



# Rapport

Date de la séance du CE : 23 avril 2025  
Direction : Direction des travaux publics et des transports  
N° d'affaire : 2024.BVD.888  
Classification : Non classifié

## Crédit-cadre d'investissement routier 2026–2029

### Table des matières

|     |                                                                                                                  |   |
|-----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|
| 1.  | Synthèse .....                                                                                                   | 2 |
| 2.  | Bases légales .....                                                                                              | 2 |
| 3.  | Domaine de validité, libération et rapport .....                                                                 | 2 |
| 3.1 | Étendue du crédit-cadre.....                                                                                     | 2 |
| 3.2 | Durée du crédit-cadre, délimitation des projets dans le temps .....                                              | 3 |
| 3.3 | Compétence pour l'affectation du crédit-cadre d'investissement routier .....                                     | 4 |
| 3.4 | Rapport à la CIAT sur l'utilisation des ressources .....                                                         | 4 |
| 4.  | Montant du crédit-cadre .....                                                                                    | 4 |
| 4.1 | Retour sur les anciens crédits-cadres d'investissement routier .....                                             | 4 |
| 4,2 | Montant du crédit-cadre demandé pour les années 2026 à 2029 .....                                                | 5 |
| 5.  | Crédits d'objet pour des projets de construction de route prévus de 2026 à 2029 .....                            | 6 |
| 6.  | Répercussions sur les finances, l'organisation, le personnel et le territoire .....                              | 6 |
| 6.1 | Informations sur les investissements et lien avec le plan d'investissement intégré .....                         | 6 |
| 6.2 | Répercussions sur le personnel et coûts induits .....                                                            | 6 |
| 7.  | Place du projet dans le programme gouvernemental de législature et dans d'autres planifications importantes..... | 7 |
| 8.  | Répercussions sur les communes .....                                                                             | 7 |
| 9.  | Répercussions sur l'économie, l'environnement et la société .....                                                | 7 |
| 10. | Proposition .....                                                                                                | 7 |

## 1. Synthèse

Le Grand Conseil, s'appuyant sur l'article 52, alinéa 3 de la loi sur les routes (LR), approuve en principe tous les quatre ans les dépenses nouvelles pour les investissements dans les routes cantonales et les pistes cyclables cantonales par le biais du crédit-cadre d'investissement routier (CCI routier). Les dépenses pour les projets de construction de route individuels autorisées par le crédit-cadre doivent être libérées par le biais d'arrêtés d'exécution liés au CCI routier. Selon la délégation des compétences en vigueur, les arrêtés d'exécution peuvent être effectués par le Conseil-exécutif, la Direction des travaux publics et des transports ou l'Office des ponts et chaussées.

Le Grand Conseil a adopté le premier crédit-cadre d'investissement routier, valable pour les années 2014 à 2017, en septembre 2013. Après les CCI routiers 2018-2021 et 2022-2025, le quatrième crédit-cadre d'investissement routier, valable pour la période 2026-2029, doit désormais être adopté.

Le Conseil-exécutif demande au Grand Conseil un crédit-cadre d'un montant brut de 290 millions de francs pour la période 2026-2029. En tenant compte du renchérissement de ces dernières années dans le domaine de la construction, le montant demandé est similaire à celui demandé pour le CCI routier 2022-2025 (280 millions de francs).

L'approbation du CCI routier relève de la compétence exclusive du Grand Conseil.

Dans le même temps, le plan du réseau routier (PRR) 2022–2037 adapté par le Conseil-exécutif début 2025 sera soumis au Grand Conseil pour qu'il en prenne connaissance.

## 2. Bases légales

- Loi du 4 juin 2008 sur les routes (LR ; RSB 732.11), notamment les articles 52 à 55
- Ordonnance du 29 octobre 2008 sur les routes (OR ; RSB 732.111.1)
- Ordonnance de Direction du 9 janvier 2020 sur la délégation de compétences de la Direction des travaux publics et des transports (ODél DTT ; RSB 152.221.191.1), article 7
- Loi du 15 juin 2022 sur les finances (LFin ; RSB 620.0) ; articles 21 ss
- Ordonnance du 16 novembre 2022 sur les finances (OFin ; RSB 621.1), articles 21 ss)

## 3. Domaine de validité, libération et rapport

### 3.1 Étendue du crédit-cadre

La loi sur les routes règle le financement des investissements et de l'entretien du réseau de routes cantonales dans les articles 52 à 58. Conformément à l'article 52, alinéa 3 LR, le Grand Conseil arrête, sur la base du plan du réseau routier (PRR), en règle générale tous les quatre ans un crédit-cadre pour les nouveaux investissements.

Un nouveau PRR est établi tous les huit ans et porte sur les 16 années à venir. Le Conseil-exécutif a ainsi adopté le PRR 2022-2037 en vigueur le 9 juin 2021. Celui-ci a été porté à la connaissance du Grand Conseil lors de la session d'automne 2021. Conformément à l'article 27, alinéa 2 LR, les adaptations du PRR décidées par le Conseil-exécutif sont soumises au Grand Conseil en même temps que le présent CCI routier 2026-2029.

Conformément aux articles 52 et 53 LR, les projets de construction de route suivants peuvent être approuvés via le CCI routier :

- a. Investissements prévus dans le PRR dont le coût net est supérieur à deux millions de francs et qui ne doivent pas être approuvés individuellement par le Grand Conseil conformément à l'article 55 LR (pas d'augmentation substantielle de capacité pour le trafic individuel motorisé, ni de nouvelle construction) ;
- b. Investissements d'un coût inférieur ou égal à deux millions de francs nets.

Les projets à approuver dans le cadre du CCI routier suivent la priorisation indiquée dans le PRR (voir ch. 3.3.1 et 4.1.2 du rapport relatif au plan du réseau routier 2022-2037, 2020.BVD.3739) et comprennent en particulier les domaines suivants :

- Amélioration des infrastructures destinées aux piétons et aux cyclistes
- Transformation d'arrêts de bus pour les rendre accessibles à toutes et tous
- Élimination de points noirs du trafic et projets visant à améliorer la sécurité routière
- Aménagement et transformation de traversées de localités
- Gestion du trafic

Conformément à l'article 55 LR, les projets individuels ne sont pas financés via le crédit-cadre, mais sous forme de crédits d'objet. Il s'agit de projets dont les coûts nets sont supérieurs à 2 millions de francs, qui apportent une augmentation substantielle de capacité pour le trafic individuel motorisé ou équivalent à une nouvelle construction.

Le Conseil-exécutif arrête en règle générale le crédit-cadre pour le gros entretien des routes cantonales tous les deux ans, conformément à l'article 56 LR. Selon l'article 57 LR, la Direction des travaux publics et des transports est compétente pour libérer le crédit-cadre.

Dans la pratique, les projets routiers comprennent généralement autant des nouveaux investissements que du gros entretien. Un projet ne doit toutefois être financé que par le biais d'un seul crédit-cadre. C'est pourquoi sitôt qu'un projet comprend des nouveaux investissements pour plus de 500 000 francs, il est approuvé par le biais du crédit-cadre d'investissement. Le Conseil-exécutif approuve le crédit d'exécution nécessaire. Cette pratique implique que le crédit-cadre d'investissement finance également en partie des travaux de maintien de la substance. L'expérience a montré que cette part s'élève à environ un tiers et il en a été tenu compte dans le calcul du crédit-cadre.

### **3.2 Durée du crédit-cadre, délimitation des projets dans le temps**

Le crédit-cadre a une durée de quatre ans, de 2026 à 2029.

Comme pour le CCI routier 2022-2025, le premier crédit d'exécution est déterminant pour délimiter un projet du crédit-cadre dans le temps. Il s'agit en général du crédit relatif à l'étude de projet. Les projets pour lesquels des ressources ont déjà été libérées depuis le CCI une première fois avant l'échéance de la durée de validité de quatre ans (jusqu'au 31 décembre 2029) sont financés par le biais du CCI routier 2026–2029 jusqu'à leur achèvement.

En revanche, les projets pour lesquels aucun arrêté d'exécution n'a pu être approuvé (p. ex. en raison de retards dans l'approbation de plans de route) même huit ans après le début de la durée de validité du CCI 2026-2029 (soit au 31 décembre 2033) sauteront désormais un crédit-cadre et seront donc approuvés entièrement dans le cadre du CCI 2034-2037. Ce « saut » (voir illustration ci-après) permettra d'éviter que des ressources du crédit-cadre soient bloquées et que celui-ci ne puisse pas faire l'objet d'un décompte final en raison de projets retardés suite à des procédures d'approbation au long cours.

| CCI 2018-2021 |      |      |      | CCI 2022-2025   |      |      |      | CCI 2026-2029 |      |      |      | CCI 2030-2033 |      |      |      | CCI 2034-2037 |      |      |      |
|---------------|------|------|------|-----------------|------|------|------|---------------|------|------|------|---------------|------|------|------|---------------|------|------|------|
| 2018          | 2019 | 2020 | 2021 | 2022            | 2023 | 2024 | 2025 | 2026          | 2027 | 2028 | 2029 | 2030          | 2031 | 2032 | 2033 | 2034          | 2035 | 2036 | 2037 |
|               |      |      |      | Étude de projet |      |      |      | Réalisation   |      |      |      |               |      |      |      |               |      |      |      |
|               |      |      |      |                 |      |      |      |               |      |      |      |               |      |      |      |               |      |      |      |
|               |      |      |      |                 |      |      |      |               |      |      |      |               |      |      |      |               |      |      |      |
|               |      |      |      |                 |      |      |      |               |      |      |      |               |      |      |      |               |      |      |      |
|               |      |      |      |                 |      |      |      |               |      |      |      |               |      |      |      |               |      |      |      |
|               |      |      |      |                 |      |      |      |               |      |      |      |               |      |      |      |               |      |      |      |

Illustration : calendrier pour les arrêtés d'exécution relatifs aux crédits-cadres. Tout en bas (en bleu) un exemple de « saut ».

### 3.3 Compétence pour l'affectation du crédit-cadre d'investissement routier

Le Conseil-exécutif est compétent pour décider de l'utilisation des fonds, conformément à l'article 54 de la loi sur les routes. Il décide de la libération du crédit-cadre par des arrêtés d'exécution. Dans les limites des compétences définies aux articles 36 et 37 OFin et 7 et 8 ODél DTT, la Direction des travaux publics et des transports (DTT) ainsi que l'Office des ponts et chaussées sont habilités à approuver ce type d'arrêtés.

Conformément à l'article 37 de l'ordonnance sur les routes, la DTT peut autoriser les dépenses d'étude de projet de construction de routes à concurrence d'un million de francs.

### 3.4 Rapport à la CIAT sur l'utilisation des ressources

La Commission des infrastructures et de l'aménagement du territoire (CIAT) est chaque année informée de l'état de mise en œuvre des projets du CCI routier.

A l'avenir, à l'issue de la durée de validité ordinaire du CCI routier, elle sera également informée des projets nécessitant encore la libération de moyens du crédit-cadre échu. La transparence est ainsi pleinement garantie.

## 4. Montant du crédit-cadre

### 4.1 Retour sur les anciens crédits-cadres d'investissement routier

#### 4.1.1 Utilisation du CCI routier 2018-2021

Le 7 septembre 2017, le Grand Conseil avait approuvé un crédit-cadre d'un montant 187,5 millions de francs qu'il a ensuite augmenté à 297,5 millions de francs à l'automne 2020 par le biais d'un crédit complémentaire de 110 millions de francs. Environ 9,9 millions de francs se sont en outre libérés suite à l'achèvement de projets jusqu'à fin 2024. Il restait ainsi un montant résiduel du crédit de 9,7 millions de francs à fin 2024.

|                                                                |       |             |
|----------------------------------------------------------------|-------|-------------|
| Montant du crédit-cadre autorisé                               | CHF   | 297 455 000 |
| Montant du crédit-cadre engagé                                 | – CHF | 297 679 469 |
| Ressources libérées suite au décompte final de projets achevés | + CHF | 9 916 377   |
| Situation du crédit-cadre au 31 décembre 2024                  | CHF   | 9 691 908   |

Les moyens ont été engagés pour 188 projets, répartis comme suit :

|                                                           | Projets    | Engagés    |                    |              | Pas encore payés |                         |
|-----------------------------------------------------------|------------|------------|--------------------|--------------|------------------|-------------------------|
| Petits projets : jusqu'à 0,5 million de francs            | 105        | CHF        | 23 086 610         | 7,8 %        | CHF              | 5 124 194 5,6 %         |
| Projets de moindre envergure : 0,5 à 2 millions de francs | 46         | CHF        | 42 480 524         | 14,3 %       | CHF              | 8 635 988 9,5 %         |
| Projets de moyenne envergure : 2 à 10 millions de francs  | 31         | CHF        | 131 989 757        | 44,3 %       | CHF              | 31 601 018 34,7 %       |
| Grands projets : plus de 10 millions de francs            | 6          | CHF        | 100 122 578        | 33,6 %       | CHF              | 45 634 979 50,2 %       |
| <b>Total</b>                                              | <b>188</b> | <b>CHF</b> | <b>297 679 469</b> | <b>100 %</b> | <b>CHF</b>       | <b>90 996 179 100 %</b> |

#### 4.1. 2 Utilisation du CCI routier 2022-2025

Le 8 septembre 2021, le Grand Conseil a approuvé un crédit-cadre d'un montant de 280 millions de francs pour les années 2022 à 2025.

Jusqu'au 31 décembre 2024, environ 87,6 millions de francs ont été engagés pour 141 projets. Il reste donc encore environ 192,4 millions de francs disponibles.

Pour une grande partie des projets prévus, seules les dépenses d'étude de projet ont été approuvées. Les arrêtés d'exécution pour la réalisation suivront. Le crédit-cadre ne sera donc entièrement utilisé que dans quelques années. À l'heure actuelle, il est prévu que le montant du CCI routier 2022-2025 sera suffisant pour financer entièrement les projets prévus.

Le crédit engagé est réparti comme suit selon les catégories de projet :

|                                                           | Projets    | Engagés    |                   |              | Pas encore payés |                         |
|-----------------------------------------------------------|------------|------------|-------------------|--------------|------------------|-------------------------|
| Petits projets : jusqu'à 0,5 million de francs            | 64         | CHF        | 9 439 134         | 10,8 %       | CHF              | 3 433 280 7,1 %         |
| Projets de moindre envergure : 0,5 à 2 millions de francs | 37         | CHF        | 21 825 925        | 24,9 %       | CHF              | 13 325 566 27,6 %       |
| Projets de moyenne envergure : 2 à 10 millions de francs  | 39         | CHF        | 55 485 889        | 63,3 %       | CHF              | 31 379 265 64,9 %       |
| Grands projets : plus de 10 millions de francs            | 1          | CHF        | 893 207           | 1,0 %        | CHF              | 210 652 0,4 %           |
| <b>Total</b>                                              | <b>141</b> | <b>CHF</b> | <b>87 644 155</b> | <b>100 %</b> | <b>CHF</b>       | <b>48 348 763 100 %</b> |

#### 4,2 Montant du crédit-cadre demandé pour les années 2026 à 2029

Un crédit-cadre d'un montant de 290 millions de francs est demandé pour les années 2026-2029. En tenant compte du renchérissement de ces dernières années dans le domaine de la construction, le montant demandé est similaire à celui du CCI routier 2022-2025 (280 millions de francs).

Le crédit-cadre tient compte des subventions fédérales prévues pour les projets d'agglomération (environ 10,5 millions de francs) ainsi que des subventions communales et des subventions de tiers (environ 15,5 millions de francs). Comme ces subventions ne sont pas garanties, il est nécessaire d'approuver un montant brut.

Il s'agit d'un crédit-cadre au sens de l'article 34 LFin. Les paiements sont basés sur des arrêtés d'exécution.

D'après l'état de planification actuel, les engagements sont répartis comme suit entre les quatre arrondissements d'ingénieur en chef (AIC)<sup>1</sup> :

| Arrondissement d'ingénieur en chef | AIC I (Thoune) | AIC II (Berne) | AIC III (Bienne) | AIC IV (Berthoud) | Total OPC   |
|------------------------------------|----------------|----------------|------------------|-------------------|-------------|
| Montant brut du crédit-cadre       | 77 904 518     | 110 432 734    | 50 522 948       | 51 139 800        | 290 000 000 |

La répartition du montant du crédit-cadre entre les AIC se base sur la part de projets d'agglomération, l'avancement des projets, la part de projets individuels selon l'article 55 LR pour lesquels un crédit d'objet est nécessaire et la part de projets de maintien de la substance.

## 5. Crédits d'objet pour des projets de construction de route prévus de 2026 à 2029

Les crédits d'objet au sens de l'article 52, alinéa 4 LR suivants seront normalement soumis au Grand Conseil pendant la durée de validité du crédit-cadre :

- Déplacement de la Zimmerwaldstrasse Kehrsatz
- Aménagement d'une nouvelle piste cyclable, vallée de la Worble
- Aménagement d'une nouvelle piste cyclable Villeret-Cormoret
- Aménagement d'une nouvelle piste cyclable Bellmund-Hermrigen
- Aménagement d'une nouvelle piste cyclable Oberburg-Hasle

Environ 30 autres crédits d'objet sont envisageables pendant la durée de validité du plan du réseau routier 2022–2037 (voir ch. 3.1 plus haut).

## 6. Répercussions sur les finances, l'organisation, le personnel et le territoire

### 6.1 Informations sur les investissements et lien avec le plan d'investissement intégré

Les informations sur les investissements préservant la valeur et ceux générant une plus-value, sur la durée d'utilisation et sur les amortissements ne pourront être fournies que dans les arrêtés d'exécution relatifs aux projets concrets.

Les projets dont le financement est prévu via le CCI sont inscrits au PII et respectent la priorisation des investissements dans le domaine des travaux publics.

### 6.2 Répercussions sur le personnel et coûts induits

Il est prévu d'assurer le volume d'investissement du CCI routier 2026–2029 attesté, les projets en construction et les projets individuels avec les effectifs existants de l'Office des ponts et chaussées.

Les coûts induits, en particulier l'entretien de l'infrastructure routière, ont été pris en compte dans la planification pluriannuelle.

<sup>1</sup> Plan d'ensemble des arrondissements d'ingénieur en chef du canton de Berne : <https://www.bvd.be.ch/fr/start/ueber-uns/tiefbauamt.html>

## **7. Place du projet dans le programme gouvernemental de législature et dans d'autres planifications importantes**

Le CCI permet de créer une infrastructure routière attractive et axée sur l'avenir au sens du premier objectif du programme gouvernemental de législature : « Le canton de Berne renforce son attractivité en tant que pôle d'innovation et d'investissement ».

En outre, le financement des projets de construction de route permet de garantir un réseau routier durable à long terme, comme le prévoit la Stratégie de mobilité globale 2022.

## **8. Répercussions sur les communes**

Vu que les routes cantonales constituent des voies de communication d'une extrême importance, le canton s'emploie à planifier, à construire et à exploiter cette infrastructure en étroite collaboration avec les communes. Cette coopération permet aux deux partenaires d'harmoniser et d'optimiser leurs interventions sur l'ensemble du réseau. La participation communale au financement des routes cantonales se limite aux commandes supplémentaires dépassant le standard pour ces axes routiers. Souvent, les communes adaptent le réseau de leurs propres routes à leurs frais, dans le sillage des mesures prises par le canton.

Il n'est en outre pas rare que, au cours des travaux sur les routes cantonales, les conduites (eau, eaux usées, électricité, gaz, communication) soient en même temps renouvelées, leurs propriétaires en supportant les frais ou agissant en qualité de maître d'ouvrage.

## **9. Répercussions sur l'économie, l'environnement et la société**

Le crédit-cadre engendre un volume d'investissement brut d'environ 290 millions de francs. La valeur ajoutée directe ainsi créée bénéficie principalement aux régions concernées.

L'utilité d'un réseau de routes cantonales performant et sûr est évidente tant pour l'économie que pour la société en général, qui misent sur une grande liberté de déplacement entre domicile et lieux d'activités diverses : travail, achats, loisirs. Il en va de même des biens de consommation et d'investissement. Véritable artère de la desserte cantonale et régionale, cette infrastructure routière est donc de nos jours un élément incontournable pour la vie sociale et économique. Les investissements dans le réseau de routes cantonales participent également à atteindre les objectifs fixés dans la Stratégie de mobilité globale du canton. Les projets de routes cantonales prévus améliorent notamment la fiabilité des transports publics et renforcent et favorisent la sécurité et l'attractivité de la mobilité douce.

## **10. Proposition**

Pour les motifs exposés ci-dessus, nous proposons d'approuver le projet d'arrêté ci-joint.

### Annexes

- Projet d'arrêté
- Liste des projets d'investissement majeurs