

Le 12 juin 2013 TTE C

**0761 Office des ponts et chaussées :
Plan du réseau routier 2014 – 2029**

1 OBJET

Par le présent arrêté, le Conseil-exécutif détermine le réseau routier cantonal et ses modifications d'importance stratégique.

L'arrêté relève de la compétence du Conseil-exécutif et sera porté à la connaissance du Grand Conseil.



2 BASES LÉGALES

- Loi du 4 juin 2008 sur les routes (LR, RSB 732.11), notamment articles 7, 12, 16, 24, 25, 26, 27, 52, 53 et 86
- Ordonnance du 29 octobre 2008 sur les routes (OR, RSB 732.111.1), articles 6 et 11
- Loi du 9 juin 1985 sur les constructions (LC, RSB 721.0), articles 53 à 56, 58, 103 et 104
- Ordonnance du 6 mars 1985 sur les constructions (OC, RSB 721.1), article 117

3 DÉTERMINATION DU RÉSEAU DES ROUTES CANTONALES

3.1 Principe

Le réseau des routes cantonales complète celui des routes nationales et assure la desserte de base des communes. Il s'étend sur 2104 kilomètres et est réparti, conformément à l'article 25 LR, dans les trois catégories A, B et C, comme le montre la vue d'ensemble (annexe 1). La catégorie A constitue en même temps le réseau complémentaire des routes nationales reconnu par la Confédération.

3.2 Modifications du réseau routier d'importance stratégique

- D'entente avec la Confédération, la propriété des routes cantonales ci-dessous, qui font partie intégrante du nouvel arrêté sur le réseau des routes nationales, doit être transférée à la Confédération et elles deviennent des routes nationales. Le numéro actuel des routes cantonales qui deviendront ainsi routes nationales est indiqué entre parenthèses :

- Schönbühl – Lyss – Bienne (T6)
 - Jonction autoroutière de Muri - Rüfenacht (10 ; l'adaptation et la réfection du giratoire Scheyenholz est désormais du ressort de la Confédération)
 - (Morat) – contournement d'Anet – (Neuchâtel) (182)
 - Spiez – Frutigen – rampe de chargement des véhicules de Kandersteg, (223 ; l'élimination du goulet d'étranglement à Reichenbach est désormais du ressort de la Confédération)
- D'entente avec la Confédération, il a été décidé que les routes cantonales ci-dessous passent de la catégorie B à la catégorie A et sont donc intégrées dans le réseau complémentaire fédéral. La date de ce reclassement n'a pas encore été fixée par la Confédération.
 - Saanen – Gstaad – Col du Pillon (142)
 - Jonction autoroutière de Wilderswil – Grindelwald / Lauterbrunnen (221 / 222)
 - Frutigen – Adelboden (223.1)
 - (Fribourg) – Schwarzenbourg – Riggisberg – Seftigen – Thoun – Schallenberg – Schangnau – (Wiggen) (189 / 221 / 229.4)
 - (Chiètres) – Kallnach – Aarberg – jonction autoroutière de Lyss Sud (22)
 - Moutier – Crémines – limite cantonale (30)
 - Jonction autoroutière de Kirchberg – Berthoud – Huttwil – frontière cantonale (23)
 - Jonction autoroutière de Niederbipp – Langenthal – Huttwil (244)
 - Le canton vise également le transfert des routes ci-dessous de la catégorie B à la catégorie A et donc leur intégration au réseau complémentaire de la Confédération :
 - Jonction autoroutière de Rubigen – Belp – aéroport (221.2 / 221.3)
 - Ramsei – Langnau (243)
 - Le canton assure la planification, les études de projet, la mise en œuvre ou la mise en route des projets stratégiques¹ suivants :

Arrondissement d'ingénieur en chef I Oberland

 - Contournement de Thoun par le nord (début des travaux en 2014)
 - Contournement de Wilderswil, y compris mesures de gestion du trafic pour la traversée de la localité (221)
 - Aménagement Willigen – Chirchet (6 ; renforcement et aménagement)
 - Réfection de la traversée de localités du Simmental (Erlenbach, Boltigen)
 - Contournement de Frutigen, y compris mesures de gestion du trafic pour la traversée de la localité (223 ; réalisation après l'horizon de planification du présent plan du réseau routier, anticipation possible pour les mesures de gestion du trafic)

Arrondissement d'ingénieur en chef II Berne-Mittelland

 - Réaménagement du réseau routier de Worb (10 ; travaux débutés en 2012)
 - Correction de la Bolligenstrasse / jonction autoroutière de Wankdorf (234)
 - Réaménagement du réseau routier de Laupen, y compris le déplacement de la gare (179, 233)

¹ Les projets sont considérés comme stratégiques lorsque les coûts sont très élevés (généralement supérieurs à dix millions de francs) ou que les répercussions sont très importantes en matière de développement des transports et de l'urbanisation.

- Correction de la Thunstrasse à Muri (6)
- Optimisation du trafic routier à la Weissensteinstrasse, à la Turnierstrasse et à la Könizstrasse (232)
- Réfection de la traversée de Münsingen (6)
- Gestion du trafic de la région bernoise (y compris la centrale régionale)

Arrondissement d'ingénieur en chef III Seeland – Jura bernois

- Mesures de gestion du trafic liées à la construction de la branche Est de l'A5 à Bienne (5, 6, 235.1)
- Réfection et réaménagement de la traversée de Saint-Imier (30)
- Réfection et réaménagement de la traversée des localités sur la rive droite du lac de Bienne (237.1)
- Mesures de gestion du trafic à la Solothurnstrasse, Urtenen-Schönbühl (12)

Arrondissement d'ingénieur en chef IV Emmental–Haute-Argovie

- Réfection de la traversée de Berthoud (23)
- Réaménagement du nœud de trafic à la Bahnhofplatz de Huttwil (23, 244)
- Décongestionnement du Bas-Emmental (23), y compris mesures de gestion du trafic**
- Décongestionnement de la région d'Aarwangen et de Langenthal, y compris mesures de gestion du trafic **

** La Confédération n'a pas reconnu jusqu'à présent l'importance des bretelles d'accès à l'échelle nationale. Le canton continue à chercher activement des solutions pour (co)financer ces deux projets d'envergure avec la Confédération.

3.3 Projets pertinents pour le plan directeur

Les modifications du réseau routier d'importance stratégique sont en outre pertinentes pour le plan directeur.

4 MESURES CONCERNANT LE RÉSEAU DES ROUTES CANTONALES

4.1 Routes cantonales

Les projets stratégiques du chiffre 3.2 et les mesures supplémentaires qui entraînent des dépenses nouvelles nettes supérieures à deux millions de francs sont repris à l'*Annexe 2 : liste des mesures concernant les routes cantonales*, qui mentionne leur période de réalisation et le volume d'investissement.

4.2 Routes nationales

- La Confédération a chargé le canton de terminer les tronçons suivants dans le cadre de l'achèvement du réseau (le kilométrage et l'année de mise en service prévue sont indiqués entre parenthèses) :
 - N 5 Bienne Est, Champs-de-Boujean – Bienne Sud, Marais-de-Brügg (5,1 km ; 2016)
 - N 5 Bienne Sud, Marais-de-Brügg – Bienne Ouest, Faubourg du Lac (5,2 km ; 2028)
 - N 5 Jonction avec la rive droite du lac de Bienne (2026)
 - N 16 Moutier Sud – Court (3,1 km ; 2013)

- N 16 Court – Loveresse (9,1 km ; 2016)
- N 16 Loveresse – Tavannes (3,7 km ; 2012)
- Dans le programme à long terme de la Confédération sur la construction des routes nationales, l'aménagement de la N 8 Spiezwiler – limite du canton d'Obwald (tunnel du Brünig) n'est pas considéré comme prioritaire et figure dans la catégorie des « projets incertains ». Le canton intervient auprès de la Confédération afin que les bases des études visant l'aménagement de ce tronçon soient approfondies. Ainsi, à la demande des cantons de Berne et d'Obwald, la Confédération va effectuer à ses frais une étude d'opportunité.
- Il relève de la compétence de la Confédération d'assurer l'aménagement et le maintien de la valeur du réseau des routes nationales. Le canton a tout intérêt à ce que ces mesures fassent l'objet d'une harmonisation avec le réseau des routes cantonales, d'autant plus que les ouvrages d'art qui enjambent des routes nationales appartiennent également à la Confédération, notamment les jonctions de routes nationales, y compris le premier nœud du réseau routier de rang inférieur. Lorsqu'une route nationale est en phase de construction, il faut limiter autant que possible les répercussions négatives sur le réseau des routes cantonales.
- A des fins de coordination, les mesures de construction et d'exploitation sont soumises aux règles énoncées ci-dessous et font partie intégrante du plan directeur cantonal après l'approbation du plan du réseau routier.

S'agissant des intersections entre routes cantonales et nationales, la coordination entre le canton et la Confédération est assurée côté canton par l'arrondissement d'ingénieur en chef concerné et côté Confédération par les filiales compétentes de l'OFROU. Ces organes sont tenus de s'informer mutuellement et suffisamment tôt des mesures planifiées qui concernent les intersections précitées, en vue de garantir la cohésion entre les réseaux routiers.

4.3 Changements de propriété

Le changement de propriété doit être effectué seulement si la (nouvelle) fonction de la route l'exige. Voici les principes applicables en la matière :

- 1 Le réseau des routes cantonales ne doit pas être davantage densifié, excepté s'il s'agit de satisfaire un réel besoin au sein de l'agglomération et que la nouvelle route sert essentiellement au trafic régional.
- 2 Il faut éviter de construire des routes cantonales parallèles.
- 3 En tant qu'axes de transit, les routes cantonales de la catégorie A et les routes nationales sont toutes reliées entre elles par des routes cantonales.
- 4 La fonction d'artère principale dans un corridor de circulation doit être assurée par une route cantonale, excepté si une route nationale remplit déjà ce rôle en raccordant ce corridor au réseau routier de rang supérieur.
- 5 Les routes cantonales qui font office de route d'accès et relient une commune rurale au réseau de rang supérieur se terminent en règle générale au premier nœud de desserte important, c'est-à-dire par au moins une route communale latérale qui assure la collecte du trafic au centre d'une localité ou dans le secteur d'un pôle d'urbanisation. Là où il y a une marge d'appréciation, il faut viser des conditions comparables à celles d'autres communes.

Les changements concrets de propriété sont énumérés dans l'annexe 3 : changements de propriété. Le Conseil-exécutif les adopte par un arrêté spécifique, simultanément au présent arrêté.

4.4 Mobilité combinée

La liste des sites bénéficiant d'une subvention du canton se trouve aux annexes 4 à 6. En outre, toutes les gares, stations et arrêts des chemins de fer sont subventionnés au titre d'installations bike-and-ride.

4.5 Routes d'approvisionnement (transports exceptionnels)

Il faut assurer la praticabilité des routes d'approvisionnement citées en annexe de l'ordonnance sur les routes. Les propriétaires doivent veiller à éliminer les obstacles (capacité de charge ou profil d'espace libre insuffisant) sur chacune d'entre elles et à en garantir la praticabilité à long terme.

5 INVESTISSEMENTS NÉCESSAIRES À MOYEN ET LONG TERMES

5.1 Marge de manœuvre

A l'image de l'ancien programme de construction des routes, les mesures prévues sont attribuées à six niveaux qui ont un impact direct sur la marge de manœuvre. Plus le chiffre est bas et plus la marge de manœuvre est restreinte. Jusqu'au début des travaux, les mesures relatives à l'aménagement du réseau routier cantonal se trouvent aux niveaux 5 et 6. Etant donné que la Confédération octroie des subventions importantes aux mesures de niveau 5, un développement important du réseau routier cantonal demeure tout à fait envisageable.

Définition des niveaux 1 à 6 :

- 1 Projets en construction
- 2 Projets de maintien de la valeur
- 3 Projets nécessaires à l'exécution de la législation sur la protection contre le bruit
- 4 Projets d'amélioration de la sécurité routière et de compatibilité du trafic avec le site
- 5 Mesures issues des projets d'agglomération subventionnés par la Confédération ou qui en principe devraient l'être
- 6 Projets destinés à améliorer la qualité de la desserte sur les autres routes cantonales (aménagement et construction)

5.2 Moyens financiers nécessaires pour les routes cantonales

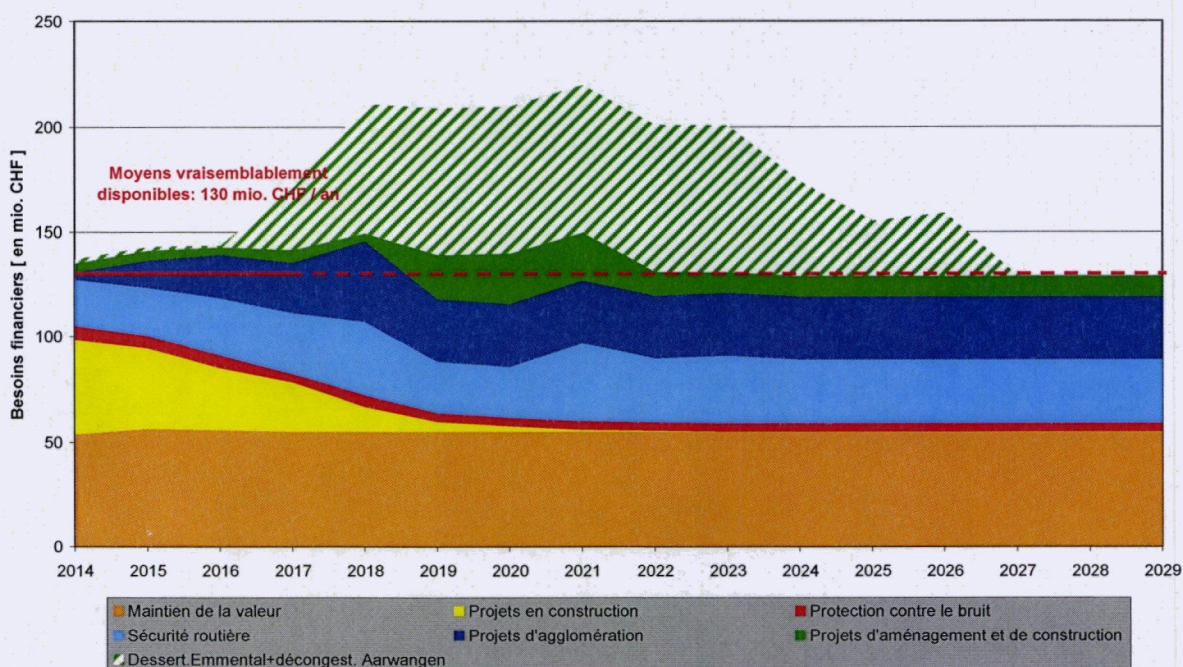
Un processus strict de fixation des priorités a permis de déterminer les moyens financiers nécessaires. Ils sont toutefois toujours supérieurs aux sommes d'environ 130 millions de francs par an inscrites au budget et au plan financier 2014 – 2017, et également les années suivantes. Dans une certaine mesure, il est opportun que le coût du plan sectoriel dépasse les prévisions budgétaires. Cela permet de réagir à court terme aux changements dans le déroulement du projet (par exemple, en cas de retard dû à des oppositions et des recours) et de privilégier d'autres projets. Il reste toutefois nécessaire d'établir de nouvelles priorités.

La planification et la réalisation des deux grands projets de décongestionnement du Bas-Emmental et de la région d'Aarwangen et de Langenthal sont aussi prises en considération par rapport aux fonds nécessaires. Etant donné que la Confédération rejette

les solutions visant la réalisation de bretelles autoroutières, il faut se pencher sur des alternatives comprenant aussi leur mise en œuvre par étapes. Les coûts de ces dernières ne pouvant pas encore être évalués actuellement, les besoins financiers sont représentés en hachuré vert dans le graphique ci-dessous. Le canton n'est pas en mesure de financer seul ni les bretelles autoroutières ni les solutions alternatives. Le contournement de Wilderswil générera également des coûts élevés à partir de 2019 selon toute vraisemblance (niveau 6 en vert).

Les besoins financiers liés au maintien de la valeur ainsi qu'aux investissements dans la sécurité routière (élimination des zones d'accident, traversées de localité et endroits dangereux en dehors des localités) diminuent la marge de manœuvre financière pour les mesures visant à développer le réseau routier. Même si le Fonds d'infrastructure de la Confédération permet aux communes et au canton de mettre en œuvre certains projets d'aménagement qui ne seraient pas réalisables autrement, des moyens supplémentaires sont nécessaires pour réaliser tous les projets nécessaires.

Perspectives financières routes cantonales 2014 - 2029



Les moyens financiers prévus, qui s'élèvent actuellement à quelque 130 millions de francs par an, n'intègrent pas les éventuelles modifications liées aux futurs processus de planification financière.

S'agissant des projets d'agglomération (en bleu foncé), les subventions fédérales qui s'élèvent à quelque dix millions de francs par an n'ont pas encore été déduites. Le canton quant à lui verse des contributions du même ordre de grandeur aux projets de routes communales que la Confédération soutient dans le cadre des projets d'agglomération. Les subventions de la Confédération aux projets d'agglomération n'ont donc aucune influence sur la marge de manœuvre financière du canton.

6 DISPOSITIONS FINALES

- 6.1 Le Conseil-exécutif porte les modifications de la classification des routes à la connaissance du Grand Conseil dans le cadre de l'adaptation ordinaire du plan du réseau routier.
- 6.2 La Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie est tenue de mettre à jour le plan du réseau routier et d'en informer régulièrement les personnes concernées. Les ajouts ou modifications de grande ampleur doivent être soumis à l'approbation du Conseil-exécutif.
- 6.3 La Direction de la justice, des affaires communales et des affaires ecclésiastiques (JCE) est tenue de mettre à jour les modifications dans le plan directeur cantonal, de les soumettre à l'approbation de la Confédération et d'en informer les destinataires.
- 6.4 Le PRR s'applique à partir du 1^{er} juillet 2013, l'actuel programme de construction des routes restant valable jusqu'à la fin de l'année 2013. Par conséquent, la Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie reste habilitée jusqu'à fin 2013 à donner des mandats pour l'élaboration des projets dont les coûts ne dépassent pas un million de francs (y compris la procédure en matière d'établissement des plans de routes et l'acquisition de terrains en prévision de réalisations futures).

Au Grand Conseil