

**Rapport du Conseil d'État au Grand Conseil
à l'appui
d'un projet de loi sur les routes et voies publiques (LRVP)**

(Du XX.XX.2018)

Monsieur le président, Mesdames et Messieurs,

RÉSUMÉ

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

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

Ainsi, le présent rapport comprend l'intention de réduire le réseau routier cantonal de 52,9 kilomètres, respectivement de transférer lesdites routes aux communes et confier à ces dernières l'entretien courant des tronçons de routes cantonales sis en localité. Parallèlement, une redistribution équitable de la part de la taxe sur les véhicules dévolue annuellement aux communes est prévue, avec une part augmentée de 1%, soit fixée à 5% ou quelque 2,25 millions de francs. Dès lors, le FRC est supprimé et remplacé par un nouveau système de répartition des ressources, attribuant un montant annuel à chaque commune, calculé selon des critères prédéfinis tels que les kilomètres de routes en et hors localité, les pistes cyclables et l'altitude. Il faut relever que, si les routes déclassées seront effectivement transférées aux communes dès l'entrée en vigueur de la nouvelle loi sur les routes et voies publiques, leur remise en état ultérieure par les communes, pour autant qu'elle soit nécessaire et réalisée, bénéficiera d'un subventionnement financé par le solde de la fortune du FRC au moment de l'entrée en vigueur de la LRVP. Un délai sera fixé à 8 ans dans le règlement d'exécution de la loi pour procéder à ces travaux, et un tableau définissant les besoins de rénovation de chaque route remise à chaque commune est joint au présent rapport.

Finally, in accordance with the mandates deriving from the cantonal director's plan of 2011, the project integrates all forms of mobility and refers expressly to the new legislation on soft mobility (LMD) adopted in September 2017 by the Grand Council.

1. INTRODUCTION

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

2. CONSTATS

2.1. Considérations générales

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

et favorise de fréquentes prises de décisions au cas par cas, limitant ainsi la mise en œuvre d'une réelle politique routière cadrée légalement, cohérente, homogène et stable.

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

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

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

Plus précisément, les routes communales revêtues et ouvertes à la circulation publique générale, qui sont subventionnables par le FRC, répondent aux critères suivants :

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

Une subvention du FRC peut être sollicitée pour :

- a) le renouvellement des revêtements des routes et chemins communaux ou privés, faisant partie d'un parcours de cyclotourisme aménagé par l'État, ainsi que pour les frais de déneigement des routes touristiques très fréquentées et ouvertes au trafic tout l'hiver ;
- b) l'aménagement de places de parc à buts touristiques ou sportifs, hors des localités, ainsi que des places d'arrêt pour les transports publics en bordure des routes cantonales et communales ;
- c) des objets particuliers d'intérêt régional ou cantonal, sur décision du Conseil d'État (par exemple, pour desservir une nouvelle zone industrielle).

Le choix des routes subventionnables pour chaque commune, répondant aux critères susmentionnés, a d'abord été soumis aux communes elles-mêmes pour analyse des types de trafic (transports publics et scolaires, cyclo, routes ouvertes ou fermées à la

circulation), ce qui a permis de fixer les réseaux subventionnables par le fonds, soit 370 km de routes communales dans tout le canton. Les plans de ces réseaux ont été transmis à chaque commune en 2013.

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

Dispositions actuellement en vigueur :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Si la nécessité d'une aide aux communes pour l'aménagement et l'entretien des routes susmentionnées est avérée, force est de constater que, dans les faits, le FRC ne profite pas de manière équitable à toutes les communes. En effet, si grâce aux subventions du fonds, certaines ont réellement pu améliorer leurs voies principales de communication, les statistiques démontrent que toutes ne peuvent prétendre en bénéficier au même titre. Rappelons, par ailleurs, que seule une partie des réseaux communaux est subventionnable par le fonds et que les taux de participation varient entre 24% et 68% des coûts effectifs des travaux, calculés en fonction du volume des travaux envisagés, de la longueur du réseau communal subventionnable rapporté à la longueur totale du réseau

communal et de la longueur du réseau communal rapporté au nombre d'habitants. Au cours des dix dernières années, seules les communes suivantes ont, de fait, formulé une demande de subventionnement du fonds (montants dégressifs) :

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

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

2.2. Évolutions du contexte législatif, politique et social

La LRVP de 1849 ne prend en considération ni le droit de l'environnement (protection de l'air, gestion des eaux, protection contre le bruit, risques lors du transport de marchandises dangereuses, responsabilité et organisation du traitement des déchets de chantier, ...), ni le droit de l'aménagement du territoire, pas plus qu'elle ne connaît les spécificités routières des transports publics. D'autres thèmes liés à la modernité des infrastructures routières n'y figurent pas non plus. Depuis 1849, la législation fédérale s'est passablement développée, et a consacré un droit spécifique à la circulation routière, que la LRVP actuelle élude en partie. Le réseau routier suisse s'appuie aujourd'hui sur une vaste législation dont il faut impérativement tenir compte. Le financement des infrastructures routières est aussi devenu un enjeu économique, politique et social important. Si la loi ne crée pas la ressource, elle permet toutefois de fixer des principes de pérennisation des mécanismes de financement. Par ailleurs, la stratégie « Neuchâtel Mobilité 2030 », approuvée par le peuple en février 2016, s'appuie sur quatre piliers: les transports publics, les routes nationales, les routes cantonales et la mobilité douce. Trois de ces piliers disposent de législations en adéquation avec leur temps, ce qui n'est pas encore le cas des routes publiques. Le respect de la volonté populaire de mettre en œuvre une stratégie de mobilité implique de ce fait l'adoption d'une nouvelle loi routière, claire et moderne.

Les chiffres de l'Office fédéral de la statistique (OFS) et de l'Office fédéral des routes (OFROU) montrent que le parc automobile suisse a plus que doublé depuis 1990. Pour le canton de Neuchâtel, l'OFROU mentionne un parc de plus de 120'000 véhicules, toutes catégories confondues (OFROU, « [Route et trafic 2016, chiffres et faits](#) », p. 40). La route demeure attrayante, la population est mobile et se concentre dans les localités et les agglomérations. Le développement de l'urbanisation nécessite l'adaptation des infrastructures locales et leur mise en conformité avec les besoins et modes de vie de la population. Les autorités communales aussi doivent être à même d'agir, à l'intérieur des localités, pour modeler les infrastructures routières et les adapter aux exigences locales. Or, la LRVP de 1849 ne confère aux communes ni les compétences ni les moyens nécessaires pour relever les défis actuels.

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

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

3.1. Historique et contexte du projet

3.1.1. Le mandat confié au groupe de projet

L'adoption par le Conseil fédéral, le 26 juin 2013, du [Plan directeur cantonal](#) (PDC 2011), a contribué à mettre en lumière la nécessité de réformer la LRVP de 1849 (Fiches A_24 p. 117, gérer le stationnement; A_26 p.121, modérer le trafic dans les zones urbanisées; A_27 p. 125, promouvoir la mobilité douce; A_31 p. 129, réorganiser le réseau routier; U_21 p. 157, valoriser et revitaliser les espaces publics). En juillet 2011, le Conseil d'État a mis en place un comité de pilotage (composé du conseiller d'État en charge du DDTE, de son secrétaire général, de l'ingénieur cantonal et du responsable du service juridique) et un groupe de projet a été créé. Le mandat confié à ce dernier était de rédiger une loi renouvelée, tâche pour laquelle il a été nécessaire de lister les aspects sectoriels de la loi, d'identifier les nouveaux concepts inhérents à l'élaboration d'une nouvelle loi, sans déboucher sur le *statu quo*. Le groupe de projet devait également veiller à prendre en compte le droit fédéral et la législation liée aux thématiques de l'aménagement du territoire, de la protection de l'environnement et de la mobilité douce, l'objectif n'étant pas de rédiger une loi sur la mobilité en général. Les communes devaient être consultées dans le cadre de l'élaboration du projet.

3.1.2. Les travaux préparatoires

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

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

Le 17 février 2009, M. le député Christian Boss a proposé un projet de loi (09.117). Ce projet a été pris en considération et analysé par le groupe de projet. Si certaines de ses idées ont été retenues, il a toutefois été jugé complexe et manquant d'homogénéité dans ses différentes sections, ce qui en rendait la compréhension ardue. Largement inspiré de la loi bernoise, ce texte n'était pas optimal de l'avis de nombreux intervenants. D'une part, il ne comblait pas toutes les lacunes déjà mises en évidence ci-avant et, d'autre part, il proposait quelques solutions difficilement réalisables et pas nécessairement transposables dans le contexte neuchâtelois. Par ailleurs, si l'on peut reprocher à la LRVP de 1849, de ne pas suffisamment définir les rôles et compétences du canton et

des communes, le projet proposé par M. Christian Boss était notablement orienté en faveur des communes, qui devaient être soulagées de certaines tâches et bénéficier directement des subventions fédérales, répartition financière qui aurait remplacé le subventionnement actuel des travaux routiers communaux par le FRC, ce dernier n'étant octroyé que sur demande, pour des besoins ponctuels, conformément à des critères bien définis et surtout en fonction des disponibilités financières du fonds.

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

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

L'ensemble des réflexions et analyses effectuées dès le début des activités du groupe de projet ont rapidement permis de définir un canevas des sujets à traiter et une structure satisfaisante, réaliste et la plus complète possible pour la future loi neuchâteloise. Il n'était dès lors plus question d'une simple révision mais bien d'une refonte globale de la LRVP.

3.1.3. La méthode de travail

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

spécifiques, qui ne requièrent pas une législation ou des dispositions cantonales particulières.

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

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

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

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

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

Dans le projet de loi mis en pré-consultation en 2013, les articles concernant l'évacuation des eaux ont également suscité bon nombre de commentaires, faisant principalement référence à la loi fédérale sur la protection des eaux (LEaux). Ces remarques ont contribué à l'enrichissement des dispositions y relatives.

Globalement, le fort taux de participation à la pré-consultation a encouragé le canton à poursuivre la refonte totale de la LRVP. Le choix d'une pré-consultation a été décidé en

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

3.2. La mobilité douce (MD)

Conformément à ce qui figure dans le Plan directeur de 2011 (fiche A_27, promouvoir la mobilité douce), ce thème devait initialement figurer dans la nouvelle LRVP, pour :

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

Le 28 février 2016, en acceptant à une très large majorité de 84,17% le projet cantonal « Neuchâtel Mobilité 2030 », le peuple validait également la « Stratégie de mobilité douce » présentée au Grand Conseil le 29 septembre 2015 dans le rapport du Conseil d'État du 6 juillet 2015. Après discussion entre le groupe de projet et les services cantonaux concernés par cette thématique qui, pour rappel, est l'un des quatre piliers de la stratégie de mobilité, le canton a décidé de mettre en œuvre une loi spécifique relative à la mobilité douce cyclable, la mobilité piétonne étant déjà traitée dans la loi d'introduction de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LI-LCPR). Le choix de ne pas intégrer la question de la mobilité douce dans la nouvelle loi sur les routes et voies publiques a été dicté par le fait que des mécanismes de financement propres à la mobilité douce sont appliqués (mécanismes de subventionnement aux communes, crédit d'investissement spécifique de 20 millions de francs pour la période 2015 et 2035) et qu'ils ne se calquent pas sur ceux du domaine routier.

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

3.3. Le système suisse et la répartition des compétences entre collectivités publiques¹

3.3.1. Généralités

Les voies de communication les plus importantes présentant un intérêt à l'échelle nationale sont déclarées routes nationales par l'Assemblée fédérale. La Confédération les construit, les entretient et les exploite. Les cantons et les communes, quant à eux, prennent en charge les infrastructures routières situées sur leurs territoires. Canton et communes sont ainsi responsables de la construction, de l'entretien et de l'exploitation de

¹ Site Internet de L'Office fédéral des routes (OFROU) : <https://www.astra.admin.ch/astra/fr/home.html>

leurs réseaux routiers respectifs. Comme on le verra ci-après, le financement des infrastructures routières n'est pas réparti entre les trois niveaux institutionnels aussi clairement que les responsabilités.

3.3.2. Le contexte suisse

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

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

3.3.3. Les changements récents et à venir

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

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

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

3.4. Le contexte cantonal

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

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

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

Dans ce contexte et par souci d'efficacité, une analyse approfondie des réseaux routiers du canton a été menée dans le but de redéfinir clairement les fonctionnalités des routes cantonales et communales. Un examen critique a permis de désigner les infrastructures assurant véritablement une fonction de route cantonale, conformément aux critères retenus et aux besoins réels des diverses régions du canton. Ces réflexions ont permis de mettre en évidence des tronçons de routes (52,9 kilomètres au total) aujourd'hui cantonaux mais ne répondant plus aux nouvelles définitions. Ces tronçons seront déclassés pour devenir des routes communales, puis remis aux communes concernées avec transfert de propriété.

L'acceptation au niveau national le 12 février 2017, de la création du fonds FORTA, intégrant le nouvel arrêté sur le réseau des routes nationales (NAR), aura des répercussions conséquentes pour le canton de Neuchâtel. En effet, à partir de 2020, les routes cantonales H20 (Le Col-des-Roches – Le Locle – La Chaux-de-Fonds – Neuchâtel-Vauseyon) et T10 (Thielle – frontière bernoise) seront intégrées dans le réseau des routes nationales. Ce transfert permettra notamment de relier les villes de La Chaux-de-Fonds et du Locle au réseau des routes nationales, par la H20 qui deviendra N20. Dès le 1^{er} janvier 2020, 38,1 kilomètres seront ainsi soustraits de la longueur du réseau des routes cantonales et, de ce fait, complètement assumés par la Confédération.

Il faut cependant distinguer le transfert de propriété du transfert des charges financières. La propriété foncière du tronçon allant du Col-des-Roches au giratoire du Bas-du-Reymond ne sera pas transférée à la Confédération. En revanche, les charges d'entretien courant, d'entretien constructif et d'exploitation seront entièrement à la charge de l'OFROU jusqu'à l'ouverture successive des contournements du Locle et de La Chaux-de-Fonds. Il est renoncé à un transfert de propriété puisqu'à terme, après l'ouverture des deux contournements, les 11,4 kilomètres de chaussées concernées redeviendront cantonaux.

3.5. La nouvelle LRVP

3.5.1. Objectifs

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

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

3.5.2. Codification et base légale

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

3.5.3. Adaptation au droit fédéral

Le projet s'intègre dans le contexte existant. Il rappelle, dans le préambule et dès le premier article, les limites imposées par le droit fédéral (cf. art. 20 al. 2), par exemple en matière d'aménagement du territoire (art. 2 al. 3 let. b, 28 al. 3), et prend en compte la dimension environnementale (art. 37, 38, 51 al. 5, et 70 al. 6ss). Il intègre également un principe de coordination, qui oblige les autorités concernées à se concerter lorsque leurs compétences se chevauchent (art. 13, 39, 41 al. 3, 44 al. 2).

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

Une saine gestion des problèmes liés à l'urbanisation et à la densification implique une action de proximité. Les communes sont les premières concernées. Elles doivent disposer des moyens leur permettant d'établir une politique coordonnée du trafic, des transports publics et de la mobilité douce, permettant notamment l'accès aux infrastructures publiques et aux commerces. C'est la raison pour laquelle l'entretien courant (couche de roulement incluse) et l'exploitation des routes cantonales en localité incombent aux communes (art. 28 al. 2, 51 al. 1 let. b) qui pourront ainsi cibler les efforts à entreprendre ou choisir les aménagements adéquats de modération du trafic et de sécurisation des usagers (art. 87) en fonction des circonstances locales. La construction des routes cantonales incombe au canton, les communes pouvant solliciter, en localité,

des aménagements supplémentaires (art. 42 al. 4) par rapport aux standards, pour autant qu'elles en assument les surcoûts. Ces dispositions permettent aux communes d'accroître leur autonomie, tout en pouvant compter sur les compétences du canton, par les conseils du service des ponts et chaussées (art. 9 al. 2). Pour les mêmes raisons, la construction et l'aménagement des trottoirs sont de compétence communale (art. 28 al. 2 let. d et 41 al. 2).

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

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

3.5.5. Adaptation de la hiérarchisation du réseau routier cantonal

Comme déjà indiqué, un des objectifs de la nouvelle LRVP est d'adapter la hiérarchisation du réseau routier cantonal, pour des raisons financières mais également afin de répondre à une logique définissant le réseau routier cantonal comme utile au trafic régional et suprarégional et, en principe, à la desserte des localités (art. 17 al.3). Aujourd'hui, certaines routes ont un statut cantonal alors qu'elles n'en ont plus la fonction, compte tenu de l'extension des localités, de l'urbanisation, de l'ouverture d'autres routes, etc. C'est la raison pour laquelle le projet intègre un mécanisme de déclassement et de transfert d'une telle route (art. 22).

Le plan du réseau routier cantonal (annexe 1) présente la structure des routes cantonales après redéfinition des divers réseaux routiers et le déclassement de 52,9 kilomètres de routes cantonales. Les communes concernées par ces déclassements sont les suivantes :

Commune	Longueur [m]	Commune	Longueur [m]
Boudry	1'885	Le Cerneux-Péquignot	1'301
Brot-Plamboz	3'726	Les Verrières	820
Corcelles – Cormondrèche	2'141	Lignièrès	983
Enges	1'840	Milvignes	2'768
La Grande-Béroche	4'719	Neuchâtel	6'650
La Sagne	790	Roche fort	5'134
Hauterive	1'045	Valangin	1'174
La Chaux-du-Milieu	593	Val-de-Ruz	10'582
La Côte-aux-Fées	1'579	Val-de-Travers	4'413
La Tène	757		

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

Toutefois, afin de soutenir les communes en question, le canton a procédé à un état des lieux pour chacun des tronçons cantonaux déclassés et une synthèse des besoins respectifs, ainsi qu'une estimation financière du coût des renouvellements de revêtement routier à réaliser au moment du déclassement des routes (annexe 2). Cela permet de déterminer le taux de subventionnement dont les communes concernées pourront bénéficier lorsqu'elles procéderont auxdits travaux.

Par ailleurs, les ouvrages d'art (OA) se trouvant sur les tronçons déclassés – ponts, ponceaux, buses, passages inférieurs et supérieurs –, ainsi que les 9 kilomètres de murs de soutènement jalonnant ces routes, font l'objet des inventaires figurant dans les annexes 3 et 4. Les listes de ces ouvrages et murs ont été additionnées d'une estimation des subventions que le canton pourra octroyer aux communes pour les remises en état nécessaires.

Le cas échéant, des prestations d'appui du SPCH au bénéfice des communes ne disposant pas des compétences et/ou des équipements nécessaires à la réalisation des travaux seront envisageables.

Ainsi, l'estimation des coûts de remise en état de l'ensemble des tronçons cantonaux déclassés se présente comme suit, pour un coût total de quelque 15 millions de francs :

- réfections routières	11,18 millions de francs
- assainissement des ouvrages d'art	0,60 million de francs
- assainissement des murs de soutènement	3,12 millions de francs

Le financement nécessaire pour le subventionnement de ces remises en état sera assuré pour une durée limitée dans le temps, à compter de l'entrée en vigueur de la LRVP :

- en prélevant le solde de la fortune du FRC au moment de sa dissolution (voir ci-dessous pt. 3.5.8. et art. 91), soit environ 5,7 millions de francs ;
- par divers crédits d'investissement tels ceux dédiés aux Mesures de protection contre le bruit, à la Mobilité douce, etc.

3.5.6. Bruit routier

Depuis la réforme de la péréquation financière et la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons (RPT), en 2008, des objectifs environnementaux à atteindre ont été définis dans des conventions-programmes, qui en fixent le calendrier de réalisation par le canton et le subventionnement par la Confédération par périodes de 4 ans. Les deux premières périodes du programme (2008-2011 et 2012-2015) pour le bruit routier et l'isolation acoustique sont terminées. La troisième convention-programme, conclue pour les années 2016 à 2018, sera échue au 31 mars 2018, avec financement encore possible en 2019 pour des projets lancés en 2018. Cependant, comme il apparaît clairement que l'ensemble des projets ne seront pas terminés d'ici là en Suisse et comme l'enveloppe de financement y relative n'a pas entièrement été utilisée par les cantons, l'OFEV a répondu positivement à une motion tessinoise en modifiant l'ordonnance sur la protection contre le bruit et en prévoyant une prolongation de 4 années supplémentaires pour le régime des conventions-programmes, soit jusqu'au 31 décembre 2022. Après cette nouvelle échéance, les assainissements resteront obligatoires mais ne bénéficieront plus d'aucune garantie de subventionnement fédéral.

Conformément à l'art. 16 de [l'ordonnance fédérale sur la protection du bruit](#) (OPB), l'assainissement du bruit routier des routes cantonales en localité incombera au canton puisqu'il en gardera la propriété. Il en sera de même pour les frais d'établissement du cadastre du bruit routier pour les routes cantonales et principales, ainsi que pour le paiement d'éventuelles indemnités à des propriétaires riverains dont le bien immobilier serait soumis à des valeurs d'immission dépassant les limites fixées dans l'OPB. À ce titre, pour les routes cantonales en localité dont l'entretien courant – comprenant la réfection de la couche de roulement – est transféré aux communes, une coordination devra avoir lieu entre les communes concernées et le canton pour :

- fixer le délai de réalisation des assainissements du bruit routier ;
- convenir des modalités ultérieures de prise en charge des mesures d'assainissement du bruit routier par le paiement, par le canton, de la plus-value relative au coût d'un enrobé phonoabsorbant par rapport à celui d'un enrobé standard ;
- définir le type d'enrobé que lesdites communes poseront sur les routes cantonales en localité.

3.5.7. LRVP et mobilité douce

Bien que la mobilité douce dispose de sa propre législation cantonale, il est apparu cohérent de maintenir quelques principes généraux à ce sujet dans la LRVP. Dans le respect des fiches de coordination du Plan directeur cantonal de 2011, la LRVP mentionne un objectif visant à favoriser la cohabitation de l'ensemble des usagers pour toutes les formes de mobilité (art. 5 al. 1 let. d), ce qui indique bien que la route n'est pas réservée qu'aux seuls véhicules automobiles. Le projet de LRVP contient un chapitre consacré aux réseaux, aux aménagements et aux mesures de mobilité douce (ch. 2, art. 12-13) rappelant que les itinéraires de mobilité douce font partie des voies publiques mais que leur planification, réalisation et entretien disposent de mécanismes propres. L'article 12 renvoie à la loi sur la mobilité douce (LMD) et l'article 13 impose aux autorités concernées de coordonner leurs actions pour garantir une planification et des infrastructures en matière de mobilité douce qui soient adaptées aux besoins des usagers.

3.5.8. Financement

a) Recettes cantonales

Taxe des véhicules automobiles, des remorques et des bateaux

En 2014, les recettes des taxes sur les véhicules à moteur se sont élevées à environ 47 millions de francs (dont environ 1,2 million reste acquis au SCAN pour le financement de l'encaissement de la taxe). Conformément à la [loi sur la taxe des véhicules automobiles, des remorques et des bateaux \(LTVRB\)](#) du 6 octobre 1992 (RSN 761.20), 4% du produit des taxes, y compris les droits supplémentaires perçus en vertu de l'article précédent, sont aujourd'hui versés dans un fonds spécial dénommé fonds des routes communales, géré par l'État (art. 16 al. 1 LTVRB). Partant, les 96% restants du produit des taxes sont versés à l'État et utilisés pour le financement de l'ensemble des charges routières assumées par les services qui en ont la mission. Pour la Police neuchâteloise, ces charges concernent principalement la sécurité et la prévention routières, les contrôles, les interventions en cas d'accident, etc. Pour le service des ponts et chaussées, elles concernent la planification, la construction, l'exploitation et l'entretien du réseau des routes cantonales. Un tableau joint en annexe présente le compte routier du canton de Neuchâtel (annexe 5).

b) Recettes fédérales

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

Contributions pour les routes principales suisses

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

c) Participation cantonale aux charges routières communales

Actuellement, les communes se voient mettre chaque année à disposition environ 1,8 million de francs, montant alloué au FRC, soit 4% de la taxe des véhicules automobiles, des remorques et des bateaux. Cette part n'a eu de cesse de varier, depuis 1954. Elle a notamment été totalement suspendue entre 1999 et 2002 et diminuée de moitié entre 2003 et 2005. Suite à l'introduction des mécanismes de maîtrise des finances cantonales, plébiscitée par les Neuchâtelois le 5 juin 2005, l'attribution au FRC a été réduite de 3% à 1,5% pour les années 2006 et 2007, par décret du Grand Conseil daté du 7 décembre 2005. Selon l'article 35b de l'actuelle loi sur les routes et voies publiques, l'attribution d'une part du FRC à un projet communal est faite dans la limite des fonds disponibles, sur décision du Conseil d'État qui en fixe les conditions et le montant.

d) Nouvelles ressources communales

À ce jour, les statistiques démontrent que seules quelques communes du canton ont réellement pu profiter des ressources du FRC pour maintenir leurs voies de communication (voir p. 4 et 5), eu égard aux conditions à remplir pour pouvoir bénéficier d'une subvention. En effet, d'une part, seule une partie des réseaux communaux (routes d'intérêt régional et non seulement local) est subventionnable et, d'autre part, le taux des subventions oscille entre 24% et 68% des coûts effectifs des travaux réalisés. Les communes dont la capacité financière n'est pas suffisante pour assumer la part non subventionnée renoncent souvent à réaliser les travaux nécessaires. Ce système s'avère inéquitable et insatisfaisant pour beaucoup de communes.

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

Ainsi, après avoir soigneusement estimé les conséquences financières découlant de la mise en œuvre du projet de loi révisé, le Conseil d'État a finalement arrêté à 5%, soit 1% supplémentaire, le pourcentage des taxes sur les véhicules à moteur pouvant être redistribuées aux communes, ce qui leur permettra de couvrir les charges supplémentaires issues du redimensionnement du réseau routier cantonal et du transfert de responsabilité en matière d'entretien routier des routes cantonales en localité. Ce taux de 5%, figurera expressément dans la LTVRB.

La mise à disposition de fonds aux communes a ainsi été repensée dans le sens d'une allocation financière annuelle qui leur permettra d'assumer les tâches et responsabilités qui leur incombent sur l'entier de leur réseau routier, soit l'entretien, l'exploitation, les aménagements et la planification des travaux qu'elles entendent réaliser. En plus de la

longueur des réseaux communaux publics (routes communales revêtues, ouvertes sans restriction à la circulation publique), les nouvelles charges attribuées aux communes, telles l'entretien courant des routes cantonales en localité et celui de tous les trottoirs, ont bien évidemment été prises en compte dans la clé de répartition.

Dans un domaine quelque peu parallèle, l'entretien des itinéraires de cyclotourisme est déjà sous la responsabilité des communes, mais celui des pistes cyclables utilitaires revêtues sises hors localité le long des routes cantonales, bénéficiera aussi d'une contribution cantonale dans la mesure où il est pris en compte dans le calcul de la répartition de la taxe sur les véhicules à moteur. La répartition financière proposée se base donc sur la longueur du réseau routier de chaque commune à laquelle s'ajoute la part des 52,9 km de routes cantonales déclassées qui leur revient, ainsi que les longueurs y relatives des routes cantonales en localité et les longueurs de pistes cyclables utilitaires hors localité.

Les longueurs de routes (cantonales et communales) en localité sont comptabilisées à double pour tenir compte des standards d'entretien plus élevés qui s'y appliquent, ainsi que de l'effet de dégradation accélérée produit par la présence sur les réseaux souterrains et les interventions accrues qu'ils nécessitent. En localité, eu égard aux équipements supplémentaires qui s'y trouvent presque systématiquement – essentiellement les canalisations, l'éclairage et les trottoirs –, les coûts d'entretien et d'exploitation sont plus élevés de par les nettoyages et réparations que ces équipements nécessitent.

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

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

- la longueur des réseaux routiers communaux (incluant les routes cantonales déclassées), calculée selon les principes suivants :
 - a) longueur des tronçons situés en localité (routes cantonales et communales) comptabilisée deux fois pour tenir compte des coûts d'entretien supplémentaires générés par l'urbanisation (canalisations, trottoirs, nettoyages divers, ...)
 - b) longueur des routes communales hors localité ;
 - c) longueur des pistes cyclables utilitaires revêtues sises le long des routes cantonales hors localité, comptabilisée avec une pondération de 0,5 compte tenu des standards d'entretien réduits qui s'y appliquent par rapport à ceux que nécessite l'entretien d'une route.
- un facteur de pondération linéaire tenant compte de l'altitude moyenne des communes (facteur 1 en plaine, allant jusqu'à 1,35 pour les altitudes supérieures à 1'000 mètres).

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

commune et que l'entretien constructif des tronçons de routes cantonales en localité restent de compétence cantonale.

En annexe au présent rapport se trouve un tableau, illustrant la répartition financière entre les communes, établie en intégrant les facteurs énumérés ci-dessus (annexe 6).

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

En outre, de nouvelles ressources potentielles peuvent être escomptées par les communes, notamment par la possibilité de rendre le stationnement payant, en tant qu'usage accru du domaine public communal, ou encore de facturer une redevance pour la mise en place de conduites industrielles dans les routes publiques communales (voir art. 74, 75 et 88).

3.6. Autres nouveautés du projet et exécution

3.6.1. Procédure simplifiée

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

3.6.2. Routes d'approvisionnement

Les routes d'approvisionnement sont les infrastructures routières permettant l'approvisionnement du pays. Le projet de LRVP tient compte de la loi sur l'approvisionnement économique du pays (LAP), du 17 juin 2016 entrée en vigueur le 1^{er} juin 2017. Des tronçons cantonaux ont, de ce fait, été définis en tant que routes d'approvisionnement et figurent pour une question de clarté sur une carte séparée du plan du réseau routier cantonal, car l'approvisionnement est une fonctionnalité supplémentaire pour certaines des routes déjà classifiées sur le plan. La liste des routes d'approvisionnement et la carte y relative sont jointes au présent rapport (annexe 7) et sont validées par le Conseil d'État. Les tronçons H20 (Crêt-du-Loche – Col-des-Roches) et T10 (Thielle – Pont de Thielle) étant transférés dans le réseau des routes nationales à partir du 1^{er} janvier 2020, ils ne figurent pas sur la carte des routes cantonales d'approvisionnement.

La liste des tronçons de routes cantonales concernées est la suivante :

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

3.6.3. Le règlement d'exécution de la loi

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

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

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

4. CONSÉQUENCES DU PROJET

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

La nouvelle répartition des tâches découlant du redimensionnement du réseau cantonal et du transfert de la charge d'entretien des routes cantonales en localité obligera les

communes à repenser leur planification opérationnelle. Il est probable que le manque d'équipements d'exploitation conduise un certain nombre de communes à souhaiter que l'État continue d'effectuer les travaux d'entretien pratiqués jusqu'alors, ce qui sera possible moyennant une prise en charge financière proportionnée par les communes concernées. Les 52,9 kilomètres de routes cantonales déclassées seront remis aux communes respectives dès l'entrée en vigueur de la LRVP. La propriété des sections de routes cantonales en localité reste au canton, qui garde la charge de leur entretien constructif alors que la responsabilité de l'entretien courant sera transférée aux communes.

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

4.2. Les conséquences financières

Communes

Un peu plus de 10% du réseau actuel des routes cantonales sont appelés à être remis aux communes, qui en bénéficient déjà aujourd'hui. Il en va de même pour la charge de l'entretien courant et de l'exploitation des routes cantonales situées en localité, puisque l'urbanisation génère un besoin notablement accru en la matière. Ces transferts ont naturellement des conséquences financières, mais le nouveau mode de répartition des taxes sur les véhicules à moteur, dont la part globale attribuée aux communes est augmentée, constituera une contribution importante pour assumer les dépenses supplémentaires y relatives. Le présent projet propose de remplacer le FRC, actuellement alimenté par le 4% des recettes de la taxe des véhicules automobiles, des remorques et des bateaux (LTVRB) et qui ne permet un subventionnement que sur certains tronçons de routes communales, par une allocation annuelle automatique à toutes les communes du 5% de la taxe des véhicules automobiles, des remorques et des bateaux (LTVRB), soit environ 2,25 millions de francs, distribués selon des critères bien définis (voir ci-dessus, point 3.5.8. *Nouvelles ressources communales*). Les montants versés chaque année aux communes devront être affectés aux routes. Ce nouveau modèle de financement nécessite une modification de la LTVRB.

Par ailleurs, les communes pourront bénéficier de subventions lors de la remise en état des tronçons cantonaux déclassés, prises sur le solde de la fortune du FRC au moment de l'entrée en vigueur de la LRVP. Elles devront communiquer dans les 3 ans après l'entrée en vigueur de la loi leurs intentions quant à la réalisation de travaux de remise en état des routes, ouvrages et murs de soutènements qui leur reviennent, puis auront encore 5 ans à disposition pour procéder auxdits travaux. Durant ces années, le FRC ne sera plus alimenté et passé ce délai, il sera dissout. Le coût d'investissement global de remise en état se situe à quelques 15 millions de francs. En l'état, le solde du fonds FRC est d'environ 5.7 millions de francs, montant attribué au subventionnement des travaux.

L'évaluation des subventionnements attribuables aux remises en état des routes déclassées, ainsi que des ouvrages et murs qui les jalonnent, font l'objet des annexes 2, 3 et 4. Le niveau des subventions a été défini en fonction des besoins d'intervention établis sur la base des inventaires d'état. Les travaux à réaliser sur les routes, ouvrages et murs nécessitant des interventions d'entretien constructif pourront être subventionnés à hauteur de 50%, alors que ceux consistant en des interventions de renouvellement des couches de roulement ou d'entretien courant seront subventionnés à 25%.

Quant aux coûts de remise en état mentionnés à l'annexe 3 relative aux ouvrages d'art, compte-tenu de la nature des travaux à envisager, lorsqu'il y en a, la moitié des dépenses nécessaires sera prise en charge par le canton. Concernant l'annexe 4, la

multiplicité des murs présents sur chaque axe routier et l'inventaire d'état qui a pu être dressé préalablement ont conduit à des participations cantonales ajustées aux besoins de réfection (soit 25, soit 50%), aboutissant finalement à des montants totaux diversifiés pour chaque commune.

Globalement, le coût annuel des transferts de routes pour les communes, en propriété ou en charge d'entretien, peut-être estimé comme suit :

- routes déclassées pour lesquelles les communes devront assumer l'entier des coûts d'exploitation, d'entretien courant et d'entretien constructif : 1'600'000 francs
- exploitation et entretien courant des routes cantonales en localité : 1'320'000 francs

Il apparaît ainsi que les charges supplémentaires incombant aux communes seront couvertes à près de 80% par les allocations annuelles versées. Ce processus s'inscrit dans la droite ligne de la clarification de la répartition des tâches entre communes et canton. Tenant compte du fait que le calcul des allocations annuelles valorise les infrastructures en localité – qui incluent les axes routiers les plus chargés –, ainsi que l'altitude de chaque commune, les surcharges structurelles à traiter dans la péréquation intercommunale doivent être considérées comme résolues pour ce qui est du domaine des routes et du trafic motorisé.

Canton

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

Au total, en admettant théoriquement que les communes réalisent elles-mêmes l'entier des prestations, les incidences financières pour les communes et le canton découlant de la nouvelle LRVP se présenteraient comme suit :

		Communes	Canton
1	Abandon de la bonification annuelle au fonds des routes communales (FRC)		-1'800'000
	Abandon du solde du FRC affecté à l'entretien des RC		+1'450'000
	Abandon des subventions du FRC aux communes	+350'000	
2	Allocations annuelles aux communes (remplace le FRC)	-2'250'000	+2'250'000
3	Effet sur le personnel (État)		-500'000
	Diminution des charges d'entretien des routes (État)		-1'100'000
	Entretien des RC déclassées (communes)	+1'600'000	
4	Entretien courant des RC en localité	+1'320'000	-1'320'000
	Total	+1'020'000	-1'020'000

Valeurs négatives = diminutions de charges ou recettes supplémentaires/nouvelles

Valeurs positives = charges supplémentaires/nouvelles ou diminutions de recettes

4.3. Les conséquences pour la réforme de l'État.

Le projet de LRVP s'inscrit dans le processus de réforme de l'État dans la mesure où il permet un ajustement des besoins et devoirs du canton en matière de mobilité routière.

Les résidus historiques, répartition tacites ou conventionnelles de tâches entre canton et communes sont clarifiées de manière univoque, et le réseau routier redimensionné pour offrir un maillage et une structure fonctionnelle assurant une bonne desserte à chaque région du territoire cantonal, en éliminant les particularités historiques qui ne se justifient plus aujourd'hui.

4.4. Les conséquences pour le personnel

La nouvelle loi aura une influence sur les effectifs du personnel d'exploitation de l'État. À terme, 5 postes de cantonniers devraient être supprimés compte tenu de la diminution de la taille du réseau routier cantonal et du transfert aux communes de la charge d'entretien des routes cantonales en localité. Néanmoins, pour des raisons pratiques et économiques, il est probable que quelques communes souhaiteront mandater le canton pour réaliser certaines activités, comme celles liées au service hivernal, en convenant de mandats de prestations. En effet, assumer de nouvelles tâches sans nécessairement disposer de l'équipement et du personnel indispensable ne sera pas évident et pourra rendre indispensable une phase transitoire. Les effectifs futurs dépendront naturellement de cette nouvelle organisation. Au niveau de l'État, aucun licenciement n'est prévu. Le redimensionnement de l'effectif sera effectué en ne pourvoyant pas les postes laissés vacants par les départs en retraite et démissions qui ne manqueront pas d'intervenir dans les années suivant l'entrée en vigueur de la loi.

L'entrée en vigueur de la LRVP n'aura ainsi qu'une incidence limitée sur les effectifs du personnel d'exploitation de l'État. Par ailleurs, les effets de la création du fonds FORTA induisant le transfert à la Confédération de 38,1 kilomètres de routes aujourd'hui cantonales ne seront que temporaires, soit jusqu'à l'ouverture des contournements autoroutiers du Locle, puis de La Chaux-de-Fonds. En effet, une fois les contournements ouverts au trafic, les routes à charge de la Confédération, entre Le Col-des-Roches et le Bas-du-Reymond, reviendront dans le giron cantonal et devront donc à nouveau être entretenues à charge et par le personnel du canton.

5. CONFORMITÉ AU DROIT SUPÉRIEUR

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

6. CLASSEMENT DE MOTIONS ET POSTULATS

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

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

Aucun objet parlementaire, motion ou postulat en lien avec la loi sur les routes et voies publiques, n'est en attente de classement. Toutefois, le présent rapport « Routes

neuchâteloises 2020 » ainsi que le projet de loi qu'il accompagne répondent aux préoccupations qui ont motivé le dépôt du [projet de loi 09.117 par M. le député Ch. Boss](#), actuellement en cours de traitement par la commission législative et dans l'attente de l'achèvement des travaux liés à la loi sur les routes et voies publiques. Lorsque cette commission traitera le projet de loi ici soumis, elle décidera – si elle en est satisfaite – de proposer le classement de l'objet 09.117.

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

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

CHAPITRE PREMIER Dispositions générales

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

Article premier – Objet

Cette disposition décrit l'objet de la loi, en se référant expressément à l'approche méthodique précitée. L'expression « *dans les limites fixées par le droit fédéral* » vise notamment le droit de la circulation et de la signalisation routière, de l'aménagement du territoire, des routes nationales et de la protection de l'environnement. Elle est destinée à rappeler la primauté du droit fédéral et que les mécanismes du projet de loi sur les routes et voies publiques (LRVP) doivent s'interpréter de manière conforme au droit fédéral.

Article 2 – Champ d'application

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

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

Article 3 – Normes et directives

Afin d'assurer la sécurité des usagers et des riverains de la route, la loi renvoie aux normes et aux directives techniques relatives aux routes et aux ouvrages d'art, qui définissent notamment les standards de construction et d'entretien. Il s'agit par exemple des directives de l'office fédéral des routes (OFROU) ou des normes VSS (Association suisse des professionnels de la route et des transports).

Article 4 – Déclaration d'utilité publique

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

Article 5 – Buts

L'alinéa 1 indique les buts vers lesquels la planification, la construction, l'aménagement, l'entretien constructif, l'entretien courant, l'exploitation et l'utilisation des routes doivent tendre. Un concept global et harmonieux du réseau routier est garant d'une amélioration de la qualité des voies de communication : des routes bien conçues et entretenues, qu'elles soient pour un usage spécifique (les voies exclusivement réservées à un mode de transport déterminé, par exemple : pistes cyclables) ou un usage général (voies ouvertes, en principe, à tous les modes de transports) améliorent la qualité de vie d'une région et de sa population (**lettre a, c**). Les concepteurs des routes sont attentifs non seulement au bien-être de tous les usagers, mais également à celui des riverains (**lettre b**) et au développement durable (**lettre c**). La planification, la construction, l'aménagement, l'entretien constructif, l'entretien courant, l'exploitation et l'utilisation des routes évoluent dans le cadre du Plan directeur cantonal qui traite de la valorisation spatiale, de la valorisation urbaine (développement du concept du partage de l'espace), de la mobilité douce, du transfert modal, du stationnement, avec en point de mire le développement de la qualité de l'espace vital (voir Plan directeur cantonal 2011, notamment fiche U_31 « Optimiser la localisation des équipements publics »). Cet objectif est spécialement posé dans la loi (**lettre d**) : sa réalisation nécessite une coordination des différents intervenants et autorités en matière de routes. Une bonne infrastructure routière participe au développement économique et touristique (**lettre e**). La fiabilité et le confort des routes apportent à l'usager une plus grande sécurité, propice à augmenter l'attractivité du réseau et partant, à développer toute une région.

Alinéa 2 Les infrastructures routières ont un coût. C'est la raison pour laquelle la loi rappelle que les routes doivent avoir un rapport coût/qualité efficace. Chaque phase de la vie d'une route doit être appréhendée de la manière la plus économiquement supportable. C'est l'expression du principe de la proportionnalité. Quand les conditions légales sont remplies, la construction, mais aussi l'aménagement, l'entretien et la réfection des routes sont soumis à la réglementation sur les marchés publics (cf. la loi cantonale sur les marchés publics (LCMP) du 23 mars 1999; RSN 601.72). Dans les domaines de la construction et de l'aménagement des routes, il faut, en outre, mener les réflexions à moyen et à long terme et ne pas avoir une vision à trop brève échéance, ce qui peut paraître à première vue plus économique. Il faut cependant bien être conscient que les routes et leurs réseaux sont voués à perdurer et à être de plus en plus sollicités.

Alinéa 3 Cet alinéa permet de mettre en œuvre le droit fédéral de la protection de l'environnement. Le développement et l'entretien du réseau routier neuchâtelois doivent se faire dans le respect de l'environnement, en ayant pour objectif de réduire au maximum et dans la mesure du possible, tous les types de nuisances, tels que, par exemple, le bruit routier, la pollution ou encore la surcharge de trafic sur certains tronçons. Les mesures prises visant à réduire les nuisances causées par les routes doivent toutefois demeurer proportionnées et économiquement supportables (cf. Cahier de l'environnement n° 301; Bruit. Caractère économiquement supportable et proportionnalité des mesures de protection contre le bruit, OFEFP ; Berne 1998).

Article 6 – Définitions

Il a été estimé judicieux d'introduire un article indiquant les définitions des expressions et termes généraux, récurrents dans la nouvelle loi. La liste est dans l'ordre alphabétique. Les notions de chaussée, de réclame routière, de trottoir, de voie et de localité relèvent du droit fédéral de la circulation routière, qui est complété d'un point de vue technique par les normes VSS (en vertu desquelles, par exemple, le trottoir est en principe surélevé par rapport à la chaussée). L'entretien se divise en deux catégories : l'entretien courant et l'entretien constructif. L'entretien courant relève de l'entretien au sens du chapitre 8 de la loi (art. 51ss). Il inclut le renouvellement de la couche de roulement des chaussées et englobe la notion d'exploitation des installations techniques nécessaire au fonctionnement de la route. L'entretien constructif relève de la construction, au sens du

chapitre 7 de la loi (art. 40ss). Lorsque la mention « entretien » figure seule sans autre qualificatif, elle vise le courant, le constructif et l'exploitation.

Articles 7 à 10 – Autorités et compétences

Les quelques derniers articles des dispositions générales de la loi traitent des différentes compétences en matière de routes et voies publiques.

Article 7

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

Article 8

Alinéa 1 Le département désigné par le Conseil d'État met en œuvre la politique cantonale en matière de routes et la coordonne. Actuellement, le département compétent est le Département du développement territorial et de l'environnement (DDTE). Celui-ci n'est toutefois pas nommément cité dans la loi, afin d'éviter de devoir la modifier, en cas de changement de dénomination ou de transfert de compétences. **L'alinéa 2** n'appelle aucun commentaire particulier. **L'alinéa 3** exprime la nécessité pour l'organe qui met en œuvre la politique en matière de routes, de collaborer avec les autres autorités et de consulter les communes et autres entités intéressées.

Article 9

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

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

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

Article 10

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

Article 11

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

CHAPITRE 2

Réseaux, aménagements et mesures de mobilité douce

Article 12 – Statut et renvoi

La précédente version du projet de LRVP intégrait complètement les mesures de mobilité douce. Consécutivement à l'adoption par le Grand Conseil, le 29 septembre 2015, de la stratégie en matière de mobilité douce et à la volonté politique de disposer d'une loi spéciale en la matière, ce thème a été retiré de la LRVP. Conformément au Plan directeur cantonal de 2011 et c'est une nouveauté de la loi, elle énonce le principe selon lequel la route est le support de *toutes* les mobilités (art. 5 al. 1 let. d ci-dessus), celle-ci n'étant plus réservée aux seuls véhicules automobiles. Comme les réseaux destinés à la mobilité douce sont des voies publiques, une disposition de la LRVP devait mentionner ce statut, même si leur financement, leur planification, leur réalisation, leur signalisation, leur balisage et leur entretien sont régis par la loi sur la mobilité douce (LMD RSN à compléter lors de l'entrée en vigueur de la LMD)

Article 13 – Coordination

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

CHAPITRE 3

Classification et définitions des routes

Article 14 – Routes publiques

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

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

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

Article 15 – Parties intégrantes

Tout comme le corps principal d'un bâtiment dispose d'annexes (le garage, la véranda, la remise), une route dispose de pièces accessoires, appelées parties intégrantes à toutes lesquelles la propriété de la route s'étend. Par « *parties intégrantes de la route* », il faut entendre, notamment, les trottoirs, les bordures, les balises, les installations d'éclairage, les installations d'évacuation des eaux, les bandes ensemencées, les terre-pleins centraux, les accotements stabilisés et non stabilisés, les talus, les remblais, les murs, les escaliers, les installations et ouvrages de protection tels que barrières, clôtures,

glissières de sécurité, plantations, les ponts, les viaducs, les tunnels et autres ouvrages d'art, les panneaux de signalisation de toute sorte, etc. Les murs de soutènement rendus nécessaires par la construction ou l'aménagement de la route sont aussi des parties intégrantes. La notion de partie intégrante suppose l'existence d'un lien de fonctionnalité entre la route et l'accessoire.

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

Article 16 – Routes nationales

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

Article 17 – Routes cantonales

Alinéa 1 Cette disposition dresse la liste des catégories de routes cantonales. On en dénombre trois. Tout d'abord, figurent les "**routes principales suisses**" qui sont désignées par la Confédération. Ces routes ont une importance pour le trafic suisse et international, sans appartenir au réseau des routes nationales. C'est la raison pour laquelle en dépit de leur intitulé, les routes principales suisses ont un statut cantonal, certaines bénéficiant de contributions fédérales. La H20 et la T10 devenant des routes nationales dès le 1^{er} janvier 2020, il s'agit pour le canton de Neuchâtel de la H18 et de la H10. Les bases légales fédérales sont la loi fédérale concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et de la redevance autoroutière (LUMin), du 22 mars 1985 (RS 725.116.2) ainsi que l'ordonnance concernant les routes de grand transit, du 18 décembre 1991 (RS 741.272). Entrent ensuite dans cette catégorie **les routes cantonales**, qui sont des aires de circulation servant au trafic suprarégional et régional. Ce sont les grands axes routiers du canton, qui permettent la liaison entre communes du canton, entre le canton de Neuchâtel et les cantons limitrophes (VD ; BE ; JU) ou avec la France voisine. Les routes cantonales n'ont pas toutes la même importance ni la même fonction ou vocation. Les routes cantonales peuvent avoir une fonction ou une vocation spécifique, comme celle d'acheminer des biens et services d'importance vitale pour la population. Dans ce cas, les routes cantonales figurent dans le réseau des routes d'approvisionnement, qui est fixé par le Conseil d'État (annexe 7).

Alinéa 2 Les routes cantonales figurent sur le plan du réseau routier cantonal. Ce dernier est élaboré sous la forme d'une carte du canton, sur laquelle figurent toutes les routes nationales et toutes les routes cantonales. **Alinéa 3** Les communes du canton sont, en principe, toutes desservies par une route cantonale jusqu'à l'entrée de la localité, soit jusqu'au panneau de signalisation indiquant la limite de la localité. Dans la majorité des cas, la route cantonale traverse la localité.

Article 18 – Routes communales

Les voies de communication entre les zones d'habitation et celles qui assurent le trafic local entre communes voisines appartiennent au patrimoine communal. Les communes sont appelées à répertorier dans un plan des routes communales, l'ensemble de leurs infrastructures routières (art. 35 ci-dessous). Les communes élaborent leurs plans

d'affectation dans le cadre du plan directeur, en tenant compte des mesures cantonales (art. 43 al. 1 LCAT). Elles élaborent notamment les plans d'alignement qui structurent l'environnement urbanisé et réservent l'espace nécessaire à la construction des voies de communication telles que routes ou voies cyclables (art. 71 al. 1 LCAT). Un plan d'alignement est nécessaire pour la construction d'une nouvelle route communale ainsi que pour l'entretien constructif, l'agrandissement ou le déplacement d'une route existante, au-delà de l'alignement (art. 72 LCAT). En tant que propriétaires de ces tronçons, les communes assument les obligations liées à l'application des dispositions légales en matière de planification, de construction, d'aménagement, d'entretien constructif, d'entretien courant, d'exploitation et d'utilisation des routes publiques communales. Les communes jouissent d'une pleine autonomie dans l'exercice de leurs compétences, qui leur sont attribuées par la présente loi et qu'elles exercent conformément aux dispositions légales en matière du droit des constructions (loi sur les constructions (LConstr) du 25 mars 1996 (RSN 720.0), du droit de l'environnement, notamment en ce qui concerne la protection des eaux (loi sur la protection et la gestion des eaux (LPGE) du 2 octobre 2012 (RSN 805.10), et de la lutte contre le bruit routier (arrêté d'exécution de l'ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit (OPB) du 10 mai 1989 (RSN 805.23). Les communes sont également tenues de prendre en compte toutes les dispositions légales en matière de sécurité, d'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées ou à mobilité réduite (LHand, du 13 décembre 2002, RS 151.3), etc. Les communes gèrent en outre l'utilisation de leur réseau routier en se référant à la loi sur l'utilisation du domaine public (LUDP), du 25 mars 1996 (RSN 727.0). Les communes ont également un rôle important en matière de mobilité douce, puisque c'est à l'intérieur des localités et des agglomérations que son potentiel de développement est le plus grand.

Article 19 – Routes d'approvisionnement

Alinéa 1 La notion de route d'approvisionnement répond aux exigences fédérales. Les routes d'approvisionnement sont les infrastructures affectées à l'approvisionnement du pays (loi sur l'approvisionnement économique du pays (LAP) du 8 octobre 1982 (RS 531), article 22; articles 3 al. 3 d, 6 al. 3 b LAT). Le projet de LRVP tient compte de la nouvelle loi sur l'approvisionnement économique du pays LAP (FF 2016 4795), adoptée par l'Assemblée fédérale, le 17 juin 2016, entrée en vigueur au 1^{er} juin 2017. Une route d'approvisionnement est un itinéraire défini qui emprunte tout ou partie d'une route publique existante, qui sert à acheminer les biens et services d'importance vitale pour la population lors d'une pénurie grave. La conséquence de ce statut particulier de route est l'obligation pour son propriétaire de vérifier et d'entretenir la capacité portante des ouvrages d'art et de la chaussée ainsi que les gabarits d'espace libre. Toute route, indépendamment de son statut est susceptible d'être qualifiée d'approvisionnement si la nécessité de l'acheminement le justifie. Le canton établit une carte où figurent ces routes.

Alinéa 2 Les routes d'approvisionnement sont déclarées comme telles par voie d'arrêté du Conseil d'État. C'est dans le règlement d'exécution que le Conseil d'État rappelle les normes techniques auxquelles doivent répondre les routes d'approvisionnement. Les routes d'approvisionnement ne doivent pas être confondues avec les itinéraires destinés aux transports exceptionnels de charges indivisibles (en charge et/ou en dimension), qui font déjà l'objet d'inventaires fédéraux et cantonaux particuliers. Contrairement aux routes d'approvisionnement qui sont planifiées à l'avance, les itinéraires pour transports exceptionnels sont définis au cas par cas, selon la charge indivisible à transporter et son lieu de destination.

Article 20 – Autres voies publiques

Alinéa 1 Sont assimilées aux routes publiques, les voies publiques spécifiques, comme les itinéraires réservés aux transports publics et les voies réservées à la marche pour les piétons et les randonneurs. **Alinéa 2** Cette disposition vise les lois sur les transports publics ou la loi sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR), du 4 octobre 1985 (RS 704), l'ordonnance sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (OCPR), du 26 novembre 1986 (RS 704.1), la loi

d'introduction de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LI-LCPR), du 25 janvier 1989 (RSN 701.6), et son règlement d'exécution du 19 juin 1989 (RSN 701.60). Les réseaux de chemins pour piétons se trouvent en règle générale à l'intérieur des agglomérations. Les zones piétonnes, les rues résidentielles et autres voies du même type en font partie. Les chemins pour piétons desservent et relient les zones résidentielles, les lieux de travail, les jardins d'enfants et les écoles, les arrêts de transport publics, les établissements publics, les lieux de détente et les centres d'achats. Ils sont sur terrain communal et font partie du domaine public communal. Les réseaux de chemins de randonnée pédestre, destinés surtout aux loisirs se trouvent en général en dehors des agglomérations; d'autres chemins, en particulier des tronçons de chemins pour piétons et des routes peu fréquentées peuvent servir de jonction. L'attrait et la sécurité d'un réseau de chemins de randonnée pédestre sont hautement tributaires de la qualité des chemins eux-mêmes. Il est donc indispensable de concevoir les réseaux dans les règles de l'art, en fonction de la situation géographique et topographique, ainsi que de les entretenir soigneusement. Pour mémoire, les réseaux de mobilité douce cyclable font aussi partie des voies publiques et disposent de leur propre législation (art. 12-13 ci-dessus).

CHAPITRE 4

Propriété des routes

Article 21 – Principe

Alinéa 1 On ne confondra pas l'exercice des compétences liées à la propriété de la route avec les compétences gouvernementales et la haute surveillance qu'exerce le Conseil d'État, en élaborant la politique cantonale en matière de routes, avec comme référence le Plan directeur cantonal. Cette prérogative est nécessaire dans la mesure où le législateur vise à harmoniser et à rendre cohérent le réseau routier sur tout le territoire cantonal.

Alinéa 2 La propriété des routes s'étend à toutes leurs parties intégrantes, telles que définies à l'article 15 de la loi. Par exemple, les ouvrages routiers qui traversent une rivière appartiennent au propriétaire de la route, non pas au propriétaire du cours d'eau.

Alinéa 3 Les terrains non bâtis du domaine public, voués à accueillir une route publique, peuvent être échangés entre canton et communes, sans contrepartie financière. Toutefois, comme sous l'ancien droit, les constructions et les bâtiments sis sur ces parcelles, convoitées pour la construction d'une route publique, sont remis moyennant indemnisation. **Alinéa 4** Pour des raisons d'intérêt public, une route privée peut être grevée d'une servitude, tel un droit de passage par exemple. Celle-ci est alors inscrite au Registre foncier, conformément au droit fédéral (art. 781 du code civil suisse) au profit soit de la commune, si le droit de passage permet de relier deux routes communales, soit du canton si la servitude de passage permet la liaison avec une route cantonale.

Article 22 – Changement de propriété

Alinéa 1 Le transfert de propriété d'une route, comme n'importe quel autre transfert de propriété immobilière, s'effectue généralement par une vente de gré à gré. Dans ces circonstances, le terrain est vendu à un prix convenu entre le propriétaire et l'acquéreur. Des échanges de terrains peuvent, dans certains cas, être une solution adéquate. Les règles de la vente sont alors applicables au contrat d'échange, en ce sens que chacun des copermutants est traité comme vendeur quant à la chose qu'il promet et comme acheteur quant à la chose qui lui est promise (art. 237 CO et les articles relatifs au contrat de vente d'immeubles, art. 216 et SS CO). **Alinéa 2** Le transfert d'une route cantonale à une commune, avec son accord, engendre un changement de la classification de ladite route, proclamé par arrêté du Conseil d'État. L'ancien titulaire remet au nouveau propriétaire un ouvrage en l'état, sans contrepartie financière. La route est transférée avec ses ouvrages et parties intégrantes.

Article 23 – Acquisition

Alinéa 1 Les projets liés à la construction ou à l'aménagement d'une route exigent de disposer des terrains nécessaires à l'exécution des travaux. Le Conseil d'État, dans les limites de ses compétences financières conformément à l'article 42 LFinEC, peut acquérir les immeubles utiles aux besoins de la route dont les projets sont, par essence (art. 4), d'utilité publique. Lorsque l'État doit procéder par la voie de l'expropriation, la [LEXUP](#) est applicable et, dans ce cas, le propriétaire du bien-fonds doit être pleinement indemnisé. Le caractère d'utilité publique du projet confère cette qualité à l'intégralité du dossier de plans. Le plan d'alignement fait partie du dossier, eu égard à la LCAT. **Alinéa 2** Les communes peuvent également acquérir des immeubles pour des projets de routes communales, elles financent leurs acquisitions conformément à la LFinEC. Lorsqu'elles doivent recourir à une expropriation, les communes, après que leur projet routier ait été déclaré d'utilité publique (art 12 et ss LEXUP), peuvent procéder conformément à la [LEXUP](#). **Alinéa 3** Outre le fait que, d'ordinaire, les terrains et les droits nécessaires à la construction ou à la correction des routes publiques s'acquièrent de gré à gré, il est parfois possible de procéder par la voie du remaniement parcellaire (voir ci-dessous, art. 24). **Alinéa 4** La LEXUP demeure réservée en cas de procédure d'expropriation.

Article 24 – Remaniement parcellaire

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

Article 25 – Participation aux coûts

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

Article 26 – Envoi en possession anticipé

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

Article 27 – Acquisition à titre prévisionnel

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

CHAPITRE 5

Financement des routes

C'est un chapitre important au vu des coûts conséquents des infrastructures routières.

Article 28 – Généralités

Alinéa 1 Le canton prend en charge les coûts liés à la planification, à la construction, à l'entretien constructif et à l'aménagement des routes cantonales en et hors localité. Il assume les coûts d'entretien et d'exploitation des routes cantonales uniquement hors localité, dans la mesure où seules les routes cantonales hors localité répondent prioritairement et globalement au besoin de l'ensemble de la population neuchâteloise.

En application du droit fédéral (art. 16 OPB et 37 alinéa 2 ci-dessous), le propriétaire de l'installation supporte les frais d'assainissement et par conséquent les frais d'établissement du cadastre routier ainsi que le paiement d'éventuelles futures indemnités. Le délai fixé aux cantons par l'OPB, courait jusqu'au 31 mars 2018 mais l'OFEV a décidé au printemps 2017 de prolonger le régime des conventions-programmes relatives à l'assainissement du bruit routier jusqu'au 31 décembre 2022.

Après l'entrée en vigueur de la nouvelle LRVP, pour les routes cantonales en localité dont l'entretien courant (comprenant la réfection de la couche de roulement et, par conséquent, du revêtement phonoabsorbant) incombe aux communes, le canton devra :

- pouvoir imposer aux communes le délai de réalisation de ces assainissements du bruit routier ;
- participer, pour les tronçons nécessitant un assainissement, à la prise en charge ultérieure des mesures d'assainissement du bruit, par le paiement de la plus-value d'un enrobé phonoabsorbant par rapport à un enrobé standard ;
- pouvoir valider le type d'enrobé que les communes prévoient de poser sur les routes cantonales en localité. On s'assure ainsi qu'à terme les communes remplacent adéquatement les enrobés phonoabsorbants en place actuellement sur les tronçons. Ces aspects figureront dans le règlement d'exécution.

Alinéa 2 Parallèlement, les communes prennent en charge les coûts liés à l'ensemble de leur réseau routier, ainsi que ceux découlant de l'entretien courant et de l'exploitation des routes cantonales en localité. La construction et l'entretien des aménagements sécuritaires ou de modération de trafic sont également à charge des communes, ces équipements répondant à un besoin clairement lié à l'urbanisation. En localité, les communes sont compétentes pour construire et entretenir lesdits aménagements, moyennant le préavis du service. De même, les trottoirs étant des aménagements destinés à la sécurité des piétons qui cheminent en localité ou sur territoire communal, chaque commune répond aux besoins de sa population, en construisant, en entretenant et en exploitant ces aménagements. Ces charges nouvelles sont prises en compte dans le calcul du montant de la participation du canton aux coûts qui échoient à la commune (art. 30).

Alinéa 3 Au sens de la LCAT, l'équipement consiste en toutes les infrastructures nécessaires (conduites d'alimentation en eau, énergie et électricité, d'eaux usées et routes d'accès) à rendre le terrain constructible. La LCAT a ses propres règles en matière de financement de l'équipement. Lorsqu'une route publique nouvelle est créée et qu'elle fait partie d'un équipement au sens de l'aménagement du territoire, la LCAT précise la répartition du financement. La commune peut charger, par contrat écrit, les propriétaires privés de faire construire les équipements nécessaires à la desserte de leurs immeubles conformément aux plans communaux (art. 112b LCAT). Les routes qui relèvent de l'équipement privé sont construites, entretenues et exploitées par leurs propriétaires et à leurs frais (art. 111 LCAT).

Alinéa 4 Le renvoi à l'article 85 ci-dessous relatif à la signalisation lumineuse constitue une réserve, afin d'indiquer que cette thématique dispose d'une réglementation spécifique.

Article 29 – Ressources

Cette disposition présente les différentes sources de financement des routes cantonales. Les contributions fédérales découlent des articles 16ss OUMin (RS 725.116.21) et concernent les routes principales suisses dans le canton (supra art. 17 al. 1).

Les recettes liées aux contributions fédérales pour les routes principales suisses, mentionnées dans l'**alinéa 1**, sous lettre a), sont gérées dans un fonds spécial afin de garantir le financement. Les **alinéas 2 et 3** donnent des précisions à ce sujet.

Article 30 – Participation aux charges des communes

Actuellement, une part du produit de la taxe des véhicules automobiles, des remorques et des bateaux est versée dans un fonds spécial dénommé fonds des routes communales (FRC), géré par l'État. La pratique a montré que les conditions pour prétendre à une subvention du fonds favorisaient, sans justification particulière, les grandes communes, les plus petites ne remplissant que rarement les conditions d'octroi de cette aide financière. Ce système n'est pas probant. Afin d'instaurer un système équitable, quelle que soit la taille de la commune, le projet envisage de dissoudre le FRC. À la place, il est prévu d'octroyer à toutes les communes une part du produit des taxes des véhicules automobiles, des remorques et des bateaux, qu'elles géreront de manière autonome pour planifier leurs dépenses routières. **Alinéa 1** La part du produit de la taxe des véhicules automobiles, des remorques et des bateaux (incluant les amendes perçues en application des sanctions pénales prévues dans la loi sur la taxe des véhicules automobiles, des remorques et des bateaux (LTVRB), du 6 octobre 1992 (RSN 761.20)), prélevée pour distribution aux communes, est de 5% (aujourd'hui 4%, attribués au FRC). Ce prélèvement nécessite une modification de la LTVRB, prévue dans l'annexe au projet de loi. Les communes devront ainsi affecter aux routes la part de la taxe qu'elles recevront. **Alinéa 2** La répartition entre les communes sera fonction de la longueur pondérée des réseaux communaux, revêtus et ouverts à la circulation publique en et hors localité, de la longueur des réseaux cantonaux en localité, de la longueur des pistes cyclables utilitaires, revêtues, figurant dans le plan directeur de la mobilité cyclable, ainsi que de l'altitude moyenne de la commune. **Alinéa 3** Les critères de pondération (voir point 3.5.8 ci-dessus) sont définis dans le règlement d'exécution.

CHAPITRE 6

Instruments de planification des routes

L'article 31 – Objectif

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

Articles 32, 33, 34 et 35

Ces dispositions n'appellent pas de remarques particulières.

Article 36 – Plans de charge du trafic – cantonal et communal

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

Article 37 – Bruit routier

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

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

Article 38 – Générateur de trafic

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

Article 39 – Transports publics

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

CHAPITRE 7

Construction, entretien constructif et aménagement des routes

Article 40 – Généralités

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

d'impact soit menée. Dans ce cas-là, les dispositions de l'ordonnance relative à l'étude de l'impact sur l'environnement (OEIE), du 19 octobre 1988, sont applicables.

Article 41 – Compétences

Alinéa 1 Le propriétaire de la future route en assume la construction. **Alinéas 2 et 3** Pour répondre à leurs besoins ou à la demande de leur population, les communes peuvent construire à leurs frais des aménagements sur ou le long des tronçons de routes cantonales, en et hors localité. Une coordination avec le canton est indispensable.

Alinéa 4 Si une commune souhaite construire des aménagements sur ou le long d'une route cantonale, en ou hors localité, elle doit préalablement consulter les services cantonaux compétents. Il en va de même lorsqu'il s'agit d'aménager ou de construire des infrastructures réservées aux transports publics.

Article 42 – Standards

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

Article 43 – Croisements dénivelés

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

Article 44 – Places d'arrêt pour les transports publics

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

Article 45 – Procédures et alignements

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

Article 46 – Plans routiers cantonaux et mise à l'enquête publique

Alinéas 1 à 4 Ces dispositions expliquent la procédure à suivre lors de la mise à l'enquête publique des plans routiers cantonaux. Par plan routier on entend l'ensemble

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

Article 47 – Procédure simplifiée

Alinéa 1 Afin de ne pas alourdir et de ne pas ralentir la procédure d'adoption de plans routiers cantonaux, il est possible dans certaines circonstances, d'agir selon une procédure simplifiée. **Alinéa 2** La procédure simplifiée est celle qui ne nécessite ni publication, ni mise à l'enquête publique. Le service dispose des ressources et des compétences utiles et nécessaires pour contacter directement les personnes intéressées. Ces dernières conservent toutefois la possibilité de s'opposer par écrit au projet auprès du département, dans un délai de trente jours à compter dès la communication du projet (envoi de plans, ou procès-verbal de séance etc.). **Alinéa 3** Dans certaines situations particulières énumérées sous les lettres a) à e), le législateur a renoncé à imposer une mise à l'enquête. Celle-ci n'aurait en effet pour conséquence que de ralentir la procédure.

Article 48 – Accès aux routes publiques – a) Généralités

La présente disposition reprend l'arrêté concernant les accès aux voies publiques ouvertes à la circulation, du 22 février 1989 (RSN 761.106), élaboré par le Conseil d'État afin de compléter la loi sur les routes et voies publiques, du 21 août 1849. En conséquence, le règlement d'exécution abrogera ledit arrêté.

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

Article 49 – b) Exception

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

Alinéa 1 Quand les communes disposent de services dotés du personnel formé et compétent pour remplir les tâches dévolues habituellement au service cantonal désigné, le Conseil d'État peut les dispenser du préavis du canton, pour autoriser l'accès à une route communale. **Alinéa 2** Les communes autorisées à gérer seules les accès aux

routes communales doivent néanmoins obtenir l'accord du service des ponts et chaussées, lorsqu'un accès débouche sur une route cantonale, augmente le volume du trafic, en diminue la fluidité ou influence la sécurité routière.

Article 50 – Ouverture d'une route à la circulation

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

CHAPITRE 8

Entretien courant des routes

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

Article 51 – Généralités

Alinéa 1 L'entretien courant des routes cantonales situées en dehors des localités incombe au canton, les autres routes sont entretenues par les communes. L'entretien courant est défini à l'article 6 de la loi. **Alinéa 2** L'entretien des routes concerne également celui de ses parties intégrantes, tels les trottoirs. Ceux-ci, quand bien même situés hors localité, doivent être entretenus par la commune sur le territoire duquel ils sont situés. Ces infrastructures sont considérées comme des aménagements sécuritaires liés à l'urbanisation et destinés prioritairement aux déplacements des piétons et au trafic individuel non motorisé. **Alinéa 3** Les tronçons de routes privées, affectés à l'usage commun, sont généralement entretenus par leur propriétaire. Les communes peuvent toutefois convenir avec les propriétaires des routes privées d'autres modalités pour en assurer l'entretien. Elles peuvent, par exemple, proposer de s'en charger conventionnellement. Dans les ouvrages routiers, il est fréquent que les installations appartiennent à différents propriétaires. Chacun d'eux exploite et entretient son ouvrage, ce qui oblige, cas échéant, à attribuer d'éventuels défauts, à l'un ou l'autre des propriétaires des divers ouvrages. Les limites de la responsabilité pour défaut de l'ouvrage ne coïncident pas nécessairement avec celles de la propriété foncière (ATF 121 III 448, JdT 1997 I 2 cons. 2a et les références). En effet, cet article précise bien qu'une remise en état par substitution sera à charge du défaillant, celui à qui incombe la charge de l'entretien et non forcément à charge du propriétaire. **Alinéa 4** Lorsque l'état d'une route communale ou d'une route privée à usage commun se trouve dans un état de dégradation tel, que les standards techniques et sécuritaires minimaux ne sont plus atteints, et que son propriétaire ne procède pas à la réfection nécessaire malgré l'urgence de la situation, le canton peut intervenir par substitution, aux frais du défaillant, à savoir le propriétaire ou l'exploitant de la route qui manque à ses devoirs. Il est dans l'intérêt public, que la route puisse être empruntée sans risque pour les usagers. Les défauts doivent avoir été préalablement constatés et le propriétaire ou l'exploitant dûment invité à procéder à la remise en état. **Alinéa 5** La législation en matière de traitement et d'élimination des déchets concerne également les déchets en provenance des routes, qui doivent suivre les filières adéquates, définies par l'ordonnance sur la limitation et l'élimination des déchets (OLED, RS 814.600), la loi concernant le traitement des déchets (LTD), du 13 octobre 1986, RSN 805.30 et son règlement d'exécution, du 1^{er} juin 2011, RSN 805.301.

Article 52 – Standards d'entretien

Alinéa 1 En parallèle au règlement d'exécution de la présente loi édictée par le Conseil d'État, le canton, par le service des ponts et chaussées, élabore un manuel technique d'exploitation et d'entretien courant pour les routes cantonales, qui précise les exigences minimales requises en ce qui concerne leur exploitation. Ainsi, les communes bénéficieront des standards d'entretien de ce manuel technique pour l'entretien courant des canalisations se trouvant dans les routes dont elles ont la charge. **Alinéa 2** L'entretien du réseau des routes cantonales s'opère selon un programme technique, qui

prend en compte les normes environnementales. Par exemple, l'évolution des émissions de bruit, avec, comme paramètres, les pronostics de densité d'habitat et de trafic, ainsi que le « vieillissement acoustique » des revêtements routiers. **Alinéa 2** L'ensemble des mesures prises pour entretenir le réseau des routes cantonales doit s'inscrire dans un programme financier rigoureux et réaliste, afin d'être économiquement supportable. Cette évaluation s'opère au moyen d'un examen de la proportionnalité et du rapport coût-efficacité (pesée générale des intérêts). Les normes et directives existantes contiennent différentes méthodes pour concrétiser ces approches.

Article 53 – Croisements dénivelés

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

Article 54 – Sous-traitance

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

Article 55 – Service hivernal

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

Alinéa 1 Le service compétent peut renoncer à l'entretien hivernal d'une route en décidant de la fermer parce qu'elle est impraticable ou dangereuse en raison de l'enneigement ou du verglas. Une fermeture de route peut être momentanée ou durable, selon l'importance de la route concernée et de sa fréquentation. Une pesée des intérêts doit être faite. Il n'est en effet pas envisageable de fermer pour une longue période un tronçon emprunté par un grand nombre d'usagers, sans qu'il ne leur soit proposé un itinéraire de substitution. Si une route est durablement fermée au trafic, une annonce doit être publiée dans la Feuille officielle. **Alinéa 2** Le canton assure le service hivernal sur les routes cantonales hors localité, sans déneiger les accès latéraux, la circulation longitudinale étant favorisée au détriment de la circulation transversale. **Alinéa 3** Les travaux de déneigement des routes cantonales sont effectués par le personnel des divisions d'entretien des routes cantonales. En principe, le camion chasse-neige dégage les voies de circulations qu'il déblaie en repoussant la neige sur les côtés de la chaussée. Les amoncèlements de neige ne sont pas évacués, afin de ne pas perturber le trafic. Dans certains cas particuliers et en cas de besoin, le canton peut dépêcher des turbines pour charger la neige sur des camions-bennes. **Alinéa 4** Les propriétaires riverains doivent recevoir et, cas échéant, amasser sur leur bien-fonds la neige en provenance des routes publiques.

Article 56 – Éclairage

La pose et l'entretien de l'éclairage des routes publiques est à la charge des communes, excepté dans les tunnels et aux carrefours ou giratoires des routes cantonales hors localité, pour lesquels le canton est compétent. Les nouvelles installations d'éclairage ainsi que les installations renouvelées doivent être conformes à la législation en matière d'énergie et aux normes applicables. Les valeurs limites sur la consommation spécifique ne doivent pas être dépassées.

Article 57 – Places d'arrêt pour les transports publics

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

CHAPITRE 9

Fonds avoisinants des routes

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

Article 58 – Généralités

Alinéa 1 L'accès à la route publique doit être garanti à tout moment et seule l'autorité peut décider, dans certaines circonstances, de le refuser. Personne ne peut, de son propre chef, entreposer des objets sur la voie publique, sur ses parties intégrantes, voire dans son espace réservé (par exemple : dépôt de matériel sous un pont). Cas échéant, une demande d'autorisation doit être déposée auprès du service des ponts et chaussées (art. 74 et 75, ci-dessous). La décision relative à une demande d'autorisation d'entraver une route publique ou ses parties intégrantes n'est pas une décision susceptible de recours. **Alinéa 2** Les propriétaires des immeubles qui jouxtent les routes publiques doivent veiller à ce que leurs biens, tels que constructions, installations, plantes et arbres, n'empiètent pas dans l'espace routier. Le gabarit d'espace libre de la route figure sur le plan d'alignement, conformément aux distances fixées à l'article 59. **Alinéa 3** Après avertissement, l'autorité est en droit d'agir par substitution, aux frais du propriétaire défaillant qui n'entretient pas sa propriété, lorsque le défaut d'entretien entrave ou menace d'entraver le libre accès aux routes publiques. **Alinéa 4** Quand un propriétaire veut entreprendre des travaux sur sa propriété, à proximité d'un ouvrage d'art ou d'un mur de soutènement de la route, il doit requérir une autorisation de la part du service compétent avant d'engager la procédure de demande de permis de construire.

Article 59 – Gabarit d'espace libre

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

Article 60 – Distances aux constructions

Les plans d'alignement structurent l'environnement urbanisé et réservent l'espace nécessaire à la construction des voies publiques, telles que routes, voies ferrées, voies cyclables, chemins pour piétons, places publiques (art. 71 al. 1 LCAT). Quand il n'existe pas de plan d'alignement, les constructions doivent prioritairement prendre en compte la sécurité et les besoins des usagers des routes et voies publiques. Cet article fixe les distances à respecter.

Alinéa 1 Aucun bâtiment, ni une quelconque installation, ne peuvent être déconstruits, construits, reconstruits ou transformés sans respecter une certaine distance par rapport à la route publique. En effet, il faut assurer que celle-ci puisse remplir sa fonction d'axe de communication respectant les normes et standards de construction et de sécurité. Aussi, aux abords d'une route cantonale, la distance minimale du bord de la chaussée, est de

9 mètres hors localité et de 5 mètres en localité. Aucune construction ou installation aux abords d'une route principale ne peut se situer à moins de 12 mètres à compter du bord de la chaussée. Par rapport à une route communale, à une route privée qui a été affectée à l'usage commun, à une piste cyclable ou à un chemin pédestre, la distance est de 3,50 mètres. **Alinéa 2** Ces distances sont calculées à partir du bord de la chaussée.

Article 61 – Dérogations

L'objectif d'une utilisation mesurée du sol impose qu'une distance différente, notamment inférieure, puisse être prévue (cf. BGC 1991, 157 II, p. 1159) lorsque les circonstances locales le permettent. **Alinéa 1** Pour évaluer la dérogation, la configuration des lieux doit être prise en compte et une pesée des intérêts doit être opérée, de manière à préserver l'intérêt public et la sécurité des usagers de la route. **Alinéa 2** Cet alinéa n'appelle pas de commentaire particulier. **Alinéa 3** Le règlement d'exécution indiquera quelles sont les connaissances requises de la part d'une commune, pour bénéficier d'une dispense du Conseil d'État. **Alinéas 4 à 6** La convention de précarité est signée entre le bénéficiaire de la dérogation et l'autorité compétente. Elle est déposée au registre foncier. La procédure est analogue à celle prévue par la LCAT, en cas d'empiètement de l'alignement.

Article 62 – Garantie des droits acquis

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

Article 63 – Obligation de tolérer

Toutes constructions, tous aménagements, travaux d'entretien ou d'exploitation de routes publiques conformes aux normes en vigueur, et qui ne font pas, ou plus, l'objet d'une opposition, doivent pouvoir être réalisés librement. **Alinéa 1** Aucun usager de la route ni propriétaire riverain ne peut entraver, d'une quelconque manière, les mesures prises par les autorités compétentes en vue de l'entretien ou de la sécurisation de la route publique. **Alinéa 2** Les propriétaires riverains doivent faire preuve de tolérance à l'égard du maître d'ouvrage qui entreprend les travaux nécessaires à l'entretien de la route. Au besoin, ils doivent lui permettre l'accès ou même l'usage momentané de leur bien-fonds Une telle bienveillance est également requise quand l'autorité prend des mesures de surveillance de la route publique. Cette disposition procède de l'article 702 du code civil qui, dans un but d'intérêt public, réserve à l'autorité le droit de restreindre la jouissance de la propriété foncière. **Alinéa 3** Le maître d'ouvrage doit remettre le bien-fonds en l'état dans lequel il l'avait reçu. Il assume, cas échéant, les déprédations occasionnées par ses activités. Toutefois, si la remise « en l'état reçu » n'est pas possible, le bien sera remis à neuf. Dans ce cas, le propriétaire lésé doit prendre en charge la plus-value (différence entre état préalable et état neuf) qui n'a pas à être supportée par la collectivité publique. **Alinéa 4** La construction et l'entretien des routes publiques est une tâche publique et d'intérêt public. Les dommages qui surviendraient dans l'exercice de cette tâche sont soumis à l'application de la loi sur la responsabilité des collectivités publiques et de leurs agents (LResp) du 26 juin 1989 (RSN 150.10), selon laquelle la collectivité ne répond du dommage, résultant des actes licites de ses agents, que si la loi le prévoit ou si l'équité l'exige (art. 7 LResp). En d'autres termes, hormis les frais de remise en état (art. 65 al. 3), la collectivité ne répond des actes de ses agents ainsi que de toute autre personne chargée de l'accomplissement d'une tâche de droit public, que du dommage causé sans droit à un tiers, sans égard à la faute commise par ces derniers (art. 5 LResp).

Article 64 – Terrains instables et ouvrages défectueux

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

Article 65 – Forêt

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

Article 66 – Murs de soutènement

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

Alinéas 1 et 2 Le propriétaire du terrain soutenu a la charge de l'entretien du mur de soutènement. Ce principe peut toutefois être modulé conventionnellement ou par décision de l'autorité. Il existe en effet des murs de soutènement d'une telle envergure, que leur entretien ne saurait être entièrement assumé par le seul propriétaire riverain. Dans ces cas, la répartition de la prise en charge des frais tient compte de la capacité économique du propriétaire concerné. L'autorité doit veiller à la sécurité des usagers de la route et, en ce sens, prendre toutes les mesures nécessaires, pour que le mur de soutènement remplisse sa fonction en tout temps. **Alinéa 3** Par exemple, en cas d'éboulement d'un mur de soutènement, le propriétaire du terrain en amont doit immédiatement dégager ou faire dégager les matériaux répandus sur la route. La remise en état des lieux est à sa charge. Si le service compétent est amené à intervenir, les frais des travaux de remise en état demeurent à la charge du propriétaire du terrain soutenu.

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

Article 67 – Aménagements extérieurs

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

Article 68 – Plantations en bordure de route

Alinéa 1 Cette disposition est une reprise d'un article isolé subsistant dans un arrêté du Conseil d'État, du 24 octobre 1900 ([RSN 735.105.1](#)), qui donne la compétence au service de s'occuper des plantations qui appartiennent à l'État en bordure de route. La vente des

produits qui en découlent vise les débits de bois de ces plantations, que le service des ponts et chaussées met ponctuellement en vente après les tailles. **Alinéas 2 et 3** Les haies sont généralement constituées de petits arbres ou d'arbustes, qui doivent être taillés annuellement et entretenus par leur propriétaire, de manière à ne pas empiéter dans l'espace réservé à la route. Les mesures de gabarits d'espace libre de la chaussée sont spécifiées dans le règlement d'exécution.

Article 69 – Réclames

Le terme de réclame renferme ici l'ensemble des panneaux, écriteaux, échafaudages, installations diverses destinés à exposer toutes formes de publicité, de propagande ou de messages. Les panneaux électriques de réclame lumineuse sont assimilés. Il se réfère à l'article 6 de la loi fédérale sur la circulation routière (LCR), du 19 décembre 1958 (RS 741.01) qui dispose que les réclames et autres annonces qui pourraient créer une confusion avec les signaux et les marques ou compromettre d'une autre manière la sécurité de la circulation, par exemple en détournant l'attention des usagers de la route, sont interdites sur les routes publiques, ainsi qu'à leurs abords.

Alinéa 1 Les communes du canton qui disposent des connaissances techniques requises en matière de circulation routière pour contrôler la pose des réclames aux abords des routes publiques cantonales peuvent être désignées compétentes pour délivrer les autorisations nécessaires à leur mise en place. C'est par arrêté que le Conseil d'État délègue ce genre de compétences. À ce jour, l'Arrêté d'exécution de la loi d'introduction des prescriptions fédérales sur la circulation routière, du 4 mars 1969 (RSN 761.100), dispose que les communes de Neuchâtel, de La Chaux-de-Fonds et du Locle appliquent, sous la haute surveillance du service des ponts et chaussées, la législation fédérale relative à la publicité sur les voies publiques ou à leurs abords, en localité, au sens de l'art. 50, al. 4 OSR, à l'exception de la publicité visible et lisible d'une autoroute ou d'une semi-autoroute ainsi que celle se situant, en localité, à l'intérieur des alignements des routes cantonales (art. 1 al. 2). **Alinéa 2** La pose des tous les genres de réclames aux abords des routes est soumise à autorisation de la part de l'autorité compétente. **Alinéa 3** L'Arrêté concernant la perception d'émoluments lors de la procédure d'autorisation de pose de réclames routières sur les voies publiques ou à leurs abords, ainsi que le placement de signaux ou d'apposition de marques de fonds privé, pose la fourchette dans laquelle se fixe le montant de l'émolument à charge du requérant. Il sera repris dans le règlement d'exécution. **Alinéa 4** Cette disposition permet d'ordonner l'enlèvement d'une réclame désuète ou non-conforme aux prescriptions. **Alinéa 5** Cette disposition prévoit une exception pour les réclames de type politique, qui ne sont pas soumises à autorisation, mais dont l'enlèvement doit pouvoir être ordonné après les votations ou élections.

Article 70 – Évacuation des eaux – a) Principe

La loi fédérale sur la protection des eaux (LEaux) du 24 janvier 1991 (RS 814.20), l'ordonnance sur la protection des eaux (OEaux), du 28 octobre 1998 (RS 814.201), ainsi que la LPGE, posent le principe général d'une protection globale des eaux et d'une conservation aussi naturelle que possible des cycles de l'eau. Selon l'article 7 LEaux, les eaux polluées doivent être traitées et les eaux non polluées évacuées par infiltration, partout où cela est possible. Concrètement, les directives des offices fédéraux (<http://www.bafu.admin.ch/publikationen/publikation/00357/index.html?lang=fr>) sont appliquées. Les mesures à prendre dépendent également de la présence ou non de zones de protection des eaux. Cet article résume les principes applicables. Une évaluation des eaux est nécessaire pour savoir quelles sont les mesures à prendre.

Alinéa 1 Cet alinéa réserve l'application du droit fédéral relatif aux eaux et les directives qui en découlent. Les eaux qui s'écoulent des routes doivent être évacuées dans le but de garantir la sécurité et le confort des usagers, tout en répondant aux diverses exigences environnementales. **Alinéa 2** Cette disposition décrit les différentes méthodes d'évacuation des eaux prévues par le droit fédéral. Les lettres a), b) et c) correspondent

respectivement aux cas visés aux alinéas 3, 4 et 5. **Alinéa 3** Les eaux non polluées doivent être infiltrées pour autant que les conditions locales le permettent. L'infiltration sur place est donc prioritaire pour l'évacuation des eaux non polluées en provenance des routes. Il s'agit notamment des eaux de précipitations, considérées par la législation comme propres. Elles peuvent alors être évacuées par infiltration, dans les terres avoisinant les routes ou conduites dans des eaux superficielles, tel un cours d'eau. **Alinéa 4** Toutefois, si les eaux en provenance des routes sont de nature à contaminer les eaux superficielles ou souterraines dans lesquelles elles sont déversées ou y causer des altérations physiques, chimiques ou biologiques (cf. art. 4 LEaux), elles sont considérées comme étant polluées et, dans ce cas, elles doivent être traitées, c'est-à-dire évacuées par les réseaux des eaux usées et amenées jusqu'à une station d'épuration. Si la pollution est consécutive à un accident majeur, l'ordonnance fédérale sur la protection contre les accidents majeurs (OPAM), du 27 février 1991 (RS 814.012) s'applique aux routes nationales, routes cantonales et principales. Les autres routes peuvent être soumises à l'OPAM par l'autorité d'exécution responsable. **Alinéa 5** Le déversement dans des eaux superficielles n'est admissible que si les conditions locales ne permettent pas une infiltration. Lors du déversement d'eau de drainage dans des cours d'eau, il faut éviter un réchauffement excessif. Le service chargé de la protection des eaux fixe des conditions supplémentaires de déversement appropriées à la situation locale (art. 162 ss LPGE). **L'alinéa 6** n'appelle pas de commentaires particuliers. **Alinéa 7** La coordination avec la commune est nécessaire, puisque cette dernière est astreinte par le droit fédéral à établir le plan général d'évacuation des eaux.

Article 71 – b) Écoulement naturel

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

Article 72 – c) Écoulement canalisé

Alinéa 1 Tous les ouvrages d'évacuation des eaux de la route font partie intégrante de celle-ci. Ils appartiennent au propriétaire de la route, qui en assure la construction selon les normes de la technique et pourvoit à leur entretien. **Alinéa 2** Un propriétaire riverain qui entend se raccorder à une conduite d'évacuation des eaux de la route doit obtenir l'accord du propriétaire de ladite canalisation. Cette mesure est nécessaire car il est impératif de s'assurer que l'infrastructure en place dispose de la capacité nécessaire pour recevoir un volume d'eau supplémentaire, sans que son bon fonctionnement en soit affecté. Dans tous les cas, le riverain qui profiterait de la canalisation de la route n'est aucunement exempté de la redevance due en matière d'eau. **Alinéa 3** Il est techniquement impératif de disposer d'une canalisation au diamètre approprié au volume d'eau à recevoir et à acheminer. **Alinéa 4** Lors de la construction de conduites publiques principales, l'ensemble des bénéficiaires, qui y déverseront leurs eaux, sont appelés à participer au financement de la construction de l'ouvrage adéquat. L'entretien est, quant à lui, assuré par son propriétaire. Le règlement d'exécution de la loi fixe le mode de calcul de la répartition des coûts entre les différents intéressés.

CHAPITRE 10

Utilisation des routes

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

Article 73 – Usage commun

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

Article 74 – Usage accru

Alinéa 1 Il y a usage accru lorsque l'utilisation du domaine public n'est plus conforme à sa destination ou n'est plus compatible avec l'intérêt public et qu'il limite considérablement d'autres utilisateurs, sans forcément les exclure. Tout usage accru est normalement soumis à autorisation et peut être lié à la perception d'une taxe. Il s'agit par exemple de l'organisation, sur des routes publiques, de compétitions sportives, de processions, d'expositions de voitures à vendre. Mais il peut aussi s'agir de représentations théâtrales et spectacles sur des places publiques, de démonstrations sur terrain public ou encore de création de places d'attente pour taxis sur des routes publiques. La distinction entre l'usage commun et l'usage accru repose en partie sur son intensité. Selon le Tribunal fédéral (ATF 105 Ia 15), la distribution de tracts par une seule personne, qui ne suppose aucun usage accru du domaine public n'est pas soumise à autorisation, alors que la distribution faite au moyen de stands ou d'installations sur terrain public peut être soumise à autorisation, ne serait-ce que pour des motifs de police ou de sécurité routière. **Alinéa 2** Un usage commun accru peut être admis, moyennant une autorisation soumise à émolument. La loi sur l'utilisation du domaine public (LUDP), du 25 mars 1996 est alors applicable. L'autorisation est délivrée par le département désigné par le Conseil d'État, pour le domaine public cantonal, par le Conseil communal, pour le domaine public communal (art. 9, al. 1 LUDP). Le stationnement ainsi que la pose de réseaux souterrains (excepté Swisscom) peuvent ainsi être considérés comme des usages accrus de la route. Cette possibilité d'assortir de charges l'usage accru d'une route peut représenter une source de recettes non-négligeable pour les communes. **Alinéa 3** L'autorisation, même limitée dans le temps, ne donne pas un droit absolu et peut être retirée lorsque les circonstances l'exigent. **Alinéa 4** Comme dit ci-dessus, la loi sur l'utilisation du domaine public (LUDP), du 25 mars 1996 est applicable.

Article 75 – Usage privatif

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

Article 76 – Restriction de l'usage

Les mesures visant à canaliser et à fluidifier les interruptions du trafic peuvent avoir diverses causes dont notamment les accidents, une surcharge ponctuelle du réseau, des manifestations, des mesures de construction ou des événements naturels tels qu'inondation, glissements de terrain, etc. Dans les situations d'urgence, une déviation de la circulation doit être mise en place rapidement. Elle ne requiert pas forcément l'accord préalable du propriétaire des routes touchées. La compétence de procéder à la restriction en cas d'urgence n'est à dessein pas définie, puisqu'elle dépendra des circonstances. Dans les autres cas, lorsque la restriction peut être planifiée, la compétence relèvera en principe des cas prévus à l'article 83 (Signalisation et marques). En effet, hormis les cas imprévisibles, il n'y a en principe pas de restriction sans pose de signalisation.

Article 77 – Cas particuliers: 1. Conduites industrielles

Cette disposition rappelle le principe que toute utilisation accrue, provisoire ou permanente, du domaine public (en surface ou en sous-sol) est un empiètement qui doit faire l'objet d'une autorisation préalable. Cette dernière est soumise à des dispositions légales qui prévoient une taxe, une redevance ou un émolument. En revanche, entre collectivités publiques, l'utilisation de la route pour la pose de conduites industrielles n'est pas assortie de charges. Par ailleurs, il est utile de préciser que d'éventuels frais supplémentaires, relatifs à la pose ou au changement de conduites industrielles, doivent être assumés par le propriétaire de celles-ci. Les réseaux de transport d'énergies et de communication ainsi que les locaux nécessaires à leur fonctionnement sont assimilés aux conduites d'évacuation des eaux ainsi qu'aux lignes aériennes. **Les alinéas 1, 3 et 4** n'appellent pas de commentaires particuliers. Quant à l'alinéa 2, selon l'article 35 de la loi fédérale sur les télécommunications (LTC), du 30 avril 1997, qui oblige les détenteurs du domaine public à le mettre gratuitement à disposition, les fournisseurs de services de télécommunication peuvent installer leurs conduites dans le domaine public à titre gratuit, mais ne sont pas dispensés d'en demander l'autorisation au propriétaire et de coordonner leurs projets avec lui.

Article 78 – 2. Souillures, déversements, endommagements

Le nettoyage de la route relève de son entretien courant. Toutefois, la collectivité publique compétente doit pouvoir facturer le coût d'intervention à l'auteur de la souillure ou du dommage. Le droit fédéral prévoit déjà une obligation de diligence des conducteurs à l'égard des routes (art. 29 LCR, art. 59 OCR). L'article 23 de la loi sur l'extraction des matériaux (LEM) contient une règle quelque peu différente, qui constitue une règle particulière à ce domaine et qui déroge à la LRVP. **Les alinéas 1 à 3** n'appellent pas de commentaires particuliers.

Article 79 – 3. Entreposage

Cet article vise à éviter l'utilisation sans droit du domaine public, eu égard au fait que le dépôt de matériel et le stationnement correspondent à un usage accru et doivent, de ce fait, être soumis à autorisation. Par ailleurs, il s'agit également de se prémunir de la responsabilité causale qui incombe à tout propriétaire d'ouvrage, conformément à l'article

58 du code des obligations. **Les alinéas 1 et 2** n'appellent pas de commentaires particuliers.

Article 80 – 4. Convoi exceptionnel

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

Article 81 – 5. Transport de matières dangereuses

Le droit fédéral applicable est l'ordonnance relative au transport des marchandises dangereuses par route (SDR), du 29 novembre 2002 (RS 741.621) qui se fonde, pour le trafic transfrontalier, sur l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR). Ces prescriptions sont régulièrement mises à jour afin de tenir compte de l'état de la technique et du développement de nouvelles substances.

Article 82 – 6. Travaux

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

Article 83 – Signalisation et marques

Alinéa 1 Le rappel de la législation fédérale vise notamment l'ordonnance sur la signalisation routière (OSR), du 5 septembre 1979 (RS 741.21). Les dispositions cantonales d'exécution découlent des textes fédéraux en matière de signalisation et de marquage (RSN 761.10 et suivants). À noter que la signalisation lumineuse fait l'objet, en raison de l'exploitation technique spécifique qu'elle requiert, d'une disposition particulière (art. 85 ci-dessous). **Les alinéas 2 à 5** n'appellent pas de commentaires particuliers. Ils reprennent le contenu de la législation précitée (LI-LCR, RSN 761.10) dont les articles 2 alinéa 1 et 3 alinéa 1 seront abrogés (cf. annexe de la loi, chiffre 6)

Article 84 – Miroirs routiers

Cette disposition n'appelle pas de commentaire particulier.

Article 85 – Signalisation lumineuse

La signalisation lumineuse ne fait pas partie des standards des routes cantonales, à l'exception de celle inhérente à l'exploitation des tunnels qui en disposent. Consécutivement, la signalisation lumineuse en localité relève de la compétence des communes qui en assument les coûts, sous réserve de convention contraire, relative au

périmètre des routes nationales. Si une commune souhaite installer une signalisation lumineuse sur une route cantonale en localité, l'approbation du service doit être sollicitée.

Article 86 – Signalisation particulière

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

Article 87 – Modération du trafic et sécurisation des usagers

Sont ici visés les aménagements comme les "gendarmes couchés". La répartition des compétences visées aux **alinéas 1 à 3** n'appelle pas de commentaires particuliers.

Article 88 – Stationnement

Alinéa 1 À l'exception des routes cantonales hors localité, les communes sont compétentes en matière de stationnement, étant les mieux à même de répondre aux besoins de leur population. **Alinéa 2** Le stationnement de longue durée étant considéré comme un usage accru de la route, les modalités de l'article 74 sont applicables. Il doit faire l'objet d'une autorisation, pour une durée limitée et il peut être assorti de charges et de conditions. Les communes peuvent bien-sûr prévoir que, conformément à la LUDP, le stationnement est onéreux. **Alinéa 3** La signalisation et le marquage relatifs au stationnement relèvent de l'article 83 ci-dessus. **Alinéas 4 à 6** Ces dispositions instaurent un principe de coordination entre communes et canton pour la planification des parkings d'échange intermodaux, les communes étant compétentes pour la construction, la gestion et l'entretien de ces infrastructures. Les partenariats sont évidemment autorisés et encouragés. En effet, ce type de places de stationnement doit répondre aux besoins des différents acteurs, qui peuvent être les CFF comme toute autre entreprise de transports publics, dont le canton est l'interlocuteur le plus fréquent. En l'espèce, une collaboration entre canton et communes est nécessaire, notamment du point de vue de l'aménagement du territoire. L'intérêt général visé consiste, par exemple, en l'importance de l'aire ou en sa vocation touristique.

CHAPITRE 11

Recours et dispositions pénales

Article 89 - Recours

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

Article 90 – Dispositions pénales

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

CHAPITRE 12

Dispositions transitoires et dispositions finales

Art. 91 – Fonds des routes communales

Alinéa 1 À l'entrée en vigueur de la loi, le fonds des routes communales n'est plus alimenté et son solde est affecté à la remise en état des routes cantonales déclassées et transférées aux communes. **Alinéa 2** Il appartient au Conseil d'État de fixer les taux de subventionnement des travaux de remise en état à réaliser par les communes sur les routes qui leur sont transférées dans le cadre de l'entrée en vigueur de la LRVP, ainsi que le délai pendant lequel le subventionnement est possible. **Alinéa 3** À l'échéance fixée, le fonds est dissout et son solde éventuel affecté à l'entretien des routes cantonales.

Article 92 – Abrogation et modification du droit en vigueur

La LRVP engendre quelques modifications ou adaptations d'autres textes légaux dont l'énumération figure dans une annexe à la loi. On mentionne notamment la modification de la LTVRB, s'agissant du montant de 5% de la taxe des véhicules automobiles, des remorques et des bateaux, attribué aux communes.

Article 93 – Référendum facultatif

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

Article 94 – Entrée en vigueur

Cette disposition usuelle n'appelle pas de commentaire particulier. L'entrée en vigueur prévue est au 1^{er} janvier 2020.

8. CONCLUSIONS

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

Le contexte économique compliqué dans lequel vit le canton actuellement exige de mener un certain nombre de réflexions et de procéder à un réexamen de ses différentes missions et prestations. En termes d'infrastructures routières, un redimensionnement du réseau routier cantonal s'avère nécessaire et des économies indispensables. Le projet répond à ces exigences en incluant une réduction du réseau routier cantonal de 52,9 kilomètres, prévoyant de transférer les routes concernées aux communes et de leur confier l'entretien courant des tronçons de routes cantonales sis en localité. Parallèlement, une redistribution plus équitable de la part de la taxe sur les véhicules dévolue annuellement aux communes est prévue, avec une part augmentée de 1%, soit fixée à 5%. Le FRC est supprimé et remplacé par un nouveau système de répartition attribuant un montant annuel à chaque commune. Le solde du FRC au moment de l'entrée en vigueur de la LRVP sera à disposition pendant 8 ans pour contribuer au financement des dites remises en état. À l'échéance de ce délai, le FRC sera dissout et son éventuel solde affecté à l'entretien des routes cantonales.

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

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

Neuchâtel, le 13 juin 2018

Au nom du Conseil d'État :

Le président,
L. KURTH

La chancelière,
S. DESPLAND

Loi sur les routes et voies publiques (LRVP)

Le Grand Conseil de la République et Canton de Neuchâtel,
vu la loi fédérale sur les routes nationales (LRN), du 8 mars 1960 ;
vu la loi fédérale sur la circulation routière (LCR), du 19 décembre 1958 ;
vu la loi fédérale sur la protection de l'environnement (loi sur la protection de
l'environnement, LPE), du 7 octobre 1983 ;
vu la loi sur la mobilité douce (LMD), du 26 septembre 2017 ;
sur la proposition du Conseil d'État, du date,
décrète :

CHAPITRE PREMIER Dispositions générales

Objet	Article premier La présente loi règle, dans les limites fixées par le droit fédéral, la planification, la construction, l'aménagement, l'entretien constructif, l'entretien courant, l'exploitation et l'utilisation des routes et voies publiques.
Champ d'application	Art. 2 ¹ La présente loi s'applique aux routes et voies publiques, cantonales et communales, ainsi qu'aux routes privées qui servent à un usage commun. ² Il y a usage commun quand chacun peut, dans les limites des lois et règlements, utiliser les voies de communication conformément à leur destination et dans le respect des droits d'autrui. ³ Elle ne s'applique pas : a) au périmètre des routes nationales ; b) aux routes qui relèvent de l'équipement privé au sens de la législation sur l'aménagement du territoire ; c) aux routes et voies privées qui ne servent pas à un usage commun.
Normes et directives	Art. 3 Les routes et voies publiques sont planifiées, construites, aménagées, restaurées, entretenues, exploitées, utilisées et déconstruites conformément aux règles de l'art et à l'état de la technique, afin d'assurer la sécurité des usagers et des riverains de la route.
Déclaration d'utilité publique	Art. 4 ¹ Les projets liés à la construction, à l'aménagement, à l'entretien constructif et à l'entretien courant des routes cantonales, n'émergeant pas au budget de fonctionnement de l'État, sont déclarés d'utilité publique par décret du Grand Conseil. ² Les projets relevant de la procédure simplifiée d'adoption des plans routiers cantonaux au sens de la présente loi, émergeant au budget de fonctionnement de l'État, sont déclarés d'utilité publique. ³ Les projets liés à la construction et à l'aménagement des routes communales peuvent être déclarés d'utilité publique par décision du Conseil d'État, au sens de la législation en matière d'expropriation.

Buts

Art. 5 ¹La présente loi vise à :

- a) maintenir et à développer les réseaux routiers ;
- b) répondre aux besoins et à la sécurité des usagers et des riverains de la route ;
- c) améliorer durablement la qualité de vie ;
- d) favoriser l'amélioration de la qualité urbaine dans un esprit de partage de l'espace public et de cohabitation de l'ensemble des usagers ;
- e) favoriser le développement de l'économie et du tourisme.

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

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

Définitions

Art. 6 ¹Dans la présente loi, on entend par :

- a) aménagement routier : ensemble des infrastructures et équipements destinés aux usagers et riverains de la route ;
- b) chaussée : partie de la route qui sert à la circulation des véhicules, au sens de la législation sur la circulation routière ;
- c) entretien : ensemble des mesures destinées à assurer le bon fonctionnement des routes publiques et leur exploitation, visant à les tenir en bon état et à les conserver ;
 - entretien courant : ensemble des mesures visant à garantir la viabilité et la sécurité du réseau routier et de ses parties intégrantes (ouvrages et couches de roulement inclus) ;
 - entretien constructif : ensemble des mesures destinées au renouvellement structurel du réseau routier et de ses parties intégrantes ; opération qui consiste à restituer à une route ou à un ouvrage, son état originel et ses propriétés mécaniques qui se sont dégradées au fil du temps, de par son utilisation ;
- d) mobilité douce : ensemble des réseaux, aménagements et mesures prévues dans la législation sur la mobilité douce ;
- e) plan d'alignement : le plan d'alignement, au sens de la législation sur l'aménagement du territoire ;
- f) plan du réseau routier : document sur lequel figure l'ensemble des routes du réseau routier cantonal. Il mentionne la numérotation des différents axes selon leur classification ;
- g) plans et listes d'emprises : documents indiquant, sur une situation cadastrale, les surfaces approximatives nécessaires à acquérir pour les besoins de réalisation d'un projet routier. Ces plans sont accompagnés d'une liste citant nominativement les propriétaires concernés, les numéros d'articles cadastraux et les surfaces d'emprises définitives et provisoires ;
- h) plan routier : ensemble des pièces qui constituent un dossier définissant une géométrie routière en situation (plan de situation, cadastre souterrain), en altimétrie (profil en long) et transversalement (profils en travers). Des profils types définissent les éléments constitutifs de la route (coffre de chaussée, couches d'enrobés bitumineux, dévers transversaux). Un plan d'évacuation

des eaux de chaussées et un plan de signalisation routière complètent les pièces du dossier ;

- i) réclames routières : toutes les formes de publicité et autres annonces faites par l'écriture, l'image, la lumière, le son ou autre, qui sont situées dans le champ de perception des conducteurs, au sens de la législation sur la circulation routière ;
- j) réseau routier : ensemble des voies de communication permettant le déplacement des usagers par la route ;
- k) route : voie de communication utilisée par des véhicules automobiles, des véhicules sans moteur et/ou des piétons ;
- l) signalisation : ensemble des signaux fixes et variables, installations de signalisation lumineuse, marques, barrages, dispositifs de balisage et autres installations, destinés à gérer ou diriger le trafic ;
- m) trottoir : aire de circulation destinée principalement aux piétons, présentant une différence de niveau par rapport à la chaussée ;
- n) voie : subdivision de la chaussée, délimitée en général par un marquage, dont la largeur permet la circulation d'une file de véhicules, au sens de la législation sur la circulation routière ;
- o) localité : espace compris entre les signaux de début et de fin de localité au sens de la législation sur la circulation routière.

Compétences :	Art. 7 ¹ Le Conseil d'État exerce la haute surveillance en matière de routes et voies publiques.
a) Conseil d'État	² Il désigne le département et le service chargés de veiller à l'application de la présente loi et en édicte les dispositions d'exécution.
b) Département	Art. 8 ¹ Le département désigné par le Conseil d'État (ci-après : le département) met en œuvre et coordonne la politique cantonale en matière de routes et de voies publiques. ² Il est chargé de l'exécution des lois, ordonnances, arrêtés et règlements fédéraux et cantonaux. ³ Le département collabore avec les autres départements et services concernés de l'administration fédérale et cantonale. Il consulte au besoin les autorités communales, ainsi que les personnes, institutions et organisations intéressées.
c) Service	Art. 9 ¹ Le service désigné par le Conseil d'État (ci-après : le service) est l'organe d'exécution de la présente loi et du département. ² Il conseille les communes.
d) Communes	Art. 10 Les communes collaborent à l'application de la présente loi, exercent les compétences qu'elle leur confère et gèrent leur réseau.
Émoluments	Art. 11 ¹ Les autorités peuvent percevoir des émoluments pour leurs activités. ² Le Conseil d'État fixe les montants des émoluments cantonaux. ³ Les communes fixent les montants des émoluments communaux.

CHAPITRE 2

Réseaux, aménagements et mesures de mobilité douce

Statut et renvoi **Art. 12** Les réseaux, aménagements et mesures de mobilité douce font partie intégrante des voies publiques. Toutefois, planification, réalisation, signalisation, balisage et entretien, ainsi que leur financement, sont régis par une loi cantonale spécifique.

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

CHAPITRE 3

Classification et définition des routes

Routes publiques **Art. 14** ¹Sont réputées routes publiques :
a) les routes qui ne servent pas exclusivement à l'usage privé ;
b) les routes privées affectées à l'usage commun, avec l'accord de leur propriétaire.

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

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

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

Routes cantonales **Art. 17** ¹Destinées au trafic suprarégional et régional, les routes cantonales sont classées selon leur importance et leur fonction en deux catégories :
a) les routes principales suisses, désignées par la Confédération ;
b) les routes cantonales.

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

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

Routes d'approvisionnement **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.

²Le Conseil d'État fixe, dans le règlement d'exécution de la présente loi, les types de routes d'approvisionnement, en fonction des gabarits ou charges admissibles. Il adopte par voie d'arrêté la carte du réseau des routes d'approvisionnement et leur type.

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

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

CHAPITRE 4

Propriété des routes

Principe **Art. 21** ¹Les routes cantonales et communales sont propriété respectivement du canton et des communes.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Acquisition à titre prévisionnel

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

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

CHAPITRE 5

Financement des routes

Généralités

Art. 28 ¹Le canton assume les coûts liés à :

- a) la planification, la construction, l'entretien constructif, l'aménagement, des routes cantonales ;
- b) l'entretien courant et l'exploitation des routes cantonales hors localité ;
- c) la plus-value représentée par la pose de revêtements phonoabsorbants sur les routes cantonales en localité.

²Les communes assument les coûts liés à :

- a) la planification, la construction, l'aménagement, l'entretien constructif et courant, ainsi que l'exploitation des routes communales ;
- b) l'entretien courant et l'exploitation des routes cantonales en localité ;
- c) la construction et à l'entretien constructif et courant des aménagements de modération de trafic, pour les sections de routes cantonales et communales, sises à l'intérieur de la localité ;
- d) la construction, l'entretien constructif et courant et à l'exploitation des trottoirs, des arrêts de bus et des abris-bus sur l'ensemble de leur territoire.

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

⁴L'article 85 ci-dessous est réservé.

Ressources

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

- a) des contributions et subventions fédérales à affectation obligatoire et autres contributions ;
- b) de la part cantonale du produit de la taxe des véhicules automobiles, des remorques et des bateaux ;
- c) des crédits d'engagement octroyés par l'autorité compétente.

²Le Fonds pour les routes principales suisses (le Fonds) est un financement spécial au sens de l'article 49 de la loi sur les finances de l'État et des communes (LFinEC), du 24 juin 20142, alimenté par les recettes visées à l'article 29, alinéa 1, lettre a) ci-dessus et destiné à couvrir tout ou partie des dépenses cantonales :

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

² RSN 601

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

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

Participation aux charges des communes

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

²La part de la taxe versée annuellement aux communes est calculée en fonction de l'altitude moyenne de la commune et de la longueur pondérée des réseaux :

- a) communal revêtu, ouvert à la circulation en et hors localité ;
- b) cantonal, en localité ;
- c) des pistes cyclables utilitaires, revêtues, figurant dans le plan directeur de la mobilité cyclable.

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

CHAPITRE 6

Instruments de planification des routes

Objectifs

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

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

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

Compétences cantonales :

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

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

a) plan du réseau routier cantonal

Art. 33 ¹L'ensemble des routes cantonales figure sur un plan définissant le réseau routier cantonal.

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

³Le plan du réseau routier cantonal fait partie intégrante de la loi.

b) plan des routes d'approvisionnement

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

²Le plan des routes d'approvisionnement est approuvé par le Conseil d'État.

Compétence communale :	Art. 35 ¹ Les communes peuvent établir un plan des routes publiques communales et des routes privées à usage commun.
a) plan des routes communales	² Les communes donnent aux routes un nom de rue et numérotent les immeubles qui les bordent.
Plans de charge du trafic - cantonal et communal	Art. 36 ¹ Le service établit les plans de charge du trafic sur les routes cantonales. ² Les communes établissent les plans de charge du trafic sur les routes communales. ³ Les modalités d'établissement des plans de charge du trafic sont fixées dans le règlement d'exécution de la présente loi.
Bruit routier	Art. 37 Le canton est chargé de l'exécution du droit fédéral en matière d'assainissement du bruit routier, sauf pour les routes nationales.
Générateur de trafic	Art. 38 ¹ Le propriétaire d'une route touchée par un plan d'affectation ou un projet, générateurs de trafic, peut requérir une enquête de trafic, une campagne de comptage ou une étude de circulation. ² Le générateur de trafic : a) assume les coûts des études ; b) participe aux frais découlant des aménagements du réseau routier que son projet induit.
Transports publics	Art. 39 Le canton et les communes se coordonnent dans le cadre d'une planification des transports publics sur leurs réseaux routiers.

CHAPITRE 7

Construction, entretien constructif et aménagement des routes

Généralités	Art. 40 ¹ La construction et l'aménagement des routes publiques répondent aux normes techniques et environnementales, de manière économiquement supportable. ² Les routes publiques sont construites et aménagées conformément aux législations fédérale et cantonale et dans le respect des planifications cantonale et communale. ³ Les projets de construction et de réaménagement des routes publiques peuvent être soumis à une étude d'impact sur l'environnement, en application du droit fédéral.
Compétences	Art. 41 ¹ La construction et l'entretien constructif incombent : a) au canton pour les routes cantonales ; b) aux communes pour les routes communales. ² Les communes peuvent construire des trottoirs et aménager les routes cantonales en et hors localité, conformément à leurs besoins, sous réserve de l'approbation du service. ³ Les projets communaux, le long et aux abords des routes cantonales en et hors localité, sont coordonnés avec le canton.

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

Standards

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

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

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

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

Croisements
dénivelés

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

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

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

Places d'arrêt pour
les transports
publics

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

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

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

Procédures et
alignements

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

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

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

Plans routiers
cantonaux :

a) mise à
l'enquête
publique

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

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

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

⁴Le chef du département sanctionne les plans routiers cantonaux.

b) procédure simplifiée

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

²Dans ce cas, le projet n'est ni publié ni mis à l'enquête publique. Le service le soumet aux intéressés, qui peuvent faire opposition dans un délai de 30 jours, sauf s'ils ont donné leur accord écrit au préalable.

³La mise à l'enquête n'est pas nécessaire :

- a) si le projet routier s'effectue sur le domaine public cantonal ;
- b) si les plans ne concernent qu'un nombre restreint de propriétaires et que ceux-ci, ainsi que les communes concernées, y ont adhéré par écrit ;
- c) si le plan d'alignement cantonal incorpore au minimum le tracé, la largeur et le niveau des chaussées ainsi que les trottoirs ;
- d) si des modifications de plans de moindre importance ont été apportées au projet suite à sa mise à l'enquête publique ;
- e) pour l'entretien courant et l'entretien constructif d'une route, ainsi que pour la mise en place d'éléments amovibles dans le cadre d'essais de gestion du trafic à durée limitée.

Accès aux routes publiques :

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

a) généralités

²Le service est compétent pour :

- a) préavisier la création, la modification ou la suppression des accès aux routes publiques ;
- b) étendre ou restreindre l'usage d'un accès.

³Les dispositions en matière de circulation routière demeurent réservées.

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

b) exception

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

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

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

Ouverture d'une route à la circulation

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

CHAPITRE 8

Entretien courant des routes

Généralités

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

- a) au canton pour les routes cantonales hors localité ;
- b) aux communes dans les autres cas.

²Les communes entretiennent les trottoirs en et hors localité.

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

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

⁵L'entretien des routes publiques répond à la législation fédérale, notamment en matière d'assainissement du bruit routier et de traitement des déchets.

Standards **Art. 52** ¹Le canton fixe les standards appliqués à l'entretien courant des routes cantonales et les décrit dans un manuel technique d'exploitation et d'entretien courant.

²L'entretien se fait de manière économiquement supportable et dans le respect des normes environnementales.

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

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

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

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

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

⁴Les propriétaires riverains d'une route publique sont tenus de recevoir la neige rejetée sur leur fonds.

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

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

CHAPITRE 9

Fonds avoisinants des routes

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

²Les propriétaires riverains entretiennent en conséquence leur propriété.

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

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

Gabarit d'espace libre

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

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

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

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

Distances aux constructions

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

a) routes cantonales :

- hors localité 9 mètres

- en localité 6 mètres

b) routes principales : 12 mètres

c) routes communales : 3,50 mètres

²La distance minimale à la route est calculée par rapport au bord de la chaussée.

Déroghations

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

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

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

²La dérogation est octroyée :

a) pour les routes cantonales par le département ;

b) pour les routes communales par le département sauf en cas de dispense accordée par le Conseil d'État en faveur de la commune.

³Le Conseil d'État confère aux communes, disposant des moyens de contrôle suffisants, la compétence d'accorder une dérogation aux distances minimales fixées ci-dessus, pour les routes communales.

⁴Pour les routes cantonales, une convention de précarité est signée avec le Conseil d'État.

⁵Pour les routes communales, la convention de précarité est signée avec le conseil communal.

⁶La convention de précarité fait l'objet d'une mention au registre foncier.

Garantie des droits acquis

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

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

Obligation de tolérer

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

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

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

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

Terrains instables et ouvrages défectueux

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

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

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

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

Forêt

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

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

³Le règlement d'exécution de la présente loi fixe les gabarits d'espace libre et les zones sans végétation ligneuse à respecter.

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

Murs de soutènement

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

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

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

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

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

Aménagements extérieurs

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

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

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

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

Plantations en bordure de route

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

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

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

Réclames

Art. 69 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.

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.

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

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.

⁵Les réclames pour les votations et élections, non soumises à autorisation ni à émolument, doivent être enlevées conformément aux dispositions de l'alinéa 4 ci-dessus.

Évacuation des eaux :

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

a) principe

²Les eaux en provenance des routes sont évacuées conformément au droit fédéral et au droit cantonal, par :

a) infiltration ;

b) déversement dans les eaux superficielles ;

c) déversement dans les réseaux des eaux usées.

³Les eaux non polluées doivent être infiltrées ou déversées dans les eaux superficielles.

⁴Les eaux polluées doivent être traitées avant d'être infiltrées ou déversées dans les eaux superficielles. En fonction de leur charge, elles seront acheminées (avec ou sans prétraitement) vers une station d'épuration.

⁵Le déversement d'eaux polluées dans une eau superficielle ou souterraine, ou leur infiltration, est soumis à autorisation du service compétent.

⁶Il est interdit d'obstruer les fossés, les caniveaux et ouvrages destinés à l'écoulement des eaux des routes.

⁷En coordination avec la commune, les propriétaires de routes établissent un plan d'évacuation des eaux en provenance des routes et des ouvrages situés dans les zones de protection des eaux, qu'ils soumettent à l'approbation du service compétent.

b) écoulement
des eaux

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

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

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

c) écoulement
canalisé

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

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

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

⁴Les coûts de construction de la conduite sont répartis entre les bénéficiaires, selon les modalités fixées dans le règlement d'exécution de la présente loi.

CHAPITRE 10

Utilisation des routes

Usage commun

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

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

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

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

Usage accru

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

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

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

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

Usage privatif

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

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

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

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

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

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

Restriction temporaire ou urgente de l'usage

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

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

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

Cas particuliers :

1. Conduites industrielles

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

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

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

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

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

2. Souillures, déversements, endommagements

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

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

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

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

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

4. Convoi exceptionnel **Art. 80** ¹Tout convoi exceptionnel est soumis à autorisation du service compétent en la matière

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

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

5. Transport de matières dangereuses **Art. 81** Tout transport de matières dangereuses est soumis à la législation fédérale en vigueur, dont le département est chargé de l'exécution.

6. Travaux **Art. 82** ¹Les travaux sur et aux abords des routes publiques sont soumis à autorisation des propriétaires de ces routes.

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

³Sont réservés les cas d'interventions urgentes, pour lesquels le service est informé dans les plus brefs délais.

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

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

⁶Le service valide la période d'exécution des travaux et les supervise.

⁷La gestion du trafic durant les travaux incombe :

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

b) hors localité, au propriétaire de la route.

Signalisation et marques **Art. 83** ¹Les dispositions fédérales en matière de signalisation routière sont applicables.

²Les autorités compétentes pour ordonner le placement des signaux et l'apposition des marques aux abords ou sur les routes ouvertes à la circulation publique sont :

a) pour les routes cantonales : le service ;

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

³Les frais de pose et d'entretien des signaux et des marques incombent :

a) en général : au propriétaire de la route ;

b) pour les sections de routes cantonales sises à l'intérieur d'une agglomération, y compris les signaux d'entrée et de sortie de la localité : à la commune.

⁴Les frais de pose et d'entretien des signaux et des marques temporaires de danger, de prescription ou d'indication sont à la charge du maître de l'ouvrage.

⁵La signalisation devenue sans objet ou qui ne répond pas ou plus aux prescriptions, doit être supprimée par et aux frais du bénéficiaire, à défaut du propriétaire de la route.

Miroirs routiers **Art. 84** ¹Le service délivre les autorisations de pose de miroirs routiers, sur l'ensemble des routes.

²La commune peut délivrer les autorisations de pose des miroirs routiers sur les routes communales, pour autant qu'elle dispose des connaissances techniques spécifiques en matière de circulation routière.

³Ces dispositifs sont à la charge du requérant.

Signalisation lumineuse **Art. 85** En localité, l'acquisition, la pose, l'entretien, l'exploitation et la régulation des installations de signalisation lumineuse de gestion du trafic sont à la charge des communes, sauf convention contraire liée au périmètre des routes nationales. Sur routes cantonales, l'approbation du service est requise.

Signalisations particulières **Art. 86** ¹La signalisation touristique et les indicateurs de direction pour entreprises et hôtels sont soumis à autorisation du service, sur préavis communal.

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

Modération du trafic et sécurisation des usagers **Art. 87** ¹Les mesures et aménagements en localité, notamment en matière de modération du trafic et de sécurisation des usagers, relèvent de la compétence du Conseil communal, sous réserve de l'approbation du service.

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

³Hors localité, ces mesures sont à la charge :

a) du propriétaire de l'infrastructure routière, si elles répondent à un besoin lié à l'usage de la route ;

b) de la commune, si elles répondent à un besoin lié à l'urbanisation.

Stationnement **Art. 88** ¹Le stationnement relève de la compétence du conseil communal, pour toutes les routes sises sur son territoire, à l'exception des routes cantonales hors localité.

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

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

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

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.

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.

CHAPITRE 11

Recours et dispositions pénales

Recours **Art. 89** Les décisions du service et celles du conseil communal peuvent faire l'objet de recours auprès du département puis du Tribunal cantonal, conformément à la loi sur la procédure et la juridiction administratives.

Dispositions pénales **Art. 90** ¹À moins qu'elles ne soient réprimées par la législation fédérale ou par d'autres textes de droit cantonal, les infractions à la présente loi et à ses dispositions d'exécution sont punies de l'amende d'un montant maximum de 40'000 francs.

²La tentative et la complicité sont punissables.

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

CHAPITRE 12

Dispositions transitoires et dispositions finales

Fonds des routes communales **Art. 91** ¹À l'entrée en vigueur de la loi, le fonds des routes communales n'est plus alimenté. Le solde figurant dans les comptes est affecté au subventionnement de la remise en état des tronçons de routes déclassés et transférés aux communes.

²Le Conseil d'État définit les limites temporelles et les taux de subventionnement des travaux de remise en état des tronçons de routes déclassés et transférés aux communes.

³Le fonds des routes communales est dissout à l'échéance fixée par le Conseil d'État. Le solde éventuel est affecté à l'entretien des routes cantonales.

Abrogation et modification du droit en vigueur **Art. 92** La modification du droit en vigueur est réglée dans l'annexe de la présente loi.

Référendum facultatif **Art. 93** La présente loi est soumise au référendum facultatif.

Entrée en vigueur **Art. 94** ¹Le Conseil d'État fixe la date d'entrée en vigueur de la présente loi.

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

Neuchâtel, le

Au nom du Grand Conseil :

Le président,

La secrétaire générale,

ANNEXE

Les actes législatifs suivants sont modifiés comme suit :

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

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

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

¹La distance des constructions est définie :

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

Art. 22, al. 2

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

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

Art. 25

Abrogé

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

Art. 3, al. 2

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

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

Art. premier, alinéa 2

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

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

Art. 2, al.

Abrogé

Art. 3, al. 1

Abrogé

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

Art. 16, al. 1

¹Les 5% du produit des taxes, y compris les droits supplémentaires perçus en vertu de l'article précédent, sont versés aux communes qui affectent le montant perçu à la planification, la construction, l'entretien constructif, l'aménagement, l'entretien courant et l'exploitation des routes sous leur responsabilité.

8. Règlement d'exécution de la loi sur l'utilisation du domaine public, du 23 avril 2007

Préambule : date LRVP à changer.

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

Art. 124, al. 2

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

LISTE DES ROUTES À DÉCLASSER ET ESTIMATION DES SUBVENTIONS AUX COMMUNES POUR LEUR REMISE EN ÉTAT

	Commune	Longueur de chaussée selon indice global I.G.				Subvention par commune		
		L. totale	0 - 2.2	2.2 - 3	3 - 5	25%	50%	Total
1	Boudry	1'885	172		1'713	-	612'000	612'000
3	Brot-Plamboz	3'726	3'726			-	-	-
4	Corcelles-Cormondrèche	2'140	1'573	567		32'000	-	32'000
5	Enges	1'840			1'840	-	658'000	658'000
6	Hauterive	1'045	1'045			-	-	-
7	La Chaux-du-Milieu	593			593	-	212'000	212'000
8	La Côte-aux-Fées	1'579			1'579	-	564'000	564'000
9	La Grande-Béroche	4'719	3'706	1'013		58'000	-	58'000
10	La Sagne	790	790			-	-	-
11	La Tène	757	757			-	-	-
12	Le Cerneux-Péquignot	1'301			1'301	-	465'000	465'000
13	Les Vernières	820	820			-	-	-
14	Lignières	983		983		56'000	-	56'000
15	Milvignes	2'768	655	651	1'462	37'000	523'000	560'000
16	Neuchâtel	6'650	6'340	310		18'000	-	18'000
17	Rochefort	5'133	2'061	3'072		175'000	-	175'000
18	Valangin	1'174	1'174			-	-	-
19	Val-de-Ruz	10'583	1'622	7'628	1'333	434'000	477'000	911'000
20	Val-de-Travers	4'412	1'372	2'578	462	147'000	165'000	312'000
		Subventionnement possible				957'000	3'676'000	4'633'000

0	Bon
0.6	Moyen
2.2	Suffisant
3	Critique
3.8	Mauvais
5	

**LISTE DES OUVRAGES D'ART PRÉSENTS SUR LES ROUTES À DÉCLASSER ET
ESTIMATION DES SUBVENTIONS AUX COMMUNES POUR LEUR REMISE EN ÉTAT**

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

N° (*)	Commune	Nom	Axe RC	Coût réfection	Part canton
1	Neuchâtel	Passage supérieur CFF de la Gare (murs)	1003	20'000	10'000
2	Neuchâtel	Passage inférieur de la Coudre et encorbellement	172	150'000	75'000
3	Hauterive	Passage supérieur CFF du Brel (murs)	172		
4	La Grande-Béroche (Gorgier)	Passage supérieur CFF de Combamare	2127		
5	Boudry	Pont sur l'Areuse à Champ-du-Moulin (50%)	2270	100'000	50'000
6	Rochefort	Pont sur l'Areuse à Champ-du-Moulin (50%)	2270	100'000	50'000
7	Rochefort	Buse du Haut de la Luche à Rochefort	2271		
8	Rochefort	Passage inférieur CFF de la Sauge, Chambrelieu	2271		
9	Rochefort	Buse du Bas de la Luche à Chambrelieu	2271		
10	Val-de-Ruz	Ponceau de Bayerel à Engollon	2171		
11	Val-de-Ruz	Pont de Meilleret et ponceau à Fenin	2172		
12	Val-de-Ruz	Pont sur le Torrent à Chézard	2370		
13	Val-de-Ruz	Ponceau de l'école d'agriculture à Cernier	2373		
14	Val-de-Travers	Pont sur l'Areuse à Saint-Sulpice	2231	50'000	25'000
15	Val-de-Travers	Pont-voûte à Boveresse	2233	120'000	60'000
16	Val-de-Travers	Pont sur l'Areuse à Boveresse	2233		
17	Val-de-Travers	Pont du Moulin sur la Vieille-Areuse à Môtiers	2233	10'000	5'000
18	Val-de-Travers	Pont sur le canal du Moulin à Môtiers	2233	10'000	5'000
19	Valangin	Buse sur le Traisieux à Valangin	2274		
20	Valangin	Pont sur la Sorge et encorbellement	2274		
21	La Sagne	Pont sur le Bied-de-Plamboz	2329		
22	Lignièrès	Pont en maçonnerie sur Le Vaux à Lignièrès	3103	40'000	20'000
				600'000	300'000

(*) ces numéros figurent sur le plan du réseau routier cantonal et permettent de situer les OA

**INVENTAIRE DES MURS DE SOUTÈNEMENT SIS LE LONG DE ROUTES À
DÉCLASSER ET ESTIMATION DES SUBVENTIONS AUX COMMUNES
POUR LEUR REMISE EN ÉTAT**

N°	Commune	Axes RC	Coût réfection	Part canton
1	Corcelles-Cormondrèches	1115, 2143	12'000	
2	Enges	2186		
3	Boudry	2140, 2271	280'000	91'000
4	Hauterive	172	139'000	27'000
5	La Côte-aux-Fées	2227		
6	Les Verrières	2225	100'000	17'000
7	Lignières	2187		
8	Milvignes	2141, 2142	601'000	143'000
9	Neuchâtel	172, 1003	1'093'000	304'000
10	Rochefort	2270, 2271	245'000	58'000
11	La Grande Béroche	2125, 2126, 2127, 2131	307'000	98'000
12	Valangin	2274	53'000	13'000
13	Val-de-Ruz	2171, 2173, 2371, 2372, 2373	277'000	130'000
14	Val-de-Travers	2231, 2233, 2235	18'000	3'000
			3'125'000	884'000

COMPTE ROUTIER DU CANTON DE NEUCHÂTEL

(base = compte routier fédéral, avec amortissements)

	2015	2016	2017
CHARGES			
¹ Amortissements	11'625'000	11'236'000	13'650'000
² Entretien et correction des routes	17'470'931	19'112'215	18'195'000
³⁺⁴ Frais de fonctionnement nets du service des ponts et chaussées	6'994'000	6'958'000	7'149'000
³ Frais d'encaissement de taxes du service des automobiles et de la navigation	1'627'000	1'202'000	1'207'000
³⁺⁴ Frais de fonctionnement nets de la Police pour la surveillance du trafic	7'403'000	8'487'000	8'487'000
Total des charges routières	45'119'931	46'993'215	48'688'000
RECETTES			
Taxe sur les véhicules à moteur	-46'233'000	-45'242'000	-44'431'000
Taxe sur les cyclomoteurs	-42'000	-42'000	-44'000
Total des taxes	-46'275'000	-45'284'000	-44'475'000
Attribution annuelle au fonds des routes communales (4%)	1'851'000	1'811'000	1'854'000
Financement des frais d'élimination des véhicules automobiles, des remorques et des bateaux	800'000	800'000	850'000
Part affectée des taxes	2'651'000	2'611'000	2'704'000
Affectation de la part non utilisée de l'attribution annuelle à l'entretien des routes cantonales	-	-1'400'000	-1'400'000
Prélèvement au fonds des routes communales	-	-1'400'000	-1'400'000
Total des taxes cantonales	-43'624'000	-44'073'000	-43'171'000
Excédent charges routières / total des taxes cantonales	1'495'931	2'920'215	5'517'000
Contributions globales pour les routes principales	0	-1'080'000	-2'400'000
Total des recettes yc. taxes cantonales	-43'624'000	-45'153'000	-45'571'000
Excédent charges routières / total des recettes	1'495'931	1'840'215	3'117'000

¹ Amortissements = amortissements réels sans domaine Eaux

² Rubriques 22, 23 et 24 du compte routier fédéral, sans charges SENE (C sans investissements)

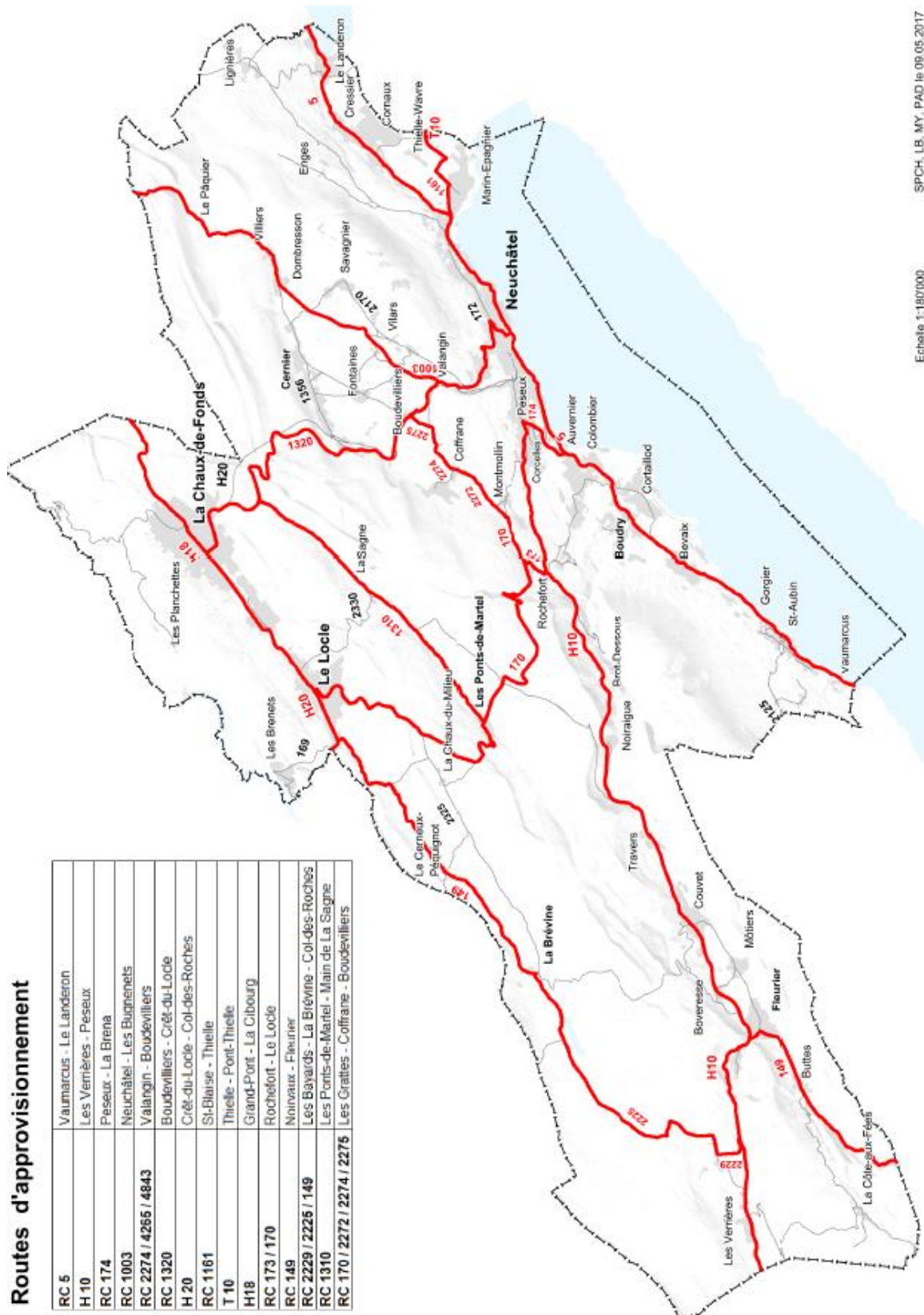
³ Selon compte routier fédéral (C sans investissements)

⁴ Les locations et frais d'immeuble du SBAT, les frais de la police et les prestations informatiques du SIEN sont tirés des comptes 2016

**PART DE LA TAXE SUR LES VÉHICULES À MOTEUR :
TABLEAU DE RÉPARTITION FINANCIÈRE AUX COMMUNES**

N°	Commune	Part du montant de la taxe allouée	Part de la taxe allouée
		fr.	%
1	Boudry	44'166	1.96%
2	Brot-Plamboz	21'102	0.94%
3	Corcelles-Cormondrèche	38'167	1.70%
4	Cornaux	14'629	0.65%
5	Cortailod	28'324	1.26%
6	Cressier	26'798	1.19%
7	Enges	15'054	0.67%
8	Grande-Béroche	172'894	7.68%
9	Hauterive	15'270	0.68%
10	La Brévine	52'842	2.35%
11	La Chaux-de-Fonds	333'156	14.81%
12	La Chaux-du-Milieu	24'117	1.07%
13	La Côte-aux-Fées	24'517	1.09%
14	La Sagne	27'504	1.22%
15	La Tène	36'536	1.62%
16	Le Cerneux-Péquignot	26'397	1.17%
17	Le Landeron	32'481	1.44%
18	Le Locle	139'409	6.20%
19	Les Brenets	37'303	1.66%
20	Les Planchettes	27'150	1.21%
21	Les Ponts-de-Martel	39'425	1.75%
22	Les Verrières	50'416	2.24%
23	Lignières	43'287	1.92%
24	Milvignes	71'643	3.18%
25	Neuchâtel	172'164	7.65%
26	Peseux	29'383	1.31%
27	Rochefort (+ Brot-Dessous)	24'799	1.10%
28	Saint-Blaise	32'748	1.46%
29	Valangin	7'569	0.34%
30	Val-de-Ruz	308'254	13.70%
31	Val-de-Travers	332'494	14.78%
		2'250'000	100.00%

CARTE ET LISTE DES ROUTES D'APPROVISIONNEMENT



Routes d'approvisionnement

RC 6	Vaumarcus - Le Landeron
H 10	Les Verrières - Peaseux
RC 174	Peaseux - La Brena
RC 1003	Neuchâtel - Les Bugninet
RC 2274 / 4266 / 4843	Valangin - Boudévillers
RC 1320	Boudévillers - Crêt-du-Locle
H 20	Crêt-du-Locle - Col-des-Rochers
RC 1161	St-Blaise - Thielle
T 10	Thielle - Pont-Thielle
H18	Grand-Pont - La Cibourg
RC 173 / 170	Rochefort - Le Locle
RC 149	Noirvaux - Fleurier
RC 2229 / 2225 / 149	Les Bayards - La Brévine - Col-des-Roches
RC 1310	Les Ponts-de-Martel - Main de La Sagne
RC 170 / 2272 / 2274 / 2275	Les Grattes - Coffrane - Boudévillers

SPCH, LB, MY, PAD le 09.05.2017

Echelle 1:180'000

TABLE DES MATIERES

	<i>Pages</i>
<i>RÉSUMÉ</i>	
1. Introduction.....	2
2. Constats	2
2.1. Considérations générales.....	2
2.2. Évolutions du contexte législatif, politique et social.....	5
3. Projet de nouvelle loi sur les routes et voies publiques	6
3.1. Historique et contexte du projet	6
3.1.1. Le mandat confié au groupe de projet	6
3.1.2. Les travaux préparatoires	6
3.1.3. La méthode de travail	7
3.1.4. Le premier projet de LRVP et la pré-consultation de 2013.....	8
3.2. La mobilité douce (MD)	9
3.3. Le système suisse et la répartition des compétences entre collectivités publiques	9
3.3.1. Généralités	9
3.3.2. Le contexte suisse.....	10
3.3.3. Les changements récents et à venir	10
3.4. Le contexte cantonal	11
3.5. La nouvelle LRVP.....	12
3.5.1. Objectifs.....	12
3.5.2. Codification et base légale.....	12
3.5.3. Adaptation au droit fédéral.....	12
3.5.4. Besoins relatifs au développement de l'urbanisation et des agglomérations	12
3.5.5. Adaptation de la hiérarchisation du réseau routier cantonal.....	13
3.5.6. Bruit routier.....	14
3.5.7. LRVP et mobilité douce	15
3.5.8. Financement.....	15
3.6. Autres nouveautés du projet et exécution.....	18
3.6.1. Procédure simplifiée	18
3.6.2. Routes d'approvisionnement	18
3.6.3. Le règlement d'exécution de la loi.....	19
4. Conséquences du projet.....	19
4.1. Les conséquences sur la répartition des tâches entre cantons et communes...	19
4.2. Les conséquences financières	20
4.3. Les conséquences pour la réforme de l'État.....	21

4.4. Les conséquences pour le personnel	22
5. Conformité au droit supérieur	22
6. Classement de motions et postulats	22
7. Commentaires des dispositions légales du projet - commentaires du projet, article par article.....	23
8. Conclusions	48
Annexe 1 Plan du réseau routier cantonal.....	71
Annexe 2 Liste des routes à déclasser et estimation des subventions aux communes pour leur remise en état	72
Annexe 3 Liste des ouvrages d'art présents sur les routes à déclasser et estimation des subventions aux communes pour leur remise en état	73
Annexe 4 Inventaire des murs de soutènement sis le long de routes à déclasser et estimation des subventions aux communes pour leur remise en état	74
Annexe 5 Compte routier du canton de Neuchâtel	75
Annexe 6 Part de la taxe sur les véhicules à moteur : tableau de répartition financière aux communes.....	76
Annexe 7 Carte et liste des routes d'approvisionnement.....	77