



Rapport

Date de la séance du CE : 9 juin 2021
Direction : Direction des travaux publics et des transports
N° d'affaire : 2020.BVD.3200
Classification : Non classifié

Crédit-cadre d'investissement routier 2022-2025

Table des matières

1.	Synthèse	2
2.	Bases légales	3
3.	Financement des projets de routes cantonales	3
3.1	Modèle en niveaux	3
3.2	Synergie entre plan du réseau routier et crédit-cadre d'investissement	5
3.3	Principes applicables en matière d'investissement	5
3.4	Investissements dans le réseau des routes cantonales	7
4.	Domaine de validité, libération et rapport	8
4.1	Ampleur du CCI routier	8
4.2	Durée de validité du CCI routier	8
4.3	Organe compétent pour décider de l'utilisation du crédit-cadre	8
4.4	Rapport à la CIAT sur l'utilisation des ressources	9
5.	Répercussions sur les finances, l'organisation, le personnel, les TIC et les locaux	9
5.1	Montant du crédit-cadre	9
5.2	Répartition par niveaux et arrondissements d'ingénieur en chef (AIC)	9
5.3	Liste des projets d'investissement majeurs	10
5.4	Nature du crédit / Compte / Exercice	10
5.5	Indications sur les frais d'investissement préservant la valeur et générant une plus-value, sur la durée d'utilisation et sur les amortissements	10
5.6	Ecart par rapport au plan cantonal d'investissement intégré	10
5.7	Répercussions sur le personnel	10
5.8	Coûts induits	10
6.	Place dans le programme gouvernemental de législature et dans d'autres planifications importantes	11
7.	Répercussions sur les communes	11
8.	Répercussions sur l'économie, l'environnement et la société	11
9.	Proposition	11

1. Synthèse

En vertu de l'article 52, alinéa 3 de la loi sur les routes, le Grand Conseil a approuvé en septembre 2013 un premier crédit-cadre d'investissement (CCI) routier. L'actuel et second CCI routier 2018–2021 arrive à échéance à la fin de l'année et doit être remplacé par un nouveau CCI pour les années 2022–2025.

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

Le crédit-cadre d'investissement routier s'appuie sur le PRR, c'est-à-dire la planification à long terme des routes cantonales. Il tient compte des bases et des planifications déterminantes en la matière au niveau cantonal, telles que la stratégie de la mobilité globale, la stratégie économique 2025, le plan directeur cantonal et les conceptions régionales des transports et de l'urbanisation (CRTU). Il détermine le volume des investissements à moyen terme pour les infrastructures routières cantonales. Les projets visant à instaurer un niveau de sécurité routière suffisant et à garantir la qualité de la desserte (aménagement/nouvelle construction) sont considérés comme des investissements au sens de la loi sur les routes. Le Grand Conseil est compétent pour décider de ces investissements dans le réseau de routes cantonales par le biais du CCI routier.

En revanche, les dépenses pour le gros entretien, les réparations, la remise en état et le renouvellement complet de composantes entières d'une route comme les ponts, les revêtements de chaussée et les dispositifs de balisage sont financées au moyen du crédit-cadre pour le gros entretien, lequel est approuvé par le Conseil-exécutif.

Les investissements relatifs aux routes cantonales sont régis par une hiérarchisation stricte des projets, ces derniers étant tous coordonnées entre eux conformément aux objectifs d'effet de la loi sur les routes. La priorité d'un projet est établie en fonction de l'urgence de la mesure et de la marge de manœuvre disponible qui est représentée dans le modèle de classification (voir chiffre 3.1). La priorité des projets est définie pour chaque niveau notamment en fonction de la nécessité d'agir et du rapport coût/efficacité.

Par le crédit-cadre d'investissement routier 2022–2025, le Grand Conseil approuve un **cadre financier brut d'environ 280 millions de francs** que le canton peut utiliser pour assumer ses engagements en matière d'investissements dans le réseau de routes cantonales pendant la durée du crédit-cadre et dont il pourra ensuite se servir pour la réalisation des travaux selon les différents calendriers de projet. Il appartient au Conseil-exécutif ou au service compétent de la Direction des travaux publics et des transports de libérer les ressources financières nécessaires à chaque projet. Ils tiennent compte pour cela des subventions forfaitaires et des subventions spécifiques aux projets octroyées par la Confédération et des tiers. L'approbation du budget annuel par le Grand Conseil demeure réservée. Le CCI 2022–2025 demandé est légèrement inférieur au deuxième CCI routier 2018–2021, qui prévoyait des investissements à hauteur de 297 millions de francs. Compte tenu du budget et des ressources humaines disponibles, seuls les projets d'investissement majeurs pourront être financés avec le crédit demandé. Le besoin financier pour le maintien de la valeur de la chaussée, des ponts, des murs de soutènement et autres ouvrages d'art reste élevé et sera financé au moyen du crédit-cadre pour le gros entretien. Etant donné qu'il s'agit de nouvelles constructions, les mesures de réaménagement routier des tronçons Berthoud–Oberburg–Hasle et Aarwangen seront approuvées par des crédits d'objet séparés du Grand Conseil. Ces deux derniers projets ne peuvent être financés que grâce aux importantes subventions fédérales et au Fonds cantonal de couverture des pics d'investissement.

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

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)
- Loi du 26 mars 2002 sur le pilotage des finances et des prestations (LFP ; RSB 620.0) ; articles 42 ss
- Ordonnance du 3 décembre 2003 sur le pilotage des finances et des prestations (OFP ; RSB 621.1), articles 136 ss
- Ordonnance du 18 octobre 1995 sur l'organisation et les tâches de la Direction des travaux publics et des transports (ordonnance d'organisation DTT ; OO DTT ; RSB 152.221.191), article 12
- 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

3. Financement des projets de routes cantonales

3.1 Modèle en niveaux

Le modèle en niveaux répartit les projets en quatre catégories :

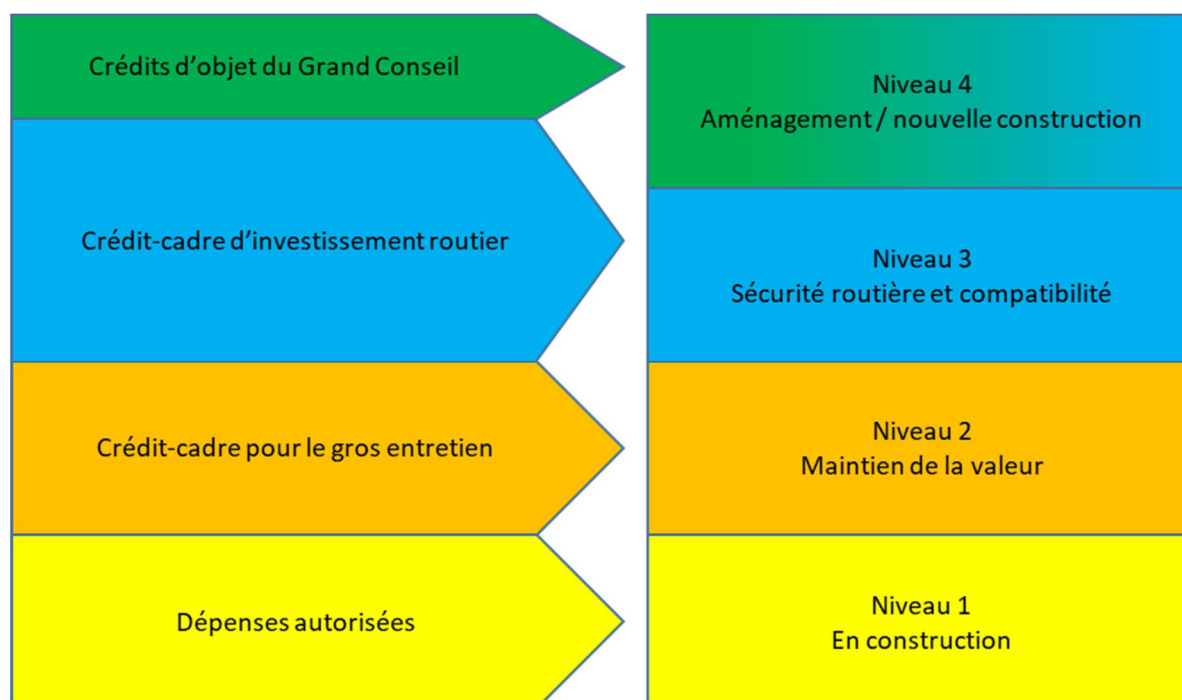
Le niveau 1 comprend les projets en construction pour lesquels il n'existe aucune marge de manœuvre. Ceux-ci doivent être mis en œuvre rapidement conformément au calendrier.

Une petite marge de manœuvre est possible pour les projets de maintien de la valeur et de réduction du bruit (niveau 2) : leur contenu est en grande partie prescrit, mais il est possible de décaler jusqu'à un certain point leur mise en œuvre, à condition de garantir la sécurité de l'exploitation et l'économicité. En raison de l'âge avancé de nombreux ponts, d'importantes mesures de remise en état sont prévues, ce qui restreint davantage encore la marge de manœuvre.

Une marge de manœuvre limitée est accordée pour les mesures visant à combler les lacunes en matière de sécurité routière et de compatibilité (niveau 3). Il s'agit à ce niveau de remédier d'urgence aux zones accidentogènes connues (notamment les carrefours), de sécuriser davantage les tronçons routiers dangereux et la traversée des routes pour les piétons et les cyclistes. Suite à l'adoption du train de mesures Via sicura par la Confédération, les cantons se voient contraints d'accorder une attention accrue à la sécurité routière. La mise en œuvre de la loi sur l'égalité pour les handicapés (aménagement avec délai légal des arrêts de bus) génère quant à elle des investissements au niveau 3. Si possible, ces mesures seront réalisées parallèlement aux projets de réaménagement des traversées de localité ou de travaux de réfection des canalisations, ceci afin de réduire les impacts négatifs pour la population riveraine et les commerces locaux.

Le niveau 4 comprend les mesures destinées à accroître la capacité des routes par leur élargissement ou la construction de nouveaux tronçons (contournements). De telles mesures sont envisageables uniquement lorsque les conditions de trafic requises ne peuvent être assurées autrement, notamment par une gestion adéquate du trafic. Les projets de niveau 4 sont ceux pour lesquels la marge de manœuvre est la plus importante.

Les projets de routes cantonales sont financés par les canaux suivants :



Les dépenses autorisées (en jaune ci-dessus) comprennent les projets de tous niveaux qui sont actuellement en cours (niveau 1). Leur montant total, correspondant au coût des projets en construction, évolue constamment en fonction de l'approbation des nouveaux crédits, de l'avancement des travaux et du décompte des projets achevés.

Les mesures de maintien de la valeur (niveau 2, en orange ci-dessus) sont financées par le biais du crédit-cadre pour le gros entretien. Il s'agit de dépenses autorisées par le Conseil-exécutif pour la remise en état et le rétablissement de l'état antérieur de composantes entières d'une route comme les ponts, les murs de soutènement, les revêtements de chaussée, les installations d'évacuation des eaux, les dispositifs de balisage ou l'éclairage (art. 56 LR). Le Conseil-exécutif arrête en règle générale ce crédit-cadre tous les deux ans. Le crédit-cadre 2020–2021 s'élève à environ 133 millions de francs. Le montant des dépenses autorisées, qui est prélevé sur ce crédit-cadre dépend de l'état des éléments de l'installation, de l'avancement des projets et des ressources financières et humaines disponibles. Les investissements de ces dernières années ont permis pour l'essentiel de maintenir les indices de l'état des chaussées au même niveau et l'état actuel d'environ 80 % des routes cantonales se situe actuellement entre moyen et bon. Des mesures s'imposent notamment pour de nombreux ouvrages d'art (ponts, murs de soutènement, tunnels) dont l'âge (entre 40 et 60 ans) est critique. Une réduction des moyens destinés au maintien de la valeur augmenterait le risque que les travaux ne s'accumulent et ne soient répercutés sur les générations futures.

Les investissements sont approuvés par le Grand Conseil soit individuellement par un crédit d'objet (en vert), soit globalement par un crédit-cadre (en bleu). Sont considérés comme investissements les nouvelles routes, les pistes cyclables cantonales ainsi que les éléments de route tels que les trottoirs, les bandes cyclables et les îlots pour piétons. Les investissements nécessitent un permis de construire ordinaire sous la forme d'un plan de route approuvé. Il s'agit de projets destinés à combler les lacunes en matière de sécurité routière et de compatibilité (niveau 3), ou de mesures visant à garantir une qualité de desserte suffisante sur les autres routes cantonales (aménagement et nouvelle construction, niveau 4).

Les projets individuels dont les coûts nets sont supérieurs à deux millions de francs, et qui apportent une augmentation substantielle de capacité pour le trafic individuel motorisé ou qui équivalent à une nouvelle

construction, requièrent un crédit d'objet (en vert) du Grand Conseil. Cela concerne plusieurs projets du niveau 4.

Les projets qu'il est prévu de financer avec le crédit-cadre 2022–2025 et dont les coûts bruts sont supérieurs à 500 000 francs figurent dans la « Liste des projets d'investissement majeurs ». L'expérience a montré que, pendant la durée du crédit-cadre, des modifications d'échéances dues à des oppositions et des recours entraînent des changements dans le déroulement du projet qui peuvent entraîner des dépenses. Les projets ne peuvent ainsi être hiérarchisés définitivement qu'une fois que les plans de route sont disponibles. La liste des projets, qui montre l'état de planification début 2021, n'est donc pas exhaustive.

3.2 Synergie entre plan du réseau routier et crédit-cadre d'investissement

Le plan du réseau routier (PRR) est renouvelé tous les huit ans et porte sur les 16 années à venir. Le Conseil-exécutif a adopté le premier PRR 2014-2029 en 2013 et le Grand Conseil en a pris acte. Le deuxième PRR 2022–2037 sera soumis au Grand Conseil en même temps que le présent CCI routier 2022–2025.

Le crédit-cadre d'investissement routier complète le plan du réseau routier en assurant le financement à moyen terme de tous les investissements sur les routes et les pistes cyclables cantonales, dans la mesure où ceux-ci ne sont pas approuvés au moyen de crédits d'objet. Selon la loi sur les routes, les mesures dont les coûts sont supérieurs à 2 millions de francs pour un projet de construction, d'extension ou de déconstruction de routes cantonales ne peuvent être approuvées par le biais du CCI que si les travaux sur le tronçon concerné figurent dans le plan du réseau routier.

Le crédit-cadre d'investissement a fait ses preuves pour les petits et moyens investissements dans le réseau de routes cantonales. De nombreuses mesures ont pu être réalisées ou entreprises dans les délais. Cet instrument permet de décharger le Grand Conseil des affaires relatives à la construction de routes non sensibles sur le plan politique, ce qui a également des effets positifs sur la charge administrative. Seuls les projets de construction de routes complexes et de grande envergure sont encore soumis au Grand Conseil.

Pour la période 2014–2017, le CCI s'élevait à 267 millions de francs, dont près de 146 millions étaient engagés. Le CCI routier pour la période 2018–2021 s'élève à 297 millions de francs, crédit complémentaire compris ; mi-mars 2021, 211 millions étaient engagés.

La présente demande de crédit-cadre 2022–2025 tient compte des deux premiers CCI routiers ainsi que de la mise en œuvre des différents projets routiers.

Les besoins en matière d'aménagement et de réaménagement routiers continuent à augmenter. En raison de facteurs non prévisibles comme des retards dans le déroulement des projets à la suite d'oppositions ou de recours, il faut à nouveau s'attendre à ce que certains projets d'investissement majeurs ne puissent pas être mis en œuvre dans leur intégralité. Dans ce cas, la priorité sera donnée à d'autres projets.

3.3 Principes applicables en matière d'investissement

L'actuel réseau de routes cantonales relie entre elles les communes, les régions et les agglomérations et assure la liaison vers les routes nationales et communales. Par conséquent, les routes cantonales doi-

vent répondre à une multitude d'exigences et de besoins. Toutefois, les moyens nécessaires à l'élimination des points faibles constatés dépassent les ressources financières disponibles. Une hiérarchisation stricte des différents types de projet est nécessaire. Le système de planification par niveaux selon le chiffre 3.3.1 PRR s'applique donc :

- Achever les projets en construction (niveau 1) : les projets autorisés doivent être achevés rapidement conformément aux programmes de construction. L'accélération des travaux entraîne des coûts supplémentaires ainsi que le retard, l'abandon ou l'interruption d'autres projets.
- Maintenir la capacité opérationnelle (niveau 2) : pour assurer les fonctions importantes qu'il remplit vis-à-vis de la population et de l'économie, le réseau de routes cantonales doit être sûr et en état de fonctionner. Toutes les composantes des routes, telles que chaussées, ponts, murs de soutènement, tunnels, installations d'évacuation des eaux, dispositifs de sécurité, mais aussi leurs équipements (protection contre les chutes, éclairage, signalisation et marquage, etc.) sont soumises à un processus de vieillissement et les dégâts s'accumulent au fil du temps. La portance des fondations des routes et des ouvrages d'art en est également fragilisée au point que le risque de défaillance, tel qu'un effondrement, augmente rapidement. Afin de garantir en tout temps le respect des dispositions légales en matière de sécurité routière, les routes cantonales et leurs composantes doivent impérativement faire périodiquement l'objet de remises en état ou de reconstructions en fonction du type et de la date de construction, du volume de trafic ainsi que des conditions géologiques et climatiques. Dans le cadre des travaux de maintien de la valeur, les routes sont, dans la mesure du possible et si cela n'est pas disproportionné, également adaptées aux nouvelles normes et prescriptions légales.
- Si les travaux de maintien de la valeur ne sont pas effectués en temps voulu, il faut s'attendre, outre les impacts négatifs en termes de sécurité, à un surcoût considérable lors de la remise en état ultérieure.
- Si les travaux de maintien de la valeur ne sont pas réalisés du tout, les réglementations en matière de circulation, telles que les limitations du poids des véhicules et les fermetures de routes, entre autres, sont alors inévitables pour des raisons de sécurité. Par ailleurs, le canton, propriétaire de l'installation, encourt des risques en termes de responsabilité.
- Comblir les lacunes en matière de sécurité routière et de compatibilité (niveau 3) : les conditions de trafic observées au quotidien et la banque de données sur les accidents montrent qu'il est nécessaire d'intervenir à maints endroits. Une analyse standard des points faibles est alors effectuée dans chaque cas pour déterminer le besoin d'intervenir. Il s'agit souvent des mesures suivantes : éliminer les points dangereux dus à l'augmentation du trafic, modérer le trafic, réaménager les carrefours ou encore aménager l'espace routier pour renforcer la compatibilité du trafic avec les nouvelles affectations des zones urbanisées (affectation comme centre urbain) et les exigences liées au trafic cycliste.
- Aménager et transformer les routes (niveau 4) : la stratégie de la mobilité du canton de Berne repose avant tout sur le principe selon lequel les problèmes de capacité sur les routes doivent en premier lieu être résolus par des mesures organisationnelles (régulation du flux de trafic, systèmes de guidage, etc.). Pour autant, il n'est pas toujours possible d'éviter l'aménagement ou la construction d'une route, ce qui engendre des dépenses d'investissement élevées alors que ces solutions ne se révèlent souvent efficaces qu'aux heures de pointe (le matin et le soir dans les agglomérations, les week-ends de forte circulation en direction des zones touristiques).

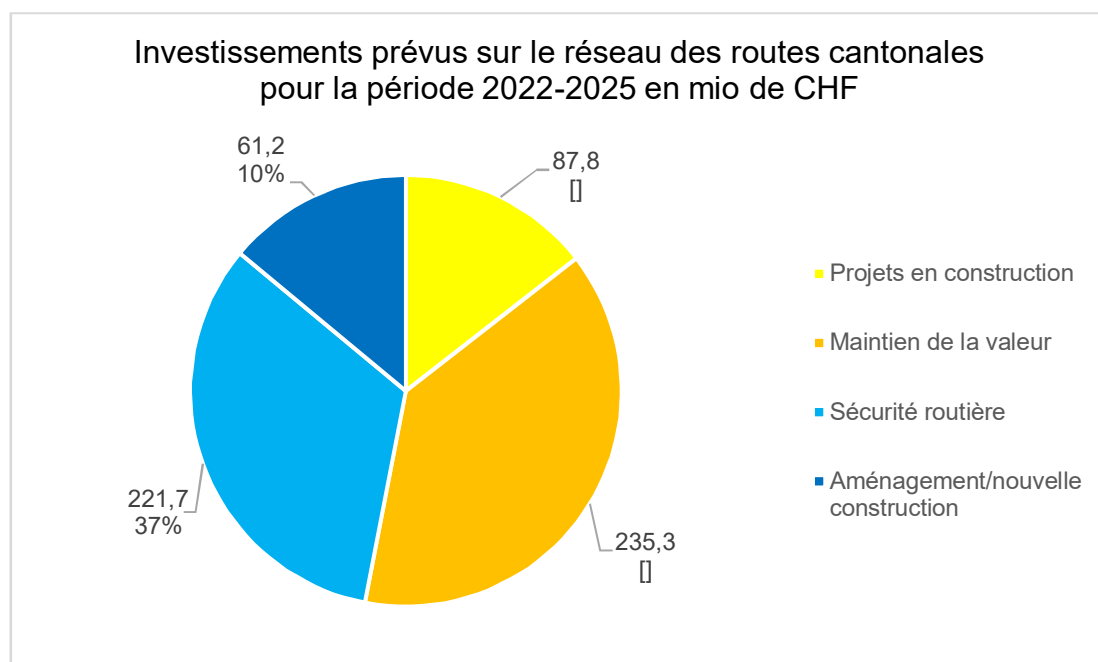
Les priorités sont définies pour chaque niveau notamment en fonction de la nécessité et du rapport coût/efficacité. S'agissant du maintien de la valeur, la définition des priorités repose sur l'évaluation de l'état des routes et des ouvrages d'art ; s'agissant des autres domaines, elle repose sur les CRTU ainsi que sur les analyses de points faibles et sur des études de corridors relatives à certains tronçons.

Le CCI routier comprend avant tout des mesures de niveau 3 et, et, dans une moindre mesure, de niveau 4. Le processus standard pour les routes cantonales a été rigoureusement suivi pour déterminer les mesures appropriées. Il repose sur le principe suivant : les situations similaires appellent des solutions de même ordre et il est possible, pour chaque projet, de combler autant que faire se peut les lacunes tout en limitant au maximum les coûts. Les ressources financières sont ainsi utilisées de manière ciblée là où elles permettent d'obtenir le meilleur rapport coût-utilité (devoir d'utilisation économe des fonds).

3.4 Investissements dans le réseau des routes cantonales

Le total des investissements prévus dans le réseau de routes cantonales pour les années 2022–2025 s'élève à environ 600 millions de francs. Ainsi, le montant de la planification sectorielle est supérieur à celui du plan financier actuel. Ce dépassement, opportun, tient compte des modifications considérables que les projets routiers sont susceptibles de subir au fil du temps quant à leur ampleur et à leur calendrier (p. ex. retards dus aux oppositions et aux éventuels recours). Ce procédé a fait ses preuves ces dernières années en permettant une utilisation plus souple des investissements inscrits au budget pour les routes cantonales.

Le graphique ci-dessous présente, par niveau, les investissements prévus sur le réseau de routes cantonales pour la période 2022–2025.



Le montant total de près de 600 millions de francs destiné aux investissements prévus sur le réseau de routes cantonales pour les années 2022 à 2025 est presque identique à celui d'il y a quatre ans, pour la période 2018 à 2021.

4. Domaine de validité, libération et rapport

4.1 Ampleur du CCI routier

Le CCI routier alloue des ressources aux :

- Projets 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) ;
- Projets d'un coût net inférieur ou égal à deux millions de francs.

4.2 Durée de validité du CCI routier

En règle générale, les moyens alloués à un projet de construction de route sont autorisés par deux arrêtés d'exécution. Les frais d'études sont d'abord autorisés, puis les dépenses pour la réalisation (travaux) le sont seulement une fois que le plan du réseau routier a été approuvé. Entre les deux, selon la taille et la complexité du projet, plusieurs années s'écoulent parfois de telle sorte que dans l'intervalle, la durée de validité d'un crédit-cadre de quatre ans arrive souvent à échéance.

	CCI 18 - 21		CCI Routier 2022 - 2025					CCI 26 - 29			
	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028			
Projet 1	Réalisation										
Projet 2	* Planification	Réalisation									
Projet 3		* Planification	Réalisation								
Projet 4			* Planification	Réalisation							
Projet 5						* Planification	Réalisation				

* Premier arrêté d'exécution

Pour qu'un projet de construction routière puisse entièrement être financé en l'espace d'un seul crédit-cadre, il faut, s'agissant du CCI routier 2022–2025, que des ressources aient été libérées une première fois et qu'il soit financé jusqu'à son achèvement avant l'échéance de la durée de validité de quatre ans (31 décembre 2025), sans prolongation.

Le premier crédit d'exécution est déterminant pour délimiter deux crédits-cadres dans le temps.

4.3 Organe compétent pour décider de l'utilisation du crédit-cadre

Le Conseil-exécutif est compétent pour décider de l'utilisation des fonds, conformément à l'article 54 de la loi sur les routes. Il autorise la libération du crédit-cadre par des arrêtés d'exécution selon les budgets approuvés. Dans les limites des compétences définies aux articles 152 et 153 OFP et à l'article 7 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.

A l'instar de la réglementation appliquée jusqu'ici, la DTT restera habilitée à l'avenir aussi à autoriser les frais d'étude relatifs à des projets figurant dans le crédit-cadre d'investissement routier (y compris la procédure en matière d'établissement des plans de routes et l'acquisition de terrains en prévision de réalisations futures) pour autant que les coûts ne dépassent pas un million de francs. Pour toute élaboration de projet impliquant des coûts supérieurs à ce montant, la DTT soumettra au Conseil-exécutif la demande de crédit correspondante.

Ces dernières années, cette méthode a fait ses preuves. Elle abrège et simplifie les processus au sein de l'administration et doit être maintenue pour des raisons d'économie administrative.

4.4 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.

5. Répercussions sur les finances, l'organisation, le personnel, les TIC et les locaux

5.1 Montant du crédit-cadre

Les engagements du crédit-cadre d'investissement routier 2022–2025 portent sur un montant brut de 280 000 000 francs qu'il s'agit d'approuver pour quatre ans à partir de 2022 pour des dépenses nouvelles en matière de routes cantonales. Il conviendra de déduire de cette somme les subventions versées par la Confédération aux projets d'agglomération ainsi que les contributions communales éventuelles et les contributions de tiers. Compte tenu des incertitudes liées à ces ressources extérieures, c'est un montant brut qu'il faut approuver.

Montant brut engagé	CHF	280 000 000
Subventions probables issues des projets d'agglomération	CHF	18 000 000
Autres contributions probables de la Confédération, de communes et de tiers	CHF	2 000 000
Investissements nets probables	CHF	260 000 000

5.2 Répartition par niveaux et arrondissements d'ingénieur en chef (AIC)

Les ressources demandées dans le cadre du CCI routier sont réparties de la manière suivante (en CHF) :

	AIC I	AIC II	AIC III	AIC IV	Total OPC
Niveau 3: Sécurité routière	65 252 000	100 090 000	35 273 000	61 775 000	261 390 000
Niveau 4: aménagement/nouvelle construction	1 190 000	12 700 000	220 000	4 500 000	18 610 000
Total	66 442 000	112 790 000	35 493 000	66 275 000	280 000 000

5.3 Liste des projets d'investissement majeurs

La liste annexée énumère les projets d'investissement majeurs dans les routes cantonales de 2022 à 2025 (état en mars 2021). Elle n'est toutefois ni exhaustive ni contraignante. Il se peut donc que des projets qui y figurent ne soient pas financés par le biais du présent crédit-cadre et que d'autres mesures, qui ne sont pas mentionnées dans la liste, le soient à la place. Elle ne comprend ni les projets mineurs dont les coûts probables sont inférieurs à 500 000 francs ni les projets de grande envergure approuvés individuellement par le Grand Conseil au moyen de crédits d'objet. Sur les 127 projets mentionnés, 71 représentent un investissement brut de plus de deux millions de francs.

5.4 Nature du crédit / Compte / Exercice

Groupe de produits : Infrastructures (n° 09.09.9100)

Il s'agit d'un crédit d'engagement au sens de l'article 50 LFP, qui sera versé sous la forme d'un crédit-cadre au sens de l'article 53 LFP, et relayé par des paiements basés sur des arrêtés d'exécution conformément au chiffre 5 de l'arrêté ci-joint. Les paiements et les recettes probables des subventions fédérales et des contributions communales sont inscrits dans les comptes suivants du plan financier :

1579 501000	Construction de routes cantonales
1579 611000	Remboursement des communes pour la construction de routes
1579 630000	Subventions d'investissement versées par la Confédération pour la construction de routes

5.5 Indications sur les frais d'investissement préservant la valeur et générant une plus-value, sur la durée d'utilisation et sur les amortissements

Ces indications ne peuvent être données que dans les arrêtés d'exécution des projets concrets.

5.6 Ecart par rapport au plan cantonal d'investissement intégré

Tous les projets figurant dans le CCI font l'objet d'une coordination avec le plan d'investissement intégré. Il ne sera ainsi pas nécessaire de renoncer à des projets inscrits dans le plan au profit de projets de routes. Le plan d'investissement intégré sera chaque fois soumis au Grand Conseil à la session de novembre lors des débats sur le budget et le plan intégré mission-financement.

5.7 Répercussions sur le personnel

Le volume d'investissement en question, les projets « en construction » ainsi que les projets distincts posent un défi de taille à l'Office des ponts et chaussées en termes de personnel. Il est prévu d'assurer la mise en œuvre du CCI routier 2022-2025 avec les effectifs actuels.

5.8 Coûts induits

La valeur de remplacement des ouvrages à réaliser par le biais du crédit-cadre d'investissement est comparable aux nouveaux engagements. Dans l'hypothèse d'une durée moyenne d'utilisation d'environ 50 ans, les coûts induits annuels à prélever sur le crédit-cadre d'investissement routier s'élèvent à

quelque 5 000 000 francs par an et serviront principalement au gros entretien. Les extensions du réseau ne figurant pas dans le crédit-cadre d'investissement routier, les coûts induits par l'entretien courant n'y sont pas visibles.

6. Place dans le programme gouvernemental de législature et dans d'autres planifications importantes

Les investissements prévus dans le CCI routier 2022–2025 vont dans le sens des objectifs 1 et 4 du Programme gouvernemental de législature 2020 et contribuent à la Vision 2030 du Conseil-exécutif. Les mesures prévues permettront de garder un réseau de routes attrayant à long terme propre à satisfaire les exigences de la population et de l'économie.

7. 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.

8. Répercussions sur l'économie, l'environnement et la société

Le crédit-cadre engendre un volume d'investissement brut d'environ 280 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. Le trafic routier entraîne néanmoins une certaine pollution sonore et altère la qualité de l'air. Il a donc des effets négatifs sur l'environnement, le climat et la population.

9. Proposition

Pour les raisons exposées, nous vous proposons d'approuver le projet d'arrêté ci-joint.

Pièces jointes :
Projet d'arrêté
Liste des projets d'investissement majeurs