

Intervention parlementaire. Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention: 020-2018
Type d'intervention: Motion
Motion ayant valeur de directive: ☐
N° d'affaire: 2018.RRGR.64

Déposée le: 06.02.2018

Motion de groupe: Non
Motion de commission: Non
Déposée par: Rüegsegger (Riggisberg, UDC) (porte-parole)

Cosignataires: 0

Urgence demandée: Oui
Urgence accordée: Oui 22.03.2018

N° d'ACE: 454/2018 du 2 mai 2018
Direction: Direction de la police et des affaires militaires
Classification: –
Proposition du Conseil-exécutif: **Vote point par point**
Point 1: adoption et classement
Point 2: rejet
Point 3: adoption et classement



Convois exceptionnels dans l'Oberland bernois oriental

Le Conseil-exécutif est chargé :

1. d'intervenir auprès du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC), afin que l'Office fédéral des routes (OFROU) trouve des solutions pour que la circulation des convois exceptionnels et des poids lourds reste possible sur l'A8 le long des lacs de Thoune et de Brienz (des autorisations pouvaient être délivrées jusqu'à fin 2017) ;
2. de communiquer activement au Conseil fédéral que le Conseil-exécutif du canton de Berne ne saurait tolérer aucune distorsion de la concurrence dans l'Oberland bernois oriental au détriment des entreprises locales de transport ;
3. de doter la Direction de la police et des affaires militaires, en l'occurrence l'Office de la circulation routière et de la navigation (OCRN), des compétences nécessaires pour pouvoir

délivrer rapidement et facilement les autorisations spéciales pour convois exceptionnels aux entreprises locales, comme par le passé.

Développement :

Jusqu'à fin 2017, l'OFROU et l'OCRN autorisaient la circulation des véhicules de plus de 44 tonnes – les convois exceptionnels – sur l'A8, le long des lacs de Thoune et de Brienz. Depuis le début de l'année, ces autorisations spéciales ne sont plus délivrées. Pour cette raison, une entreprise de transport de l'Oberland bernois oriental n'a pas pu reconduire son véhicule spécial vide sur le site de l'entreprise. On peut en conclure qu'à l'avenir, les convois exceptionnels ne pourront plus passer que par Brünig, ou éventuellement longer la rive droite du lac de Thoune.

Les entreprises bernoises, qui se retrouvent économiquement désavantagées, sont ainsi victimes d'une distorsion de la concurrence – ou bien, en raison de ces convois exceptionnels, la rive droite doit absorber un surplus de circulation, une circulation qui s'accompagne d'émissions et de ralentissements dans les localités.

Au niveau économique, quelques grandes entreprises prévoient plusieurs gros projets dans l'Oberland bernois oriental. Par exemple : V-Bahn Grindelwald (téléphérique en V), projet du Trift des Forces motrices de l'Oberhasli, contournement de Wilderswil, installations d'approvisionnement en énergie.

Motivation de l'urgence : Depuis le 1^{er} janvier 2018, ni l'OFROU, ni l'OCRN ne délivrent d'autorisations pour convois exceptionnels sur l'A8 dans le canton de Berne. Cette situation sème le doute et occasionne des surcoûts, des distorsions de la concurrence et des incertitudes de planification.

Réponse du Conseil-exécutif

Conformément à l'article 78, alinéa 1 de l'ordonnance du 13 novembre 1962 sur les règles de la circulation routière (OCR ; RS 741.11), les véhicules qui, en raison de leur chargement, ne répondent pas aux prescriptions concernant les dimensions et le poids, ainsi que les véhicules spéciaux (art. 25 de l'ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers, OETV ; RS 741.41), ne peuvent circuler sur la voie publique qu'en vertu d'une autorisation écrite. Les compétences de la Confédération (Office fédéral des routes, OFROU) et du canton (Office de la circulation routière et de la navigation, OCRN) sont régies par l'article 79 OCR.

La motion concerne une route nationale (A8) de deuxième et troisième classes, selon l'annexe de l'arrêté fédéral du 21 juin 1960 sur le réseau des routes nationales (RS 725.113.11). Ces dernières sont placées sous l'autorité de la Confédération en matière routière et lui appartiennent (art. 8 de la loi fédérale du 8 mars 1960 sur les routes nationales, LRN ; RS 725.11). L'OFROU définit les conditions d'octroi des autorisations et approuve celles émises par les cantons.

Entre le 1^{er} janvier 2012 et le 31 décembre 2016, l'OCRN avait compétence pour autoriser les trajets effectués à l'intérieur du canton par des convois dont le poids effectif pouvait atteindre 72 tonnes. Au-delà, les demandes devaient être soumises à l'OFROU pour évaluation et

approbation. Avant 2012, la limite était fixée par moments à 50 ou à 60 tonnes. Lorsque le convoi prévu était plus lourd, l'OFROU donnait généralement son approbation, assortie de charges, après avoir procédé à une reconnaissance de l'itinéraire.

En 2017, l'OCRN a vu sa compétence limitée aux convois ne dépassant pas 50 tonnes, une escorte policière devant en outre être ordonnée pour ceux de 44 tonnes ou plus (poids de l'ensemble de véhicules). L'OFROU, quant à lui, examinait toutes les demandes portant sur des convois plus lourds et donnait son approbation, assortie de charges, au terme d'une reconnaissance de l'itinéraire.

Vers fin janvier 2018, l'OFROU a annoncé qu'il n'autoriserait plus les convois pesant plus de 44 tonnes sur le tronçon en question. Plusieurs demandes ont donc été rejetées par la suite. Seuls les véhicules de 44 tonnes ou moins (poids effectif) pouvaient encore emprunter l'A8 entre Faulensee et Leissigen. L'OFROU a précisé que les véhicules spéciaux et les transports exceptionnels de poids plus élevé ne pouvaient plus être admis en raison de l'état des ouvrages d'art.

Du fait que l'A8 était fermée aux convois de plus de 44 tonnes, ces derniers devaient passer par la rive droite du lac de Thoune ou par le Brünig pour se rendre dans l'Oberland oriental. S'agissant du tronçon situé sur la rive droite du lac de Thoune, l'OCRN a compétence pour autoriser des convois de 56 tonnes au maximum. Quant à l'Office des ponts et chaussées (arrondissement d'ingénieur en chef I), il peut octroyer des autorisations pour des convois de 60 tonnes au maximum. Passé ce seuil, aucune autorisation ne peut être délivrée pour le tronçon en question. Par ailleurs, on peut difficilement exiger que les transports au départ de Thoune, de Spiez ou de Berne empruntent la route du Brünig, laquelle ne peut dès lors être considérée comme une véritable solution de remplacement. Il en va autrement pour les entreprises de Suisse centrale, dont les véhicules peuvent se rendre rapidement dans l'Oberland oriental en passant par le Brünig. Sur le long terme, la restriction des autorisations entraînerait donc des distorsions de la concurrence.

Point 1

Voyant tout ce que cette situation avait d'insatisfaisant, l'OCRN est intervenu rapidement et a demandé les renseignements nécessaires à l'OFROU. Ces démarches ont révélé que, contrairement aux informations reçues dans un premier temps, les restrictions, de nature purement temporaire, étaient limitées à la période allant du 1^{er} au 14 février 2018 ; elles ont été levées depuis. En raison de l'état de la route vers l'usine de plâtre (affaissements), des entreprises spécialisées dans le génie civil ont examiné les ponts entre Faulensee et Leissigen dans cet intervalle. Leurs relevés ont ensuite été saisis dans le système de gestion des ouvrages d'art de l'OFROU (KUBA-ST) en vue de calculs statiques en lien avec les transports. Selon ses propres indications, l'OFROU ne mène pas d'autres travaux et n'en a pas prévu. Par ailleurs, il n'a jamais envisagé de cesser définitivement d'autoriser les transports de plus de 44 tonnes. Comme la situation de 2017 a été rétablie, le premier point de la motion peut être considéré comme mis en œuvre.

Point 2

Il n'y a plus lieu d'intervenir auprès du Conseil fédéral, étant donné que les restrictions temporaires pouvant entraîner des désavantages concurrentiels n'existent plus. Comme la situation actuelle n'appelle plus aucune mesure, la mise en œuvre du deuxième point de la motion est inutile.

Point 3

La répartition actuelle des compétences entre les cantons et la Confédération en matière d'autorisations spéciales pour les transports exceptionnels est fondée sur les dispositions du droit fédéral de la circulation routière. Elle fonctionne bien depuis des années. En effet, l'OCRN est doté de toutes les compétences nécessaires pour examiner et autoriser rapidement les demandes dans le cadre des prescriptions légales et en tenant compte de la situation de fait. De surcroît, la réglementation des compétences ne peut être modifiée qu'au niveau de la législation fédérale.

Le Conseil-exécutif souligne par ailleurs qu'il n'existe pas de droit absolu à l'octroi d'une autorisation. Un refus se justifie lorsque l'examen de la demande révèle qu'un transport n'est pas possible sans danger. Les autorités compétentes (OFROU et cantons) mettent en effet la sécurité au premier plan dans le cadre de la procédure d'octroi des autorisations.

Lors de la planification, de la construction et de l'assainissement de routes, cantonales notamment, il faut veiller constamment à ce que les transports exceptionnels puissent emprunter des itinéraires de remplacement appropriés. Ainsi, la fermeture d'un seul tronçon ne risque pas de compromettre l'approvisionnement de toute une région avec des éléments d'infrastructure importants.

Le Conseil-exécutif ne voit aucune nécessité de modifier les dispositions légales. La procédure actuelle d'octroi des autorisations est rapide et simple. Par conséquent, le troisième point de la motion peut être adopté et classé.

Destinataire

- Grand Conseil