

Règlement

du 7 décembre 1992

d'exécution de la loi sur les routes (RELR)

Le Conseil d'Etat du canton de Fribourg

Vu la loi du 15 décembre 1967 sur les routes (LR) ;
Sur la proposition de la Direction des travaux publics,

Arrête :

CHAPITRE PREMIER

Classification des routes

SECTION 1

Routes cantonales

Art. 1 Critères de classification (art. 10 LR)

Les routes cantonales sont classées en routes principales (P) selon les critères suivants :

a) critères fonctionnels :

- assurer le trafic général de transit (critère 1)
- compléter le réseau des routes nationales (critère 2)
- assurer d'importantes liaisons (critère 3)

b) critère d'intensité du trafic (critère 4).

Art. 2 Trafic général de transit (critère 1)

¹ Le critère 1 s'applique aux routes cantonales dont la fonction principale est d'assurer le trafic général de transit.

² Cette fonction est réalisée lorsque plus de la moitié du trafic, recensé ou prévu au terme de la planification routière, a son origine et sa destination hors du canton.

Art. 3 Complément au réseau des routes nationales (critère 2)

¹ Le critère 2 s'applique aux routes cantonales dont la fonction principale est de compléter le réseau des routes nationales.

² Cette fonction est réalisée, dans l'un des cas suivants, lorsque la route cantonale :

- a) prolonge, à titre provisoire, le tracé d'une route nationale partiellement construite et ouverte à la circulation ;
- b) raccorde une route nationale au réseau routier cantonal ;
- c) assure une liaison transversale importante entre des routes nationales.

Art. 4 Liaisons importantes (critère 3)

¹ Le critère 3 s'applique aux routes cantonales dont la fonction principale est d'assurer d'importantes liaisons.

² Cette fonction est réalisée, dans l'un des cas suivants, lorsque la route cantonale relie :

- a) un chef-lieu de district à la capitale ;
- b) la capitale à celles des cantons limitrophes ;
- c) les capitales des cantons limitrophes ;
- d) un chef-lieu de district à la plus proche jonction d'autoroute.

Art. 5 Choix en cas de fonction identique

Lorsque plusieurs routes remplissent simultanément le même critère fonctionnel, il n'est appliqué qu'à la route présentant l'itinéraire le plus favorable.

Art. 6 Intensité du trafic (critère 4)

Le critère 4 est rempli lorsque la charge déterminante est supérieure à 6000 véhicules.

Art. 7 Charge déterminante

¹ La charge déterminante désigne la charge maximale de trafic prévue dans une planification routière dynamique d'une durée de vingt ans.

² Elle est déterminée hors des localités sur la base des derniers comptages exprimés en trafic journalier moyen de 24 heures (TJM24) ; seul le trafic motorisé est pris en compte.

³ Pour tenir compte, dans la charge déterminante, de l'effet aggravant des poids lourds, leur nombre est multiplié par deux.

Art. 8 Routes principales (art. 10 al. 2 LR)

Une route cantonale est classée principale (P) :

- a) lorsqu'elle répond à un critère fonctionnel au moins et qu'elle a une charge déterminante supérieure à 3500 véhicules ;
- b) ou lorsque sa charge déterminante est supérieure à 6000 véhicules.

Art. 9 Routes secondaires (art. 11 LR)

Une route cantonale est classée secondaire (S) lorsqu'elle ne répond ni aux critères fonctionnels ni au critère d'intensité du trafic des routes principales.

Art. 10 Station touristique importante (art. 11 al. 3 LR)

Dans une station touristique importante, le nombre de nuitées et l'intensité du trafic sont fixés comme suit :

- a) le nombre moyen annuel de nuitées des cinq dernières années (camping non compris) dépasse 30 000 ;
- b) l'intensité du trafic dépasse la charge déterminante de 600 véhicules.

SECTION 2**Routes communales (art. 12 LR)****Art. 11** Inventaire

¹ L'inventaire des routes communales et celui des autres parties du domaine public communal ouvertes à la circulation sont présentés sous forme de tableau mentionnant l'identification et la longueur de chaque route, sa largeur de base, son nombre de voies et les restrictions légalisées de circulation à certaines catégories de véhicules.

² Il est accompagné d'une carte au 1 : 10 000 au moins, destinée au repérage des routes et des diverses catégories.

³ Le Service des ponts et chaussées fournit aux communes un modèle avec légende.

SECTION 3**Catégories de routes (art. 14 LR)****Art. 12** Principe

Les routes cantonales et communales sont subdivisées en quatre catégories selon leur affectation et selon l'intensité du trafic. Ces catégories définissent les conditions d'accès.

Art. 13 Catégorie 1

¹ La catégorie 1 s'applique à une route réservée au trafic automobile rapide.

² En règle générale, une telle route n'est accessible qu'aux endroits prévus par le plan sectoriel du réseau routier et n'a pas de croisement au même niveau.

Art. 14 Catégorie 2

¹ La catégorie 2 s'applique à une route ouverte à tous les usagers et dont la charge déterminante est supérieure à 6000 véhicules.

² Tout nouvel accès n'y est admis qu'en cas de desserte d'une localité, d'un hameau, d'un quartier, d'une zone industrielle, artisanale ou sportive, d'un édifice public important, d'un centre commercial, d'un parking public.

³ A l'occasion du projet d'un nouvel accès ou de la modification importante des conditions d'utilisation d'un accès existant, les accès existants voisins distants de moins de 200 mètres seront, dans la mesure du possible, regroupés en un seul.

⁴ Les accès nouveaux ou modifiés doivent répondre aux caractéristiques normalisées de visibilité et de sécurité. Les tourner-à-gauche aux carrefours et vers les accès nouveaux ne seront admis que par voie de présélection ou par carrefour giratoire.

Art. 15 Catégorie 3

¹ La catégorie 3 s'applique à une route ouverte à tous les usagers et dont la charge déterminante est comprise entre 4700 et 6000 véhicules.

² Les accès nouveaux ou modifiés doivent répondre aux caractéristiques normalisées de visibilité et de sécurité. Les accès doivent en principe se faire face ou être distants d'au moins 200 mètres.

Art. 16 Catégorie 4

¹ La catégorie 4 s'applique à une route ouverte à tous les usagers et dont la charge déterminante est inférieure à 4700 véhicules.

² Les accès ne sont pas limités mais doivent répondre aux caractéristiques normalisées de visibilité et de sécurité.

SECTION 4

Dispositions spéciales pour les routes cantonales

Art. 17 Changement de classe ou de catégorie

En règle générale, le changement de classe ou de catégorie d'une route cantonale n'intervient qu'à une intersection ou à un embranchement existants ou projetés.

Art. 18 Intérieur de localité

¹ La route cantonale qui pénètre dans une localité conserve à l'intérieur sa classe et sa catégorie. La classification de la route n'est pas influencée par le trafic interne des localités.

² A l'intérieur des localités, la densité et l'aménagement des accès et des carrefours doivent être justifiés par une étude tenant compte de la sécurité, de la capacité et des conditions locales.

Art. 19 Modifications imposées aux accès

Lorsqu'une étude de circulation démontre qu'un accès ne satisfait pas aux exigences de la sécurité, de la charge et de la fluidité du trafic, les modifications nécessaires de cet accès, le cas échéant des aménagements supplémentaires de la route peuvent être imposés au propriétaire de l'accès, et ce à ses frais.

Art. 20 Aménagement différé d'accès

¹ Lorsque la charge effective du trafic est sensiblement inférieure à la charge déterminante, l'exécution des aménagements exigés peut être différée.

² Dans ce cas, une convention est passée avec la commune ou le bénéficiaire de l'accès, afin de garantir l'exécution complète et l'entretien futur de ces aménagements dès qu'ils seront justifiés par les conditions du trafic.

³ Cette convention peut faire l'objet d'une mention au registre foncier.

Art. 21 Autorité compétente

La classification des routes cantonales en routes principales et secondaires et leur subdivision en catégories, ainsi que la mise à jour périodique, relèvent de la compétence de la Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions.

CHAPITRE II

Construction et aménagement des routes

(art. 20 al. 2, 21, 24 al. 3, 36 al. 2 et 54a LR)

SECTION 1

Dispositions générales

Art. 22 Normes applicables

¹ Les caractéristiques techniques des routes et des ouvrages annexes définies dans les normes de l'Union suisse des professionnels de la route (ci-après : normes VSS) sont en principe applicables, sous réserve des prescriptions particulières du présent règlement ; ces normes s'appliquent également à la présentation et au contenu des plans d'exécution.

² Les charges à prendre en compte pour le calcul des structures porteuses sont celles qui sont données par les normes de la Société suisse des ingénieurs et architectes (ci-après : normes SIA).

³ Sur les itinéraires de transports exceptionnels, les structures doivent être vérifiées pour les charges et les gabarits correspondants prévus par les normes SIA.

⁴ Des motifs topographiques, géotechniques, historiques ou esthétiques de zones protégées ainsi que les conditions particulières des routes de montage ou en intérieur de localité peuvent justifier une modification des éléments de base et d'autres caractéristiques techniques que celles qui sont prévues par les normes. Toute adaptation exceptionnelle fait l'objet d'une mention justificative dans le rapport technique accompagnant le projet.

Art. 23 Barrières architecturales

Les trottoirs et autres installations seront conçus de façon à en permettre l'usage aux personnes handicapées ; leur aménagement tiendra compte des recommandations en la matière, notamment du guide de Procap (Association Suisse des Invalides).

SECTION 2

Particularités techniques

Art. 24 Largeur minimale des routes cantonales

¹ La classification du réseau routier cantonal fixe les éléments de base qui permettent le choix des caractéristiques techniques normalisées. Pour les routes cantonales, la largeur minimale d'une voie est fixée à 3,50 m pour

les routes principales et à 3 mètres pour les routes secondaires ; elles sont dotées d'accotements d'une largeur respective de 1,50 m et 1 mètre.

² La largeur de base des voies de circulation ne comprend pas les lignes de bord.

³ Si des bandes cyclables sont prévues en bord de chaussée, les voies peuvent être réduites jusqu'à 3 mètres chacune.

⁴ Il est tenu compte de l'aménagement existant des tronçons adjacents de la route, pour assurer l'homogénéité du parcours.

Art. 25 Largeur des trottoirs, des refuges latéraux et des îlots (art. 24 al. 3 LR)

¹ La largeur normale des trottoirs est de 1,65 m, bordure comprise ; celle des îlots pour piétons est de 2 mètres.

² Selon l'intensité des mouvements de piétons ou en regard de l'aménagement local, de plus grandes largeurs sont admises. On retiendra alors en principe une largeur d'un multiple de 75 centimètres.

³ La largeur minimale des refuges latéraux est de 75 centimètres, bordure comprise.

⁴ Le maintien de bâtiments, d'ouvrages ou d'autres objets peut justifier des exceptions à ces dimensions.

Art. 26 Accotements sur et sous les ponts (art. 24 al. 3 LR)

¹ Lors de leur construction ou de leur reconstruction, les ponts routiers sont obligatoirement munis d'accotements, même si les routes d'accès n'en sont pas pourvues.

² Pour les ponts des routes communales principales et des routes cantonales, la largeur des accotements est, de chaque côté, de 1,65 m au moins entre le bord de chaussée et le parapet.

³ Lorsqu'une route réservée au seul trafic automobile est dotée de bandes d'arrêt d'urgence, les accotements de ses ponts sont de largeur équivalant à ces bandes.

⁴ Les accotements peuvent être aménagés en trottoir ou en bande cyclable. Si ces aménagements sont prévus au stade du projet d'exécution du pont, leur largeur peut être augmentée en fonction de ceux qui sont prévus ou qui existent de part et d'autre du pont.

⁵ Sur les routes communales de faible importance, les ponts sont au moins munis, de chaque côté, d'un refuge de 75 centimètres de largeur.

⁶ Les ponts sont conçus pour permettre la réalisation des mêmes accotements que ceux des alinéas 2 à 5 le long des voies de circulation qu'ils enjambent.

Art. 27 Trottoirs, refuges latéraux et niches dans les galeries et tunnels routiers (art. 24 al. 3 LR)

¹ Les galeries et les tunnels ouverts à la circulation des piétons doivent être pourvus d'un trottoir au moins, d'un côté de la chaussée, et d'un refuge, de l'autre. Leurs largeurs seront conformes à l'article 25.

² Le long des ouvrages réservés uniquement au trafic automobile, des refuges d'une largeur suffisante pour le personnel d'entretien sont disposés de part et d'autre de la chaussée.

Art. 28 Signalisation sur les trottoirs

¹ La pose de signaux routiers doit être évitée sur les trottoirs de 1,65 m de large et sur les refuges latéraux, afin de ne pas restreindre leur largeur utile.

² Les signaux à face perpendiculaire au sens de la marche sont disposés sur le bord extérieur des trottoirs, le cas échéant sur des supports-potences laissant un gabarit de hauteur libre d'au moins 2,50 m sur toute la largeur du trottoir.

Art. 29 Caractéristiques des pistes et bandes cyclables (art. 54a al. 3 LR)

¹ Les pistes cyclables sont des voies réservées à la circulation des deux-roues légers. Contiguës à une route, elles sont séparées de la chaussée par une bande engazonnée (80 centimètres au minimum) ou par une bordure. Exceptionnellement, elles peuvent être combinées avec un trottoir ; elles sont alors séparées de la circulation des piétons par un marquage. Elles peuvent être à circulation unidirectionnelle ou bidirectionnelle. La largeur minimale, marquage compris, d'une piste cyclable est de :

- 1,50 m pour une piste unidirectionnelle ;
- 2,50 m pour une piste bidirectionnelle.

² Les bandes cyclables sont des voies réservées en priorité à la circulation des deux-roues légers sur une route. Elles sont signalées et délimitées du trafic général par un marquage longitudinal sur la chaussée. La largeur minimale, marquage compris, d'une bande cyclable est de 1,20 m.

³ La planification cantonale du réseau cyclable définit les critères de justification de ces aménagements ainsi que leurs emplacements et les priorités de leur réalisation.

Art. 30 Baies d'arrêt de bus (art. 88 LR)

¹ A l'extérieur des localités, l'exécution des baies d'arrêt, à l'usage des transports publics, est obligatoire pour les routes cantonales des classes et catégories P2, P3, S2 et S3. Pour les routes communales, cette exécution est obligatoire dès que la charge déterminante est supérieure à 4700 véhicules.

² A l'intérieur des localités, la décision d'exécution des baies d'arrêt peut tenir compte, en plus de la sécurité et de la capacité, de critères d'urbanisme local. La décision doit être justifiée par un rapport explicatif.

SECTION 3**Mesures de modération du trafic (art. 21a LR)****Art. 31**

¹ Les mesures de modération du trafic doivent en principe être conformes aux normes VSS.

² Elles doivent, en règle générale, être prévues par le plan directeur des circulations de la commune (art. 43 al. 2 let. b et 44 de la loi du 9 mai 1983 sur l'aménagement du territoire et les constructions).

³ L'exécution des mesures de modération du trafic est soumise à la procédure du permis de construire si ces mesures concernent un chemin public de dévestiture, une route privée ou si elles sont assimilables à l'aménagement sommaire d'une route communale. Dans les autres cas, elles sont soumises à la procédure d'approbation des articles 37 et 39 de la loi.

⁴ Lorsqu'une signalisation accompagne les mesures constructives de modération du trafic, elle est soumise à la procédure fixée par la législation sur la circulation routière.

SECTION 4**Contenu de l'étude de circulation et des plans de routes****Art. 32** Etude de circulation

L'étude de circulation comprend notamment les éléments suivants :

- a) la situation actuelle de l'objet de l'étude : l'emplacement, la fonction dans le réseau, le volume et le type de trafic, la capacité et la sécurité ;
- b) la situation future : la fonction dans le réseau planifié, le volume et le type de trafic futur ;

- c) l'étude de variantes, avec, pour chacune d'elles, les réserves de capacité, les niveaux de service, les possibilités de construction par étapes et les possibilités d'extension ;
- d) le choix de l'aménagement optimal : l'évaluation des variantes sous les aspects techniques et économiques ainsi que de l'impact sur l'environnement.

Art. 33 Plans de routes (art. 32 LR)

Le détail du contenu des plans de routes est fixé dans des directives de la Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions.

SECTION 5

Domaine public

Art. 34 Utilisation du domaine public et abornement (art. 3 et 70 LR)

¹ Les trottoirs, les pistes et les bandes cyclables ainsi que les autres ouvrages annexes, jouxtant une route, sont intégrés au même domaine public que celle-ci.

² Lorsque de tels ouvrages sont exécutés ultérieurement à l'aménagement de la chaussée, il est procédé à la mise à jour du bornage et à l'établissement d'un plan de la situation cadastrale définitive, selon les directives de la Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions.

³ Le long des routes cantonales, les surfaces du domaine public cantonal peuvent être mises temporairement à la disposition des communes pour les trottoirs, pistes et bandes cyclables et les autres ouvrages annexes. Elles sont reportées sur un plan et font l'objet d'une convention ; elles restent la propriété de l'Etat.

⁴ Les acquisitions de terrains nécessaires à la route, aux trottoirs, pistes et bandes cyclables ou autres ouvrages annexes sont déterminées de façon distincte par le géomètre chargé de l'établissement du verbal de mutation, afin de permettre l'imputation des frais aux collectivités publiques concernées.

SECTION 6**Frais de construction et d'aménagement des routes cantonales et des ouvrages annexes****(art. 46 al. 2, 50 al. 1, 51 al. 3, 54, 54a al. 4 et 55 al. 2 LR)****Art. 35** Répartition des frais (art. 46 al. 2 LR)

¹ La participation de l'ensemble des communes aux frais est calculée après déduction des subventions fédérales pour les routes principales et pour l'assainissement de passages à niveau.

² La participation supplémentaire de la commune de territoire est calculée après déduction des seules subventions fédérales pour l'assainissement de passages à niveau.

³ Les contributions communales sont fixées sur la base des résultats financiers révélés par les comptes généraux de l'Etat. Elles sont déterminées par les dépenses routières de l'exercice comptable précédant l'année de facturation.

⁴ Le paiement des contributions est opéré par le débit des comptes courants Etat-commune au 30 juin de chaque année, après notification des factures jusqu'au 15 mai au plus tard.

Art. 36 Remboursement de l'avance des frais (art. 51 al. 3 LR)

¹ Dans le cas où l'Etat a fait l'avance des frais relatifs à des équipements de caractère édilitaire réalisés simultanément à l'aménagement d'une route cantonale, la commune concernée rembourse l'avance dans un délai de deux mois dès la réception d'un décompte provisoire ou final.

² Passé ce délai, le taux d'intérêt en vigueur dans les relations entre l'Etat et les communes est appliqué.

³ Si le montant des avances excède 100 000 francs, l'Etat exige périodiquement que la commune concernée verse des acomptes.

Art. 37 Conditions générales de subventionnement

¹ Le coût supplémentaire résultant de dimensions d'ouvrages excédant celles qui sont fixées par le présent règlement est à la charge du requérant.

² Ne peuvent être mis au bénéfice d'une subvention que les installations, aménagements et ouvrages fixes et définitifs.

Art. 38 Revêtement en pavés

Lorsque, pour des motifs de protection des sites, une route cantonale est revêtue de pavés, les frais y afférents sont portés au compte de la route, à

condition qu'elle ait déjà été dotée d'un pavage apparent et que ce type de revêtement ne soit utilisé qu'à l'intérieur de la cité.

Art. 39 Subventionnement de trottoirs, de passages dénivelés pour piétons et d'installations de protection (art. 54 LR)

¹ Pour être mis au bénéfice d'une subvention, un trottoir le long d'une route cantonale doit présenter les caractéristiques suivantes :

- a) largeur conforme à celle qui est prévue à l'article 25, mais 3 mètres au plus ;
- b) surélévation en principe de 13 à 15 centimètres par rapport à la chaussée carrossable finie ;
- c) structure de 40 centimètres de gravier et revêtement comprenant 40 à 50 millimètres de couche de support et 25 millimètres au plus de couche d'usure ;
- d) bordures, en principe de béton, de 15 centimètres de large ; exceptionnellement, en pierre naturelle si la présence d'un site bâti ancien le recommande.

² Pour être mis au bénéfice d'une subvention, un passage dénivelé pour piétons doit avoir une largeur de 2,25 m au moins ou 3 mètres au plus ; l'espace libre en hauteur est au minimum de 2,50 m. Les passages dénivelés doivent être distants de 300 mètres au moins, faute de quoi un seul ouvrage peut être mis au bénéfice d'une subvention.

³ Les frais résultant de dimensions supplémentaires aux caractéristiques ci-dessus ne sont pas subventionnés.

⁴ Le taux de subvention minimal de 30 % est majoré de 2 % par classe à partir de la 2^e classe en fonction de la classification des communes.

⁵ Les constructions répondant à une conception de modération de trafic ou d'urbanisme peuvent également être mises au bénéfice d'une subvention, selon le taux applicable aux trottoirs.

Art. 40 Subventionnement des pistes et bandes cyclables (art. 54a al. 4 LR)

¹ La construction de pistes et bandes cyclables n'est subventionnée que si elle est justifiée conformément à l'article 29.

² Le taux de subvention minimal de 17 % est majoré de 2 % par classe à partir de la 2^e classe en fonction de la classification des communes.

³ A la subvention de base s'ajoute un montant complémentaire suivant :

- a) lorsque les pistes sont aménagées dans les carrefours :

- 13 % – pour deux pistes monodirectionnelles réalisées simultanément,
 - pour une piste bidirectionnelle,
 - pour la réalisation d’une seconde piste monodirectionnelle ;
- b) 8 % – pour les pistes de la lettre a lorsqu’elles ne sont pas aménagées dans les carrefours,
 - pour une seule piste monodirectionnelle aménagée dans les carrefours,
 - pour deux bandes cyclables réalisées simultanément,
 - pour la réalisation d’une seconde bande cyclable ;
- c) 6 % – pour une seule piste monodirectionnelle non aménagée dans les carrefours ;
- d) 4 % – pour une seule bande cyclable.

⁴ En cas de construction mixte (trottoir et piste cyclable), le taux appliqué résulte de la moyenne entre le taux du trottoir et celui de la piste cyclable.

Art. 41 Procédure de demande de subvention

La demande de subvention pour les ouvrages annexes incombant aux communes le long d’une route cantonale doit être présentée conformément à l’article 52.

Art. 42 Participation aux frais d’aménagement des baies d’arrêt de bus (art. 55 al. 2 LR)

¹ La participation des entreprises de transport public prévue à l’article 55 de la loi est fixée à 20 % de la totalité des dépenses à prendre en considération selon l’article 49 de la loi, sans déduction de la participation éventuelle de tiers.

² Les propriétaires de bureaux postaux devant lesquels les véhicules d’entreprises de transport public s’arrêtent sont considérés comme des tiers intéressés. A ce titre, il leur est imposé une contribution égale à la valeur du terrain nécessaire à l’établissement de la place d’arrêt se trouvant du même côté de la route que leur bureau postal.

³ Le déplacement d’une baie d’arrêt de bus existant à l’intérieur d’une localité est en principe à la charge du requérant.

⁴ Les conventions passées antérieurement au présent règlement conservent leur validité.

⁵ L'aménagement de places d'arrêt pour une halte créée à la demande d'une entreprise privée à l'usage de ses seuls employés est à la charge de la requérante.

SECTION 7

Frais de construction et d'aménagement des routes communales et de leurs ouvrages annexes

(art. 58, 59, 60, 61, 62, 64, 65, 65a al. 2, 65c et 68 LR)

Art. 43 Agglomérations urbaines (art. 58 LR)

¹ Sont considérés comme agglomérations urbaines la ville de Fribourg et les chefs-lieux de district ainsi que les localités de plus de 3000 habitants.

² Sont incorporés à une agglomération urbaine les localités et les quartiers voisins de moins de 3000 habitants, dont les sections de route en intérieur de localité au sens de l'article 50 LR sont contiguës, même si elles ne font pas partie de la même commune.

³ Plusieurs localités de moins de 3000 habitants chacune peuvent constituer une agglomération urbaine, dans la mesure où leurs sections en intérieur de localité sont contiguës et que ces localités comptent ensemble plus de 3000 habitants.

⁴ Les ouvrages d'art, notamment les ponts et les tunnels, ne sont pas incorporés à l'agglomération urbaine.

Art. 44 Intérieurs d'agglomérations urbaines (art. 50 LR)

¹ Les sections de route en intérieur des agglomérations urbaines de l'article 43 sont déterminées par le Conseil d'Etat, sur préavis de la commission spéciale prévue à l'article 50 LR.

² La commission spéciale propose également au Conseil d'Etat les sections de routes communales en intérieur de localité sur les axes dont l'aménagement hors localité est susceptible d'être mis au bénéfice de subventions cantonales. Ces axes lui sont indiqués par le Service des ponts et chaussées pour chaque agglomération urbaine.

³ Les critères appliqués sont ceux qui sont retenus pour définir les sections de routes cantonales en intérieur de localité.

Art. 45 Caractéristiques techniques requises pour le subventionnement
(art. 59, 60 et 64 LR)

¹ Pour être mis au bénéfice d'une subvention ordinaire, le projet d'aménagement complet d'une route communale doit présenter les caractéristiques suivantes :

- a) si elle ne comprend qu'une voie de circulation : la chaussée doit avoir 3 mètres de largeur au minimum et deux accotements stabilisés de 50 centimètres chacun ; elle est dotée de places d'évitement judicieusement disposées, portant la largeur totale de la chaussée à 5 mètres au minimum ;
- b) si elle comprend deux voies de circulation : la chaussée doit avoir une largeur de base de 5 mètres au moins et de 7 mètres au plus, avec deux accotements stabilisés de 1 mètre de large chacun au maximum ;
- c) la déclivité ne doit en principe pas dépasser 12 % ;
- d) la chaussée doit être équipée d'une canalisation d'assainissement des terrains de fondation et doit pouvoir à l'évacuation des eaux de surface ;
- e) la superstructure doit comprendre une couche de fondation neuve ainsi qu'une couche de support et une couche de surface dont les épaisseurs doivent être justifiées et adaptées aux conditions géologiques, climatiques et de trafic ;
- f) le revêtement pavé est admis jusqu'à concurrence du prix d'un revêtement en enrobé hydrocarboné.

² Pour des motifs financiers plaçant une commune devant l'impossibilité d'entretenir des routes graveleuses supportant l'accroissement continu du trafic motorisé et les intempéries, un aménagement sommaire peut être mis au bénéfice d'une subvention. Cet aménagement se limite à la mise en œuvre de la couche de support d'un revêtement en enrobé hydrocarboné sur une route existante à trafic léger et faible, sans modification de sa géométrie ni emprise sur des tiers. Sur la base de sondages de la structure existante, les éléments suivants sont admis :

- a) une recharge moyenne de gravier de 150 millimètres au maximum ou une stabilisation éventuelle à la chaux ou au ciment ;
- b) des purges ponctuelles de l'infrastructure sur 20 % au plus de la surface ;
- c) les assainissements nécessaires de la fondation au moyen de conduits drainants ;
- d) une couche de support de revêtement en enrobé hydrocarboné de 50 millimètres au minimum et de 70 millimètres au maximum.

Art. 46 Barème de la subvention variable (art. 61 LR)

¹ Le taux de la subvention variable résulte de la somme des points obtenus en fonction des critères légaux suivants :

a) Classe de la commune :

| Classe | Points |
|---------------|---------------|
| 1 | 5 |
| 2 | 10 |
| 3 | 15 |
| 4 | 20 |
| 5 | 25 |
| 6 | 30 |

b) Population :

| Nombre d'habitants | Points |
|---------------------------|---------------|
| inférieur ou égal à 100 | 24 |
| 101 – 200 | 20 |
| 201 – 300 | 16 |
| 301 – 500 | 12 |
| 501 – 1500 | 8 |
| 1501 – 3000 | 4 |
| plus de 3000 | 0 |

c) Position géographique :

| Echelon | Points |
|--|---------------|
| 1. Commune dont la localité est sise sur plusieurs routes cantonales | 4 |
| Commune dont la localité est sise sur une seule route cantonale, mais qui possède une ou plusieurs autres routes cantonales sur son territoire | 4 |
| 2. Commune dont la localité est sise sur une seule route cantonale et qui n'a pas d'autre route cantonale sur son territoire | 8 |
| 3. Commune dont la localité est sise à proximité d'une route cantonale, avec liaison facile | 12 |

| | |
|---|---------------|
| 4. Commune ayant une route cantonale sur son territoire, mais avec liaison à la localité longue, difficile ou indirecte | 16 |
| 5. Commune ayant une route cantonale sur son territoire, mais sans liaison de la localité à celle-là sur son territoire | 20 |
| 6. Commune sans route cantonale | 24 |
| d) Intérêt de l'aménagement : | |
| Echelon | Points |
| 1. Aménagement dans la localité | 2 |
| 2. Aménagement de la liaison à la route cantonale | 4 |
| 3. Liaison intercommunale de grand intérêt pour la commune | 6 |
| 4. Liaison intercommunale d'intérêt secondaire pour la commune, mais vital pour une commune voisine | 8 |

² Dans l'application des critères c et d de l'alinéa 1, le nombre de points crédités à un projet peut résulter d'une interpolation entre deux échelons en fonction d'une appréciation plus précise du cas.

³ Le taux de subvention variable est égal au nombre de points multiplié par 0,2674. Il est arrondi au pour-cent supérieur dès que la fraction décimale dépasse 0,50 %.

⁴ La majoration pour une route d'intérêt régional important varie entre 3 et 10 % ; elle n'est accordée que pour une réalisation simultanée sur le territoire de trois communes au moins.

⁵ Le taux de subside peut être majoré de 1 ou 2 % en cas de collaboration intercommunale permettant une économie des frais d'étude et d'exécution.

Art. 47 Taux moyen pondéré (art. 62 LR)

Le taux moyen pondéré est obtenu en divisant la somme des subventions théoriques de chaque ouvrage par le coût total estimé de l'ensemble des ouvrages subventionnés simultanément. Si le résultat comprend une fraction décimale supérieure à 0,50, il est arrondi au pour-cent supérieur.

Art. 48 Subventionnement des trottoirs (art. 65 LR)

¹ Pour être mis au bénéfice d'une subvention, les trottoirs le long de routes communales subventionnables doivent présenter les caractéristiques mentionnées à l'article 39 al. 1 ; toutefois, la largeur maximale subventionnable est limitée à 2,25 m.

² Les frais résultant de dimensions supplémentaires aux caractéristiques fixées ci-dessus ne sont pas subventionnés.

³ Le taux minimal de 20 % de subvention est majoré de 2 % par classe à partir de la 2^e classe en fonction de la classification des communes.

Art. 49 Exécution partielle d'un trottoir

¹ L'exécution partielle d'un trottoir (pose préalable de bordures, terrassements généraux, etc.) ne donne pas lieu à une subvention.

² Toutefois, l'autorisation d'englober les frais correspondants dans une demande de subvention ultérieure peut être accordée par le Service des ponts et chaussées :

- a) si la commune présente une requête avant le début des travaux, accompagnée d'un devis et d'un plan de situation ;
- b) s'il s'agit de profiter des travaux d'aménagement d'une route cantonale ou d'une route communale subventionnée, dont les plans sont approuvés.

³ La commune ayant bénéficié d'une telle autorisation doit adresser un double de la facture acquittée de ces travaux au Service des ponts et chaussées, dans un délai de deux mois dès le paiement. A défaut, les frais ne sont pas pris en considération.

Art. 50 Subventionnement des pistes et des bandes cyclables (art. 65a al. 2 LR)

¹ Pour être mise au bénéfice d'une subvention, la construction de pistes ou de bandes cyclables le long d'une route communale subventionnable doit répondre aux exigences de l'article 29.

² Les pistes et les bandes cyclables sont subventionnées au même taux que celui de la route le long de laquelle elles sont projetées.

Art. 51 Barème de la subvention complémentaire pour mesures de sécurité aux passages à niveau (art. 65c LR)

Pour les mesures de sécurité des passages à niveau des routes communales, le taux minimal de 20 % de subvention complémentaire à celle de la Confédération est majoré de 4 % par classe à partir de la 2^e classe en fonction de la classification des communes.

Art. 52 Procédure de demande de subvention (art. 68 LR)

¹ Toute demande de subvention fait l'objet d'un dossier présenté en trois exemplaires au Conseil d'Etat.

² Le dossier contient, outre la demande de subvention :

- a) l'extrait du procès-verbal de l'assemblée communale ou du conseil général ayant adopté la réalisation en question, voté la dépense et fixé son mode de financement ;
- b) un extrait de carte au 1 : 25 000 situant l'objet à réaliser ;
- c) les plans d'exécution nécessaires à la description de l'ouvrage et à sa réalisation ;
- d) un rapport technique ainsi qu'un justificatif du projet et des solutions retenues ;
- e) le devis des travaux détaillé par position.

³ Si une demande de subvention est de la compétence du Grand Conseil, elle doit être présentée au plus tard douze semaines avant le début d'une session.

⁴ Des directives de la Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions, propres à chaque type d'ouvrage, fixent le contenu des plans prévus à l'alinéa 2 let. c.

Art. 53 Dépenses prises en considération pour le subventionnement
(art. 67 LR)

¹ Les frais d'étude comprennent ceux qui sont nécessaires à la réalisation de l'ouvrage, notamment les frais pour les plans de base, l'étude proprement dite, les sondages, l'étude géotechnique, les essais éventuels, le rapport d'impact dans la mesure où il est légalement obligatoire.

² Les frais d'acquisition comprennent la taxation, les coûts des immeubles et des droits, les intérêts, les frais de notaire, de géomètre, d'abornement et de verbal, les frais éventuels de remembrement ou d'expropriation.

³ Les frais de construction et d'aménagement comprennent, en outre, les adaptations qu'ils nécessitent, le remplacement éventuel des plantations, les indemnités pour pertes de culture, les honoraires d'ingénieur pour la surveillance et le contrôle.

Art. 54 Dépenses exclues du subventionnement (art. 67 LR)

Ne sont pas pris en compte :

- a) l'éclairage public, sauf dans les passages inférieurs pour piétons sous une route cantonale ;
- b) le déplacement de conduits étrangers à la route ou à ses annexes disposés dans le domaine public ;
- c) les intérêts des sommes empruntées pour assurer l'exécution des travaux ;

- d) les frais internes de la commune dus à son activité de maître de l'ouvrage ;
- e) les émoluments payés pour l'approbation de plans et autorisations diverses ;
- f) les frais d'entretien capitalisés des installations ferroviaires de sécurité aux passages à niveau.

Art. 55 Aide fédérale pour trottoirs et ouvrages communaux

¹ Si une subvention, une contribution ou une participation de la Confédération ou de ses régies a été obtenue par le canton pour l'aménagement de trottoirs ou d'ouvrages communaux dans le cadre de l'aménagement des routes principales, de l'assainissement des passages à niveau ou pour tout autre motif, elle est versée à la commune intéressée.

² Cette aide est considérée comme part de tiers au sens de l'article 67 al. 3 de la loi.

Art. 56 Mise en œuvre des travaux (art. 69 LR)

¹ La mise en soumission et l'adjudication sont régies par la législation spéciale.

² L'adjudication des travaux qui ont fait l'objet d'un décret du Grand Conseil est soumise à l'approbation de la Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions ; celle des travaux subventionnés par un arrêté du Conseil d'Etat est soumise à l'approbation du Service des ponts et chaussées.

Art. 57 Versement de la subvention (art. 69 LR)

¹ La subvention est en principe payée par tranches annuelles, fixées lors de son octroi. La dernière tranche n'est versée qu'après satisfaction des conditions suivantes :

- a) présentation du décompte des travaux, accompagné des pièces justificatives originales (factures et quittances), dans un délai de cinq ans dès l'octroi de la subvention, faute de quoi cette dernière devient caduque ;
- b) remise des plans conformes à l'exécution ;
- c) dépôt du verbal de mutation au registre foncier ;
- d) remise (calque ou support informatique) de la nouvelle situation cadastrale au Service des ponts et chaussées.

² Le versement des annuités ordinaires de subvention, à l'exclusion des annuités soldes, est crédité sur les comptes courants Etat-commune au

30 juin de chaque année fixée aux décrets ou arrêtés de subventionnement, dans les limites des crédits budgétaires alloués.

³ Le versement de l'annuité solde est crédité sur les comptes courants Etat-commune selon les disponibilités budgétaires de l'Etat.

SECTION 8

Assainissement de croisements de routes et répartition des frais

(art. 25 al. 1 et 3, 49 al. 3 et 50a LR)

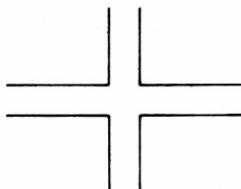
Art. 58 Croisements de routes, définitions

¹ Les croisements de routes comprennent :

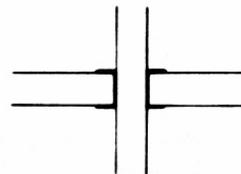
a) les embranchements unilatéraux de routes sur une autre ;



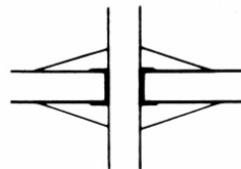
b) les carrefours : croisements à niveau de deux routes ou plus ;



c) les croisements dénivelés : croisement de deux routes à des niveaux différents ;

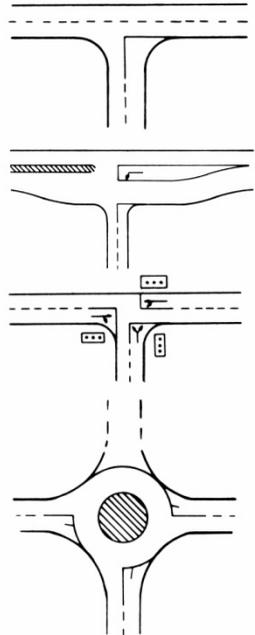


d) les jonctions : croisements dénivelés, avec liaison.



² Les embranchements et carrefours peuvent être :

- a) simples : avec aménagement géométrique minimal (par exemple pattes d'oie) ;
- b) dotés de voies de présélection, de décélération et d'accélération ;
- c) réglés par une installation de signaux lumineux ;
- d) aménagés en giratoire accordant la priorité au trafic à l'intérieur de l'anneau ;
- e) une combinaison de ces variantes et de leurs éléments.



Art. 59 Critères d'assainissement des croisements

¹ L'assainissement d'un croisement consiste en la modification de sa géométrie ou de sa signalisation. Il peut être nécessité par le manque de capacité, par l'insuffisance de la sécurité ou de la fluidité du trafic.

² Les mesures d'assainissement sont déterminées par une étude de circulation qui met en évidence les déficiences du croisement et les besoins du trafic, compte tenu d'une planification routière dynamique.

Art. 60 Répartition des tâches

¹ Lorsque le croisement concerne des routes de statut différent, l'étude de circulation est effectuée, sauf convention contraire, par le propriétaire de la route publique de rang supérieur selon la hiérarchie fixée à l'article 7 de la loi.

² Le propriétaire responsable de l'étude consulte et informe les propriétaires des autres routes du croisement. Il propose un programme de travaux et calcule la répartition des frais.

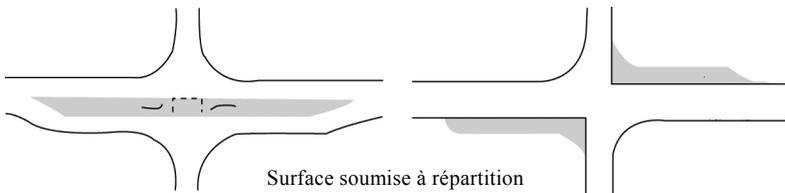
³ Avant le début des travaux, les propriétaires des routes concernées par l'assainissement conviennent de l'abornement, de la propriété des ouvrages ainsi que du mode de l'entretien et de l'exploitation.

Art. 61 Répartition des frais d'assainissement

¹ Les frais d'assainissement d'un croisement comprennent les frais d'étude, d'exécution, de la surveillance, des acquisitions foncières, de l'abornement, de l'exploitation, de l'entretien et du renouvellement.

² Pour les solutions sans giratoire ni installation de signaux lumineux, les frais d'assainissement sont répartis comme suit :

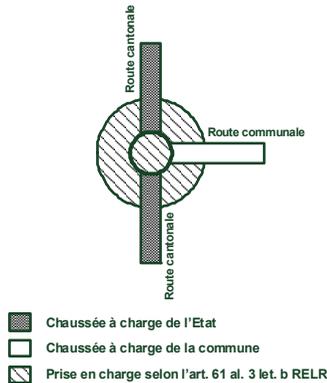
- a) chaque route prend à sa charge les frais à l'intérieur de sa largeur de base ;
- b) tous les autres frais propres à l'assainissement du croisement, à l'exclusion des frais purement édilitaires au sens de l'article 50a de la loi, sont répartis à raison de :
 - 50 % à parts égales entre chaque branche accédant au croisement ;
 - 50 % en proportion des trafics planifiés de chaque branche entrant au croisement.



³ Pour les giratoires, les frais d'assainissement sont répartis comme suit :

- a) chaque route accédant au giratoire prend à sa charge les frais à l'intérieur de sa largeur de base ;

- b) tous les autres frais d'assainissement du giratoire sont répartis en parts égales entre chaque branche accédant au giratoire, à l'exclusion des frais purement édilitaires au sens de l'article 50a de la loi.



⁴ Pour les installations de signaux lumineux, les frais d'assainissement sont répartis conformément à l'article 83b de la loi.

⁵ Pour les croisements dénivelés, les frais d'assainissement sont répartis conformément à l'alinéa 2, en incluant les ouvrages d'art et les remblais et déblais d'accès.

⁶ Les frais découlant de mesures urgentes ou provisoires sont à la charge du requérant.

Art. 62 Cas particuliers

¹ Lorsque la localité principale d'une commune n'est pas desservie par une route cantonale, l'assainissement d'un carrefour d'accès, même sur le territoire d'une autre commune, est à la charge du compte routier cantonal, mais pour un seul accès à cette route cantonale.

² Si l'un des propriétaires des routes du croisement demande un aménagement supplémentaire, il supporte seul les frais qui en résultent.

Art. 63 Rachat de l'obligation d'entretien et de renouvellement

¹ Si l'un des partenaires accepte d'assurer l'entretien et le renouvellement d'un carrefour assaini, les autres peuvent lui en confier la charge contre paiement d'un capital unique.

² Le capital est calculé de façon à assurer durant trente ans l'entretien et le renouvellement de l'objet considéré, puis à couvrir durant vingt ans supplémentaires la dépense moyenne annuelle des trente premières années.

Le Service des ponts et chaussées établit un tableau des fréquences de renouvellement des éléments du carrefour en fonction du trafic.

SECTION 9

Voies cyclables (art. 54a et 72b al. 2 et 3 LR)

Art. 64 Planification et modalités de collaboration

Le Conseil d'Etat constitue une commission de coordination placée sous l'égide de la Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions et composée de représentants du Service des ponts et chaussées, de services spécialisés de l'Etat, des organisations et milieux intéressés ainsi que de l'Association des communes, en vue de la planification cantonale du réseau cyclable.

Art. 65 Participation financière de l'Etat

L'Etat prend en charge les frais de la planification cantonale des parcours de cyclotourisme.

CHAPITRE III

Entretien des routes

Art. 66 Travaux exécutés par les communes (art. 76 et 78 LR)

¹ L'entretien des trottoirs et des pistes cyclables le long des routes cantonales est à la charge des communes et comprend également leur nettoyage à l'intérieur et à l'extérieur des localités.

² Le nettoyage à l'intérieur des localités selon l'article 78 al. 1 de la loi se rapporte à la surface des routes cantonales, y compris les bandes cyclables ; il comprend notamment le dégagement en toute saison des grilles et regards d'écoulement des eaux des routes cantonales.

³ Sauf convention particulière, l'entretien des aménagements à caractère édilitaire au sens de l'article 50a LR, notamment les éléments d'embellissement, les plantations, les décorations et l'éclairage, est à la charge de la commune.

CHAPITRE IV

Signalisation touristique

Art. 67 Signalisation touristique (art. 83c al. 2 LR)

¹ Les frais afférents aux panneaux des symboles (selon les normes VSS) incombent à la commune intéressée.

² Les panneaux d'information de lieux culturels et les indications de direction de régions touristiques au sens des directives fédérales sont mis au compte de la route concernée.

CHAPITRE V

Fonds voisins des routes publiques

Art. 68 Dérogations (art. 93 à 114 LR)

En intérieur de localité, les constructions, installations, dépôts ou plantations peuvent donner lieu à des dérogations si elles répondent à une conception d'urbanisme ou de modération de trafic, tout en tenant compte de la sécurité des usagers.

Art. 69 Clôtures (art. 93a al. 5 LR)

Sont notamment considérées comme clôtures légères celles qui sont facilement déplaçables, et ce à peu de frais, telles que les clôtures électriques à bétail, les clôtures constituées de piquets reliés par des fils de fer ou des lattes de bois.

Art. 70 Stations-service (art. 102 al. 1 LR)

Les stations-service doivent être construites et disposées conformément aux normes VSS.

Art. 71 Utilisation des canalisations des routes cantonales (art. 110 LR)

¹ L'utilisation des canalisations et des collecteurs des routes cantonales pour l'évacuation des eaux provenant de fonds privés ou publics n'est admise que moyennant autorisation.

² Une autorisation pour le déversement d'eaux non polluées n'est accordée que si un calcul hydraulique fourni par le requérant démontre que la capacité de la canalisation de la route et de son émissaire est suffisante. Le raccordement peut aussi être réglé par voie de convention.

³ Une autorisation pour le raccordement d'eaux polluées ne peut être accordée que provisoirement et que si les conditions suivantes sont remplies :

- a) la commune intéressée dispose d'un plan général d'évacuation des eaux, approuvé par le Conseil d'Etat, ou en cours d'étude ;
- b) le raccordement demandé s'intègre ou doit pouvoir s'intégrer ultérieurement aux égouts communaux prévus au plan général d'évacuation des eaux ;
- c) un calcul hydraulique fourni par le requérant démontre que la capacité de la canalisation de la route et de son émissaire est suffisante ;
- d) la nature des eaux raccordées ne provoquera ni dégâts à la canalisation de la route ni inconvénients pour le voisinage.

⁴ Les autorisations sont délivrées par le Service des ponts et chaussées.

Art. 72 Taxes d'utilisation (art. 110 LR)

L'autorisation est soumise à une taxe et à un émolument administratif fixés selon un tarif arrêté par le Conseil d'Etat.

Art. 73 Durée de l'autorisation

Les autorisations sont accordées à bien plaisir. Elles perdent leur validité au moment où les bénéficiaires ont la possibilité de se raccorder à un collecteur d'égout conforme à la législation sur la protection des eaux. Des exceptions peuvent être consenties pour le raccordement des eaux non polluées, conformément à l'article 71 al. 2.

CHAPITRE VI

Dispositions finales

Art. 74 Abrogations

Sont abrogés :

- a) l'arrêté du 1^{er} février 1963 concernant le barème des subsides aux routes communales ;
- b) l'arrêté du 23 février 1965 concernant les subsides pour aménagements sommaires des routes communales ;
- c) l'arrêté du 1^{er} mai 1970 concernant l'application des articles de la loi sur les routes relatifs à la construction et au subventionnement des trottoirs ;
- d) l'arrêté du 17 mai 1971 relatif à la facturation et au paiement des contributions dues par les communes à titre de participation aux dépenses routières du canton ;
- e) l'arrêté du 17 décembre 1971 concernant le revêtement en pavés des routes cantonales à l'intérieur de certaines localités ;

- f) l'arrêté du 25 avril 1972 concernant le financement de l'aménagement des places d'arrêt d'autobus sur les routes cantonales ;
- g) l'arrêté du 30 décembre 1977 concernant la classification des routes cantonales ;
- h) l'arrêté du 31 janvier 1983 concernant l'utilisation des canalisations des routes cantonales pour l'évacuation des eaux ;
- i) l'arrêté du 11 décembre 1990 concernant le rachat de droits d'introduction d'eau dans une canalisation cantonale par une commune ou une autre corporation de droit public.

Art. 75 Entrée en vigueur

¹ Ce règlement entre en vigueur le 1^{er} janvier 1993.

² Il est publié dans la Feuille officielle, inséré dans le Bulletin des lois et imprimé en livrets.

Approbaton

L'article 20 al. 3 a été approuvé par le Conseil fédéral le 3.4.1978.