p>
2. Crédit-cadre et plan du réseau routier	<p>Art. 68 Les investissements dont les coûts nets sont supérieurs à deux millions de francs pour un projet de construction, d'extension, ou de déconstruction d'une route cantonale ne peuvent être approuvés que si les travaux sur le tronçon concerné figurent dans le plan du réseau routier.</p>
3. Emploi du crédit-cadre	<p>Art. 69 Le Conseil d'Etat décide de l'emploi du crédit-cadre.</p>
4. Crédits d'objet	<p>Art. 70 ¹Le financement d'un projet individuel dont les coûts nets sont supérieurs à deux millions de francs, et qui apporte une augmentation substantielle de capacité de la route ou qui équivaut à une nouvelle construction, requiert un crédit d'objet du Grand Conseil.</p> <p>²Le Grand Conseil peut retirer du crédit-cadre d'autres projets supérieurs à deux millions de francs, et les approuver comme crédit d'objet.</p>
Crédit-cadre pour le gros entretien 1. Compétence et contenu	<p>Art. 71 ¹Le Conseil d'Etat est seul compétent pour autoriser les dépenses pour le gros entretien des routes cantonales et des pistes cyclables cantonales selon l'article 60, alinéa 2, lettres a et b au moyen d'un crédit-cadre.</p> <p>²Les coûts du gros entretien comprennent les dépenses pour les réparations, la remise en état et le renouvellement complet de composantes entières d'une route comme les ponts, les revêtements de chaussée et les dispositifs de balisage.</p>
2 Emploi	<p>Art. 72 ¹Le service compétent du DGT décide de l'usage du crédit-cadre.</p>

²Les coûts du gros entretien sont débités au compte des investissements.

Crédit budgétaire pour l'entretien courant **Art. 73** ¹L'entretien courant des routes cantonales est financé par un crédit budgétaire; il est débité au compte de fonctionnement.

²L'entretien courant inclut notamment le nettoyage de la route et des canalisations d'évacuation des eaux de chaussée, l'entretien de la végétation, le service hivernal, la maintenance et les petites réparations.

Section 2: Subventions cantonales

Subventions aux itinéraires cyclables sur routes communales et privées **Art. 74** ¹Le canton subventionne des investissements pour des itinéraires cyclables importants sur des routes communales ou privées selon l'article 60, alinéa 2, lettre c.

²La subvention s'élève à 40 pour cent des coûts.

Subventions aux chemins de randonnée pédestre **Art. 75** ¹Le canton subventionne les communes pour des investissements en faveur des itinéraires principaux de chemins de randonnée pédestre du canton.

²La subvention s'élève à 40 pour cent des coûts.

Subventions aux installations de type park-and-ride et bike-and-ride **Art. 76** ¹Le canton subventionne les investissements destinés à des installations de type park-and-ride et bike-and-ride. L'installation doit figurer dans le plan du réseau routier.

²La subvention s'élève à 40 pour cent des coûts.

³L'article 78, alinéa 2 s'applique s'il s'agit d'une installation d'un projet d'agglomération cofinancé par la Confédération.

Subventions aux installations de type park-and-ride et bike-and-ride **Art. 77** ¹Le plan du réseau routier définit dans un premier temps les emplacements et besoins approximatifs à titre d'information préalable; il fixe ultérieurement, sur la base du projet, les dimensions et caractéristiques de l'installation de type park-and-ride ou bike-and-ride justifiant des subventions.

²Les subventions sont allouées pour les investissements dans les installations de type park-and-ride et bike-and-ride prévues dans le plan du réseau routier, qui sont consentis par

- a) les communes,
- b) les entreprises de transports ayant droit à des indemnités en vertu de la législation sur les transports publics,
- c) les entreprises semi-publiques qui opèrent dans le cadre d'un mandat de prestations,
- d) les particuliers qui opèrent dans le cadre d'un mandat de prestations.

³Les coûts imputables comprennent les coûts de construction au sens strict et ceux des équipements d'exploitation, dans la mesure où l'installation sert principalement à la mobilité combinée.

Contributions aux infrastructures de transport dans les agglomérations **Art. 78** ¹Le canton subventionne dans les villes et agglomérations des infrastructures de transport auxquelles la Confédération alloue des contributions.

²Les subventions s'élèvent au maximum à 50 pour cent des coûts imputables non couverts par la Confédération.

Contributions aux mesures de protection contre le bruit et d'isolation acoustique **Art. 79** Si les communes fournissent les prestations prévues dans la convention-programme avec la Confédération pour des mesures de protection contre le bruit et d'isolation acoustique, le canton les indemnise des coûts supportés à concurrence de la part des coûts pris en charge par la Confédération par rapport aux coûts totaux.

Subventions aux conférences régionales **Art. 80** Le canton peut subventionner les conférences régionales pour la planification régionale des routes élaborée dans le cadre de conceptions régionales des transports et de l'urbanisation.

CHAPITRE 6

Utilisation des routes

Usage commun **Art. 81** ¹Toute personne peut utiliser gratuitement et sans autorisation spéciale les routes publiques, dans les limites de leur affectation, de leur aménagement, des conditions locales et des prescriptions en vigueur.

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

Prescriptions de circulation, signalisation et marquage **Art. 82** ¹Le canton édicte des prescriptions régulant la circulation au sens de l'article 3, alinéas 2 à 4 LCR pour les routes cantonales et pour les routes dans la zone d'intersection avec des routes cantonales.

²Les communes édictent des prescriptions régulant la circulation au sens de l'article 3, alinéas 2 à 4 LCR pour toutes les autres routes publiques et pour toutes les aires publiques de circulation appartenant à des propriétaires privés.

³Les communes peuvent édicter des dispositions pour réglementer le stationnement sur les routes publiques situées sur leur territoire.

⁴Les mêmes réglementations de compétences sont applicables à la pose de signaux et au marquage.

Souillure et endommagement **Art. 83** ¹Quiconque souille outre mesure une route et ne la nettoie pas immédiatement supportera les coûts du nettoyage.

²Quiconque occasionne à la route un dommage ou une usure excessive supportera les coûts de la remise en état.

Usage commun accru **Art. 84** ¹Toute utilisation d'une route publique au-delà de l'usage commun est soumise à autorisation. La collectivité publique compétente peut exempter certaines utilisations de l'obligation d'autorisation.

²La collectivité publique compétente octroie l'autorisation si aucun intérêt prépondérant, public ou privé, ne s'y oppose. L'autorisation est de durée limitée et peut être assortie de charges et de conditions.

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

⁴L'octroi d'une autorisation d'usage commun accru ou d'usage privatif d'un tronçon de route cantonale nécessite l'accord de la commune sur le territoire de laquelle se trouve le tronçon. L'octroi d'une telle autorisation sans un tel accord n'est possible que si la demande d'autorisation est motivée par un intérêt supérieur.

Conduites de service **Art. 85** ¹Les conduites de service sont soumises à autorisation selon l'article 84. L'autorisation est en règle générale de durée indéterminée.

²Les conduites de service seront installées autant que possible à l'écart de la chaussée; leur construction ainsi que leur entretien ne doivent pas mettre en danger la circulation.

³Si des travaux entrepris sur la route exigent une adaptation ou un déplacement des conduites de service, le ou la propriétaire de ces dernières est tenue de les adapter ou de les déplacer à ses frais.

⁴Si la prise en compte de conduites entraîne des coûts supplémentaires pour la construction ou l'entretien de routes, le ou la propriétaire des conduites les assume.

Usage privatif

Art. 86 ¹L'usage privatif est un usage intensif, durable, notamment sous forme de constructions et d'installations sur, dans, au-dessus de ou sous la route publique. Il exige une concession de la collectivité publique compétente.

²La concession d'usage privatif est de durée limitée. Elle peut être accordée si aucun intérêt prépondérant, public ou privé, ne s'y oppose. Elle peut être assortie de charges ou de conditions.

³Si la route n'est pas la propriété du canton ou de la commune, l'approbation du ou de la propriétaire est nécessaire.

⁴En cas d'intérêt public prépondérant et moyennant indemnité, la concession peut être révoquée en tout temps pendant sa durée de validité.

⁵Les ayants droit entretiennent à leur frais les constructions ou installations au bénéfice de la concession. Ils doivent les déplacer ou les adapter à leurs frais si cela s'avère nécessaire pour la construction ou l'entretien de la route. Ils assument tous les coûts occasionnés par l'usage privatif.

Taxes **Art. 87** ¹Des taxes peuvent être perçues pour l'usage commun accru et l'usage privatif.
²Les organismes responsables des transports publics sont exonérés de telles taxes.

Interruption du trafic **Art. 88** ¹En cas d'interruption du trafic sur des routes publiques, la circulation peut être déviée sur d'autres routes.
²Ni les bordiers ni les usagers n'ont droit à une indemnité.
³Si la route mise à contribution par la déviation est endommagée en raison de celle-ci, celui ou celle qui a causé la déviation supporte les coûts de réparation des dommages.
⁴La fermeture partielle ou totale d'une route n'autorise pas à exiger une compensation pour perte de chiffre d'affaire des riverains.

CHAPITRE 7

Mesures en matière de circulation routière

Champ d'application **Art. 89** Les dispositions de la présente section sont applicables aux routes publiques, au sens de l'article 1, alinéa 2 de l'ordonnance fédérale du 13 novembre 1962 sur les règles de la circulation routière (OCR).

Prononcé de mesures en matière de circulation routière
1. Principe **Art. 90** ¹Les mesures en matière de circulation routière au sens de la loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (LCR) sont décidées, ordonnées, modifiées ou annulées par l'autorité compétente au sens des articles 91 à 93.
²Sont réservées les attributions des services de police cantonaux et communaux et celles des autorités de construction des routes relatives aux prescriptions provisoires en matière de circulation et de déviations ainsi qu'aux mesures de signalisation nécessaires.
³Les mesures en matière de circulation routière à maintenir plus de huit jours doivent être décidées ou ordonnées par l'autorité compétente au sens des articles 91 à 93.

2. Routes cantonales **Art. 91** ¹Les mesures en matière de circulation routière portant sur les routes cantonales et sur l'intersection de celles-ci avec d'autres routes publiques sont décidées par le Service des ponts et chaussées.
²Si une mesure en matière de circulation touche à des domaines de compétence d'un autre Service, ce dernier doit être sollicité pour prendre position.

3. Routes communales et routes privées **Art. 92** ¹Les autorités communales compétentes arrêtent
a) les mesures en matière de circulation routière portant sur les routes communales et sur les débouchés des routes privées sur les routes communales,

b) les mesures en matière de circulation routière qui garantissent la sécurité sur les aires de circulation publiques appartenant à des propriétaires privés. Ces propriétaires doivent être consultés au préalable.

²Les mesures en matière de circulation routière indiquées ci-dessous nécessitent l'accord du Service des ponts et chaussées lorsqu'elles sont maintenues plus de 60 jours:

- a) réglementation des priorités;
- b) interdiction de circuler;
- c) limitation de volumes et de poids;
- d) limitation de vitesse;
- e) marquage des cases de stationnement sur les routes principales.

Indication des directions

Art. 93 ¹Sous réserve des alinéas 2 à 5, l'autorité compétente pour prononcer des mesures en matière de circulation routière est également responsable de l'indication des directions.

²L'accord du Service des ponts et chaussées est requis sur toutes les routes pour les indications de direction, telles que la signalisation touristique, qui sont obligatoirement soumises à un plan d'ensemble local ou régional.

³Lorsque la responsabilité de l'indication des directions est déléguée à des organisations privées, en application de l'article 115 de l'ordonnance fédérale du 5 septembre 1979 sur la signalisation routière (OSR), le Service des ponts et chaussées édicte les directives nécessaires.

⁴Dans leur secteur délimité par les panneaux de localité, les autorités communales compétentes sont responsables, pour toutes les routes, des indications de direction signalant les destinations locales importantes, les parcs de stationnement importants et les grandes entreprises. L'accord du Service des ponts et chaussées est requis pour les indications de direction sur les routes cantonales.

⁵Pour l'indication de l'emplacement d'entreprises, les autorités locales compétentes tiennent compte des principes suivants:

- a) un intérêt public doit justifier l'indication de l'emplacement d'une entreprise;
- b) la préférence doit être donnée aux indicateurs de direction collectifs, qui signalent une zone ou un quartier, plutôt qu'aux indicateurs spécifiques à une seule entreprise.

Autorisations pour les journées sans véhicules à moteur

Art. 94 ¹Si les mesures de durée limitée de circulation routière liées aux journées locales ou régionales sans véhicules à moteur touchent le réseau routier cantonal ou de grand transit, leur mise en œuvre est obligatoirement soumise à une autorisation du Service des ponts et chaussées. Ce dernier consulte la police cantonale pour évaluer la situation.

²L'autorisation n'est délivrée que si l'intérêt public à la fluidité du trafic ne subit pas de préjudice important. Doivent être pris en considération notamment le coût des mesures en matière de circulation routière, la durée et le moment de l'interruption du trafic, l'adéquation des itinéraires de détournement et les répercussions sur l'environnement.

³Une demande motivée doit être déposée au moins trois mois à l'avance. Le Service des ponts et chaussées édicte les directives relatives aux documents à inclure dans la demande.

⁴Les coûts du projet, notamment ceux requis par les clarifications, la mise en œuvre des mesures en matière de circulation routière et le service d'ordre, sont à la charge des requérants.

Autorisations exceptionnelles

Art. 95 ¹L'autorité qui a décidé des mesures en matière de circulation peut, pour des motifs importants, accorder des autorisations exceptionnelles dans certains cas.

²Les courses indispensables des services publics tels que la police, les pompiers, les ambulances et le service d'entretien des routes, n'exigent pas d'autorisation exceptionnelle.

Section 3: Signalisation

Notion	<p>Art. 96 Les signaux au sens de la présente ordonnance sont les panneaux, les signaux lumineux, les marques, les barrières, les dispositifs de balisage et les autres installations destinées à régler le trafic sur les routes publiques et à alerter les usagers de la route, à les informer ou à les obliger à adopter un certain comportement.</p>
Compétence en matière de pose et d'entretien	<p>Art. 97 ¹La pose et l'entretien des signaux incombe à l'autorité compétente pour prononcer les mesures en matière de circulation routière correspondantes ou à l'organe qu'elle habilite.</p> <p>²La pose d'indicateurs de direction provisoires pour des manifestations ou des rencontres privées en tout genre est réservée aux autorités communales compétentes; cette disposition s'applique à toutes les routes à l'exception des routes nationales, des autoroutes cantonales et des semi-autoroutes cantonales. L'accord du Service des ponts et chaussées est requis pour poser des indicateurs de direction provisoires sur les routes cantonales.</p> <p>³Lorsque des particuliers sont habilités à poser des signaux sur des routes publiques, les autorités compétentes pour les prescriptions de circulation peuvent édicter des directives sur la manière de les aménager. Lorsque les signaux d'associations sont posés sur plusieurs routes, selon un plan, ce plan nécessite l'approbation du Service des ponts et chaussées.</p> <p>⁴Les autorités communales compétentes édictent les directives concernant la signalisation sur les routes privées.</p>
Chantiers	<p>Art. 98 ¹Les chantiers sont signalisés par l'entreprise responsable, en application des prescriptions et des directives de la Confédération et des mesures prononcées au sens de l'article 97, alinéa 1 par l'autorité compétente. L'octroi par l'autorité compétente d'une autorisation d'utilisation du domaine public pour des installations de chantier est réservé.</p> <p>²La signalisation relative aux chantiers est soumise à la surveillance des organes de police cantonaux et communaux.</p>
Coûts	<p>Art. 99 ¹Les coûts de signalisation sont à la charge</p> <p>a) du propriétaire de la route,</p> <p>b) en dérogation à la lettre a, des tiers qui rendent nécessaire la pose de signaux, notamment en raison de l'aménagement d'une nouvelle intersection ou d'une nouvelle sortie, ou des tiers dans l'intérêt prépondérant desquels des signaux sont posés.</p> <p>²Les coûts relatifs aux signaux posés sur les aires de circulation publiques appartenant à des propriétaires privés sont à la charge des communes si elles ont elles-mêmes décidé ou ordonné de les y poser.</p> <p>³Les dispositions réglant la prise en charge des coûts visent également les frais de pose, d'entretien et de suppression des signaux.</p>
Suppression	<p>Art. 100 ¹Les signaux posés sans autorisation, devenus sans objet ou qui ne répondent pas ou plus aux prescriptions doivent être supprimés par les autorités compétentes au sens de l'article 97. Les signaux qui ne sont pas entretenus convenablement doivent être remplacés par ces autorités.</p> <p>²Les indicateurs de direction spécifiques à une entreprise doivent être supprimés si la pose d'un indicateur de direction collectif signalant une zone ou un quartier est ordonnée.</p> <p>³Si des signaux doivent être supprimés pour l'une des raisons citées aux alinéas 1 et 2, les intéressés à la signalisation n'auront droit à aucune indemnité.</p>

Exécution par substitution **Art. 101** ¹En cas de violation des prescriptions, l'autorité compétente ordonne, par voie écrite et sous commination d'exécution par substitution aux frais de l'obligé, le rétablissement de l'état conforme à la loi dans un délai raisonnable.

²Si aucune suite n'est donnée à cette mesure, l'autorité compétente veille elle-même à la mise en œuvre de ce rétablissement, après en avoir avisé l'obligé. Elle demande ensuite à l'obligé, par voie de décision, de rembourser les frais encourus.

Surveillance **Art. 102** Le Service des ponts et chaussées est chargé de la surveillance de la signalisation routière.

CHAPITRE 8

Routes publiques et fonds avoisinants

Interdiction d'entraver **Art. 103** ¹Les bordiers doivent s'abstenir d'entraver les routes publiques par des constructions, installations, plantes ou arbres, ou par toute autre mesure. Au surplus, les dispositions de la loi sur les forêts quant aux mesures de prévoyance contre les avalanches, les glissements de terrain, l'érosion, les chutes de pierres et de glace de même que les dispositions de la législation spéciale visant à garantir la viabilité des voies de transport en cas de catastrophes et dans les situations d'urgence sont applicables.

²En ce qui concerne les routes cantonales, le service compétent du DGT assure l'entretien des forêts à titre préventif pour la protection directe de la route et garantit le profil d'espace libre.

³Aucune eau de ruissellement des parcelles attenantes à la route ne doit s'écouler sur la route.

Obligation de tolérer **Art. 104** Les bordiers doivent tolérer les interventions découlant

- a) de mesures pour la construction et l'entretien de la route lorsque le refus de ces interventions occasionnerait des dépenses disproportionnées;
- b) de mesures visant à écarter des dangers immédiats;
- c) de la mise en place d'éléments constitutifs de la route pour la gestion et la sécurité de la circulation ainsi que pour l'évacuation des eaux, en particulier les signaux, panneaux de signalisation, installations d'éclairage, signes de mensuration et conduites.

Écoulement des eaux
1. Principes **Art. 105** ¹L'eau qui s'écoule naturellement de la chaussée doit être reçue par les fonds contigus.

²Il incombe au ou à la propriétaire de la route de recueillir l'eau s'écoulant de la route dans des installations propres à cet usage et de l'évacuer (écoulement artificiel) dans les cas où

- a) des conduites d'évacuation artificielles pour recueillir l'eau seraient nécessaires sur les fonds contigus;
- b) les cultures attenantes pourraient être endommagées par l'eau sale provenant d'une route à fort trafic et que des conduites d'évacuation artificielles peuvent être installées sans frais disproportionnés.

2. Écoulement artificiel **Art. 106** En ce qui concerne les conduites d'évacuation,

- a) les installations sont parties intégrantes de la route et elles doivent être entretenues par le ou la propriétaire de la route;
- b) les conduites traversant un terrain privé doivent être tolérées contre plein dédommagement des dégâts causés;
- c) le ou la propriétaire d'une canalisation publique est tenue de recevoir l'eau de la route lorsque ladite canalisation le permet et qu'il n'existe pas de mesure plus judicieuse du point de vue de la protection des eaux. Le ou la propriétaire de la route lui paiera des redevances uniques et périodiques conformes au règlement communal. Les bouches

d'égout et les raccordements à la canalisation publique sont construits et entretenus par le ou la propriétaire de la route.

3. Réparation du dommage **Art. 107** Le ou la propriétaire de la route répond des dégâts importants causés par de l'eau s'écoulant de la route. Le tribunal compétent en matière d'expropriation tranche en cas de litige.
4. Autorisation **Art. 108** Le déversement des eaux usées ou de l'eau provenant d'un toit ou d'une place privée dans une installation d'évacuation des eaux de la route exige une autorisation au sens de l'article 68.
- Installations de protection **Art. 109** ¹S'il y a péril en la demeure, la collectivité publique compétente peut édifier immédiatement et sans autorisation préalable les installations nécessaires à la protection des routes et de leurs abords. Elle devra demander l'autorisation ultérieurement.
²S'il y a péril en la demeure et qu'il s'agit d'ouvrages de protection situés en dehors de la parcelle de route, la collectivité publique compétente peut les édifier immédiatement sans l'autorisation des propriétaires fonciers. Elle devra en demander le droit ultérieurement.
- Constructions et installations le long des routes publiques **Art. 110** Les bâtiments et les installations situés le long des routes publiques doivent être réalisés de manière à résister à la pression sur le sol et aux sollicitations exercées par le trafic et par les activités d'entretien de la route, notamment le service hivernal.
- Distances de construction (bandes de terrain interdites à la construction) **Art. 111** ¹Sauf dispositions contraires prévues par la collectivité publique compétente dans des plans d'affectation ou dans la législation, les distances suivantes doivent être respectées par les constructions et installations:
a) aux abords des routes cantonales, 5 m du bord de la chaussée;
b) aux abords des routes communales, des routes privées affectées à l'usage commun ainsi que des chemins pédestres et des pistes cyclables indépendants, 3,60m du bord de la chaussée.
²Pour les constructions et installations qui n'entravent pas la sécurité routière ni ne rendent plus difficile l'extension de la route, le Conseil d'Etat fixe des distances inférieures.
³Le Conseil d'Etat détermine les distances pour les clôtures, les plantes, les arbres, les forêts et les réclames routières par voie de règlement d'exécution.
⁴Pour les routes communales et les routes privées affectées à l'usage commun, les communes sont habilitées à fixer d'autres distances dans leurs plans d'affectation ou leurs règlements.
- Dérogation **Art. 112** ¹La collectivité publique compétente peut accorder des dérogations aux distances légales de construction lorsque des circonstances particulières, en particulier la protection des sites, le justifient et lorsque de ce fait, il n'est porté atteinte à aucun intérêt public, ni à des intérêts importants du voisinage.
²L'article ... LConstr. s'applique par analogie aux petites constructions.
³L'article ... LConstr. s'applique aux dispositions annexes et à leur inscription au registre foncier.
- Élargissement de la route dans la bande de terrain interdite à la construction, coûts d'adaptation et d'enlèvement **Art. 113** Si l'élargissement d'une route publique nécessite une acquisition de terrain à l'intérieur de la bande interdite à la construction, le ou la propriétaire de la route peut exiger que toutes les constructions, installations ou conduites qui ont été installées dans cette bande depuis son existence soient adaptées aux nouvelles conditions ou enlevées, aux frais de leurs propriétaires.
- Profil d'espace libre

Art. 114 ¹L'espace surplombant la chaussée des routes publiques, y compris la distance latérale au bord de la chaussée (largeur libre), doit être maintenu libre sur une hauteur de 4,50 m au moins. Pour les routes d'approvisionnement, le Conseil d'Etat peut prescrire une hauteur allant jusqu'à 5,50 m.

²En règle générale, l'espace surplombant les trottoirs, chemins pour piétons et pistes cyclables doit être maintenu libre sur une hauteur de 2,5 m au moins.

³La largeur libre doit être de 0,50 m au moins.

Garantie des droits acquis **Art. 115** ¹Sous réserve de l'alinéa 2, les dispositions relatives à la garantie des droits acquis selon l'article ... LConstr. sont applicables par analogie.

²Si la sécurité du trafic le requiert, la collectivité publique compétente peut, sous réserve de l'article 73, exiger que les constructions, installations ou plantes ainsi que d'autres dispositifs contrevenant aux distances de construction, profils d'espace libre, zones de visibilité ou à l'interdiction d'entraves soient éliminés ou adaptés dans un délai raisonnable.

Accès **Art. 116** ¹Les accès, raccordements de chemins et débouchés de toute nature sur des routes publiques, leur extension ainsi qu'un usage accru requièrent l'autorisation de la collectivité publique compétente.

²En principe, un seul débouché est accordé par immeuble.

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

⁴Si l'accès à un immeuble est rendu impossible par interdiction de circulation ou modification de la route publique, la collectivité publique compétente doit veiller à assurer une autre liaison avec le réseau routier public ou verser une indemnité appropriée.

CHAPITRE 9

Exécution et voies de droit

Dispositions d'exécution **Art. 117** Le Conseil d'Etat édicte par voie de règlement d'application les prescriptions nécessaires à l'exécution de la présente loi, en particulier sur

- a) la définition de la route et de ses parties intégrantes,
- b) Le plan du réseau routier,
- c) la modification de la classification des routes et la suppression de routes,
- d) les routes d'approvisionnement,
- e) le plan de route et la procédure applicable à son édicte,
- f) l'acquisition de terrain, l'expropriation, les restrictions du droit de propriété et l'envoi en possession anticipé,
- g) les petits projets routiers des communes,
- h) les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre,
- i) les itinéraires cyclables,
- k) la participation des communes au produit de la RPLP et de l'impôt sur les véhicules à moteur,
- l) les distances à la route,
- m) les réclames routières,
- n) les subventions cantonales,
- o) la signalisation et le marquage.

Département de la gestion du territoire	Art. 118 Le service compétent du DGT exécute la législation de la Confédération et du canton, pour autant que la loi ne déclare pas compétentes d'autres unités administratives.
Communes	Art. 119 Les communes appliquent la présente loi, ses dispositions d'exécution ainsi que les décisions fondées sur ces textes pour les routes communales, les routes privées affectées à l'usage commun, les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre ainsi que les pistes cyclables, pour autant que l'exécution n'incombe pas au canton.
Surveillance exercée sur les communes	Art. 120 ¹ Le service compétent du DGT exerce la surveillance de l'application de la présente loi par les communes. ² Si une commune néglige, en dépit d'une sommation, ses devoirs d'exécution, et si de ce fait des intérêts publics sont mis en péril, le service compétent du DGT peut prendre les mesures nécessaires à sa place. La commune en supporte les frais.
Accords en rapport avec les routes nationales	Art. 121 ¹ Le Conseil d'Etat peut passer avec la Confédération des accords de prestations portant sur l'entretien et l'exploitation des routes nationales. Il peut déléguer cette compétence au Département de la gestion du territoire. ² Il est compétent pour conclure des conventions de prestations relatives à l'entretien et à l'exploitation des routes nationales. ³ Il peut constituer, au moyen d'un contrat passé avec d'autres cantons, un organisme pour exécuter cette tâche en commun.
Délégation de tâches cantonales	Art. 122 ¹ Le service compétent du DGT peut avoir recours aux communes ou à des tiers pour l'exécution de la présente loi au moyen de contrats de prestations. ² Les prestations des communes ou des tiers sont en principe indemnisées selon des tarifs fixés au préalable.
Voies de droit	Art. 123 Les dispositions de la loi du ... sur la procédure et la juridiction administratives (LPJA) s'appliquent sous réserve de l'article 36, alinéa 2.
Établissement de l'état conforme au droit	Art. 124 Si l'autorité constate la non-observation d'une décision exécutoire ou une autre transgression des dispositions légales, elle ordonne l'établissement ou le rétablissement de l'état conforme au droit.

CHAPITRE 10

Dispositions transitoires et dispositions finales

Dispositions transitoires 1. Décompte des projets en cours	Art. 125 ¹ Les projets de construction cantonaux en cours d'élaboration ou de réalisation pour lesquels des subventions communales doivent être fournies selon l'ancien droit feront l'objet d'un décompte au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi. Pour le financement des travaux exécutés après l'entrée en vigueur de la présente loi, le nouveau droit est applicable. ² Le canton alloue des subventions pour les routes communales qui sont classées routes principales au sens des articles 12 ss LUMin par la Confédération. Les subventions correspondent à la part aux subventions globales de la Confédération.
2. Instruments de planification et de financement	Art. 126 Le Conseil d'Etat fixe la date d'entrée en vigueur du premier plan du réseau routier et du premier crédit-cadre d'investissement. Jusqu'à ce moment-là, les autorités et les organes compétents selon l'ancien droit sont autorisés à l'appliquer et à rendre des décisions au moyen des instruments correspondants dans les domaines suivants: planification des routes cantonales, modification de la souveraineté et de la propriété d'une route, crédits d'investissements et subventions aux installations de type park-and-ride.

3. Désignation provisoire du réseau des chemins pour piétons et des chemins de randonnée pédestre
- Art. 127** ¹Les chemins suivants sont considérés comme parties intégrantes du réseau des chemins pour piétons et des chemins de randonnée pédestre au sens de l'article 16, alinéa 1 de la loi fédérale du 4 octobre 1985 sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR) jusqu'à l'entrée en vigueur des plans au sens des articles 32 et 35:
- a) les chemins de randonnée pédestre selon le plan directeur cantonal du réseau des itinéraires de randonnée pédestre,
 - b) les chemins pour piétons affectés à l'usage commun par le canton ou les communes,
 - c) les chemins pour piétons appartenant à des propriétaires privés et affectés à l'usage commun,
 - d) les réseaux des chemins pour piétons prévus dans les plans de quartiers ou les plans de routes.

²Les communes édictent les plans nécessaires au plus tard lors de la prochaine révision ordinaire de leur aménagement local.

- Modification d'actes législatifs
- Art. 128** Les actes législatifs suivants sont modifiés:
- 1. Loi ...
Art. ...
 - 2. Loi ...
Art. ...

- Abrogation d'actes législatifs
- Art. 129** Les actes législatifs suivants sont abrogés:
- 1. Loi sur les routes et voies publiques (LRVP), du 21 août 1849.
 - 2. Loi ...

- Entrée en vigueur
- Art. 130** La présente loi entre en vigueur le ...

Art. 131 La présente loi est soumise au référendum facultatif.

Art. 132 Le Conseil d'Etat pourvoit, s'il y a lieu, à la promulgation et à l'exécution de la présente loi.

Neuchâtel, le ...

Au nom du Grand Conseil:

Le président,

Les secrétaires,

Motivation

La loi sur les routes et voies publiques (LRVP) date du 21 août 1849 et aura donc 160 ans d'âge dans quelques mois. Si dans son premier siècle d'existence, elle n'a été révisée qu'une seule fois (en 1929), il n'en demeure pas moins que, depuis 1968, la LRVP a fait l'objet de 10 révisions sous forme de multiples rajouts, cela sans pour autant lui donner le profil et le contenu d'une loi digne des temps modernes.

Pour l'essentiel totalement désuète présentant de surcroît un caractère carrément anecdotique dans la réglementation de nombreux aspects, cela sans véritable systématique, la LRVP ne correspond plus aux besoins actuels, ni aux exigences posées par une législation moderne et conviviale.

Loi désuète et présentant un caractère carrément anecdotique parce qu'elle contient des dispositions dignes du 19^{ème} siècle, comme à l'exemple des morceaux choisis suivants.

- Une commune ou l'Etat peut exiger d'une commune limitrophe l'entretien d'un chemin vicinal ou de dévestiture, après toutefois qu'une enquête administrative préalable, à laquelle les intéressés seront présents, en aura constaté la nécessité (art. 4)
- Les eaux grasses de ménage et égouts ne peuvent être dirigées sur la voie publique (art. 46)
- Durant la mauvaise saison, les communes continueront de jalonner les routes qui ne sont pas bordées d'arbres: ces jalons dépasseront de 1 m 50 le sol de la route et seront placés à 9 mètres de distance l'un de l'autre (art. 59).
- Toutes portes ou clédars aboutissant aux routes cantonales ne pourront s'ouvrir sur ces routes, et les clédars qui les barrent sont supprimés (art. 65).
- Tout individu qui déplacerait ou endommagerait, même accidentellement, une borne, est tenu d'en aviser le cantonnier de la localité dans les vingt-quatre heures, et de la faire replanter à ses frais, sous peine d'être déféré au procureur général et actionné en dommages et intérêts (art. 70).
- On ne peut enrayer sur les routes et chemins vicinaux qu'avec le sabot, à moins qu'il n'y ait de la neige ou de la glace: alors seulement les chaînes et les griffes sont tolérées (art. 82).

Outre son caractère désuet, la LRVP contient de nombreuses dispositions qui, en toute logique, devraient figurer dans un règlement d'application et non pas dans une loi. À cela s'ajoute le fait qu'elle repose sur une systématique ne répondant pas véritablement aux contingences actuelles, tout comme elle se caractérise par des faiblesses telles que:

- un réseau routier cantonal qui n'a jamais été adapté aux contingences de la mobilité telle qu'elle est pratiquée aujourd'hui avec pour conséquence, entre autres, des routes cantonales fonctionnant comme des routes communales et inversement,
- un manque certain de coordination en matière de routes avec le plan directeur cantonal,
- un enchevêtrement de la répartition des tâches et de leur financement entre le canton les communes,
- un manque de pertinence par rapport aux questions d'implantation qui se posent dans le cadre de la mise à l'enquête d'ouvrages ou d'immeubles situés le long des routes (par ex.: les parois antibruit devraient, selon la LRVP, ne pas dépasser une hauteur de 1 m 20).

Ce sont les raisons pour lesquelles, les signataires de la présente proposition estiment qu'il est clairement plus judicieux et plus efficace d'édicter une nouvelle loi au lieu de poursuivre une démarche de « bricolage » en modifiant, article par article et au gré des circonstances, l'actuelle loi. Aussi, en promulguant une nouvelle loi, il devient possible de mettre à disposition un instrument lisible, maniable, apte à satisfaire les exigences au niveau légal et pratique.

Aussi, les points essentiels du présent projet de loi sont:

- l'introduction de nouveaux instruments de planification et de financement harmonisés entre eux et avec les autres instruments de ce type prévus par le canton dans des domaines apparentés;
- le désenchevêtrement des tâches et des flux financiers entre le canton et les communes et inversement;
- la réduction du contenu législatif aux points nécessaires tout en intégrant, en l'état actuel du projet, un ensemble de dispositions d'exécution qui, à terme, devront être transférées dans un règlement d'application ou d'exécution de la nouvelle loi.

Le projet de loi introduit de nouveaux instruments de planification et de financement comme le plan du réseau routier et le crédit-cadre d'investissement routier, cela dans le but notamment de tendre vers une meilleure concertation avec les autres planifications importantes du canton dont en particulier le plan directeur cantonal. Pour cause, l'urbanisation et le développement des transports déterminent de manière significative les dépenses des communes et du canton. Une planification cohérente et harmonisée dans ces domaines peut contribuer de façon décisive à une réduction structurelle des coûts, car il est nettement meilleur marché de développer les zones urbaines là où les infrastructures des transports existent déjà, ou peuvent être adaptées à moindres frais supplémentaires. La nouvelle loi sur les routes et l'instrument de planification à long terme qui y est prévu, soit le plan du réseau routier, s'appuient sur des directives stratégiques claires en vue de l'urbanisation et du développement des transports, qui sont principalement définies dans le plan directeur cantonal.

Le projet de loi vise également à un désenchevêtrement des tâches et des flux financiers entre le canton et les communes en postulant notamment que le canton finance les routes cantonales à hauteur de 100%, et que les communes financent les routes communales à hauteur de 100%, cela avec pour seule exception l'entretien courant des chemins pédestres. Ainsi, le projet de loi vise à une diminution du nombre de tâches incombant aux communes en ce sens que celles-ci n'ont plus à financer la construction et l'entretien des routes cantonales et qu'elles seront déchargées de l'entretien des routes cantonales à l'intérieur des localités. Toutefois, les communes demeurent responsables du nettoyage, de l'entretien de la végétation et du service hivernal sur les trottoirs le long des routes cantonales situés à l'intérieur des localités.

L'actuel transfert des paiements entre canton et communes ne se fonde pas sur un concept véritablement élaboré, mais est apparu avec le temps. La même situation d'enchevêtrement opaque a conduit, au niveau fédéral, à l'introduction d'une simplification par le biais de la nouvelle péréquation financière (RPT). Le travail administratif lié à de tels paiements est important. Canton et communes s'entravent mutuellement dans l'exercice de la souveraineté financière. C'est pourquoi le projet de loi prévoit de supprimer, entre canton et communes, cet échange de flux financiers spécifiques en introduisant la notion de perception, par les communes, d'un forfait pour les tâches qui leur incombent. Aussi, le forfait destiné à l'ensemble des communes sera déterminé par une part fixe du gain de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP 30%) et du gain net provenant de l'impôt sur les véhicules routiers (4%).

Autres signataires: J.-B. Wälti, E. Bernoulli, S. Robert, Ph. Haeberli, D. Humbert-Droz, B. Keller, F. Bigler, W. Jakob, P. Ummel, L. Amez-Droz, Ch. Imhof, F. Monnier, J. Frésard, P.-A. Steiner, N. Stauffer, J.-L. Jordan, A. Obrist, J. Walder, Ph. Bauer, C. Darcey, C. Blandenier, B. Matthey, J.-C. Baudoin, M. Barben, M.-A. Nardin, C. Gueissaz, T. Perrin, C. Hostettler, Y. Fatton, B. Cattin, J. Besancet, R. Comte, P. Castella et O. Haussener.