



Arrêté du Conseil-exécutif

N° d'ACE : 702/2021
Date de la séance du CE : 9 juin 2021
Direction : Direction des travaux publics et des transports
N° d'affaire : 2020.BVD.3739
Classification : Non classifié

Plan du réseau routier 2022-2037

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), 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

Bases de planification, aides à l'exécution et documents utiles :

- Stratégie de mobilité globale du Conseil-exécutif du canton de Berne d'août 2008
- Conceptions régionales des transports et de l'urbanisation (CRTU) de 2021
- Synthèse cantonale des projets d'agglomération de quatrième génération
- Plan directeur du canton de Berne, plan directeur 2030, version du 20 novembre 2019
- Plan sectoriel pour le trafic cycliste du 3 décembre 2014, adaptation du 27 mai 2020
- Guide « Standards pour les routes cantonales » de l'Office des ponts et chaussées, juin 2017

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 2037 km et est réparti, conformément à l'article 25 LR, dans les trois catégories A, B et C (annexe « Réseau de routes cantonales, y compris changements stratégiques »). La catégorie A constitue en même temps le réseau complémentaire des routes nationales reconnu par la Confédération, pour lequel le canton de Berne perçoit des contributions globales de la Confédération pour l'aménagement et l'entretien.

Outre les catégories A, B et C, les voies cyclables cantonales à l'écart des routes cantonales font également partie du réseau des routes cantonales, conformément à l'article 45, lettre b LR.

3.2 Modifications du réseau routier d'importance stratégique

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. Le classement de routes cantonales dans une catégorie supérieure n'entraîne pas un standard de construction plus élevé ; le canton perçoit toutefois des contributions globales de la Confédération.

- Saanen–Gstaad–Col du Pillon (142)
- Jonction autoroutière de Wilderswil–Zweilütschinen–Grindelwald/Lauterbrunnen (221/222)
- Frutigen–Adelboden (223.1)
- (Fribourg)–Schwarzenbourg–Riggisberg–Seftigen–Thoune–Schallenberg–Schangnau–(Wiggen) (189/221/229.4)
- (Chiètres)–Kallnach–Aarberg–jonction autoroutière de Lyss Sud (22)
- Moutier–Crémines–frontière cantonale (30)
- Jonction autoroutière de Kirchberg–Berthoud–Ramsei–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 l'examen, la planification, les études de projet ou la mise en œuvre des projets stratégiques suivants :

Arrondissement d'ingénieur en chef I Oberland

- Contournement d'Erlenbach im Simmental (11 ; lancement de l'étude de projet prévu vers 2030)
- Gestion du trafic de la région de Thoune (nouveau)
- Contournement de Wilderswil, y compris mesures de gestion du trafic pour la traversée de la localité (221)

Arrondissement d'ingénieur en chef II Berne-Mittelland

- Correction de la Bolligenstrasse Nord entre Berne et Ostermundigen (234)
- Réaménagement du réseau routier de Laupen (179, 233)
- Correction de la Thunstrasse à Muri (6)
- Réfection de la traversée de Münsigen (6)
- Gestion du trafic de la région de Berne Nord (en partie dans l'AIC III)
- Réfection de la Seftigenstrasse Berne–Köniz (projets SEFT 1-3, 221, nouveau)
- Déplacement de la Zimmerwaldstrasse (1221) et réaménagement du contournement de Kehrsatz (221, nouveau)
- Réfection de la Freiburgstrasse Berne–Köniz–Neuenegg (12, nouveau)

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 du carrefour Bären/centre de Münchenbuchsee (6, nouveau)
- Réfection de la traversée de Nidau (235, nouveau)
- Aménagement frontière Jura–Les Reussilles (248, nouveau)

- Réfection de la Bernstrasse à Bienne (axe de transport Marais-de-Brügg–Faubourg du Lac–Rusel, nouveau)
- Nouvelle construction de la jonction avec la rive droite du lac de Bienne (tunnel de Port, nouveau)

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

- Réaménagement routier du tronçon Berthoud–Oberburg–Hasle (désormais 23, cat. B ; auparavant 23, 229, 234.4, 240, 245, 245.4, 1402). Dans le cadre du réaménagement routier du tronçon Berthoud–Oberburg–Hasle, il est prévu de réaffecter les routes cantonales aux catégories et numéros de routes suivants :
 - Kalchofenstrasse (Rüegsaustrasse–contournement avec jonction) Hasle bei Burgdorf (désormais RC 229, cat. C ; auparavant RC 23, cat. B)
- Réaménagement du réseau routier d'Aarwangen (désormais RC 244, cat. B ; auparavant 1, 244, 1438, 1444)
 Dans le cadre du réaménagement du réseau routier d'Aarwangen, il est prévu de réaffecter les routes cantonales aux catégories et numéros de routes suivants :
 - Jurastrasse à Schwarzhäusern, Bannwil (contournement avec jonction–Aarwangenstrasse) (désormais RC 1444.1, cat. C ; auparavant RC 244, cat. B)
 - Jurastrasse à Bannwil, Aarwangen (Aarwangenstrasse–Schwarzhäusernstrasse) (désormais RC 1444, cat. C ; auparavant RC 244, cat. B)
 - Jurastrasse à Aarwangen (Schwarzhäuserstrasse–giratoire Wynaustrasse) (désormais RC 1438, cat. C ; auparavant RC 244, cat. B)
- Examen d'opportunité (EO) du contournement d'Utzenstorf (nouveau) : l'opportunité de réaliser un contournement d'Utzenstorf sera examinée car ce projet induirait un important trafic. Cet EO a pour but de déterminer s'il est judicieux d'envisager un contournement et de créer une nouvelle jonction autoroutière.

3.3 Projets stratégiques en faveur du trafic cycliste

Les itinéraires cyclables assurant une fonction de réseau cantonal sont fixés dans le plan sectoriel pour le trafic cycliste. Le canton construit, exploite et entretient les itinéraires cyclables sur les routes cantonales et le long de celles-ci, ainsi que les voies cyclables cantonales à l'écart des routes cantonales (art. 45 lit. b LR). Le plan sectoriel mentionne également les corridors pour l'évaluation d'itinéraires prioritaires susceptibles d'impliquer un aménagement des routes cantonales, des voies cyclables cantonales et des routes communales.

Le canton assure l'examen, la planification, les études de projet ou la mise en œuvre des projets stratégiques suivants pour promouvoir le trafic cycliste. Sur les corridors mentionnés ci-dessous, l'étude de faisabilité est achevée, en cours ou en prévision :

Arrondissement d'ingénieur en chef I Oberland

- Voie cyclable cantonale Därligen–Leissigen
- Voie cyclable cantonale Interlaken Ouest–Därligen
- Liaison cyclable Schattenhalb, Willigen–Chirchet
- Liaison cyclable Heimberg–Uetendorf–Seftigen
- Itinéraire prioritaire dans la vallée de l'Aar (Kiesen–Thoune)
- Itinéraire prioritaire Thoune–Spiez
- Itinéraire prioritaire Lerchenfeld–Centre Oberland–Gwatt
- Itinéraire prioritaire Uetendorf–Thoune

Arrondissement d'ingénieur en chef II Berne-Mittelland

- Itinéraire prioritaire dans le Worblental
- Itinéraire prioritaire dans le Wangental (Berne–Thörishaus–Neuenegg)
- Itinéraire prioritaire dans la vallée de l'Aar (Berne–Münsigen–Kiesen)
- Itinéraire prioritaire Berne–Belp–Münsigen
- Itinéraire prioritaire Münsigen–Konolfingen
- Itinéraire prioritaire Berne–Zollikofen–Schönbühl
- Voie cyclable Laupen–Gümmenen

Arrondissement d'ingénieur en chef III Seeland/Jura bernois

- Voie cyclable Villeret–Cormoret
- Voie cyclable Renan–La Cibourg
- Voie cyclable Tramelan–Tavannes
- Itinéraire prioritaire Lyss–Aarberg
- Itinéraire prioritaire Bienne–Lyss
- Itinéraire prioritaire Bienne–Longeau–limite du canton de Soleure
- Itinéraire prioritaire Bienne–Ipsach (–Sutz-Lattrigen)
- Voie cyclable Schüpfen–Kosthofen
- Voie cyclable Dotzigen–Büren–Rüti–Leuzigen–limite du canton de Soleure
- Voie cyclable La Neuveville–Douanne (réaffectation du tracé ferroviaire à Gléresse)

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

- Itinéraire prioritaire Herzogenbuchsee–Langenthal–limite du canton d'Argovie
- Itinéraire prioritaire Aarwangen–Langenthal–Lotzwil
- Itinéraire prioritaire Lützelflüh–Berthoud–Kirchberg (y compris piste cyclable Oberburg–Hasle)
- Itinéraire prioritaire Berthoud–Schönbühl
- Liaison cyclable sur le tronçon Schafhausen–Hasle
- Liaison cyclable dans la vallée d'Unterberg
- Voie cyclable Wiedlisbach–Wangen an der Aare
- Voie cyclable Aarwangen–Niederbipp
- Voie cyclable Zollbrück–Obermatt

3.4 Projets importants pour le plan directeur

Les modifications du réseau routier d'importance stratégique visées au chiffre 3.2 sont pertinentes pour le plan directeur et seront intégrées au plan directeur cantonal. Les modifications en faveur du trafic cycliste selon le chiffre 3.3 seront intégrées au plan directeur cantonal si nécessaire.

4. Mesures

4.1 Routes et voies cyclables cantonales

Les projets stratégiques visés aux chiffres 3.2 et 3.3, de même que d'autres travaux pour lesquels des investissements de plus de deux millions de francs (nets) sont prévus, figurent à l'annexe « Mesures concernant les routes et voies cyclables cantonales ».

4.2 Routes nationales

La Confédération a chargé le canton de terminer les tronçons suivants dans le cadre de l'achèvement du réseau (l'année de mise en service prévue est indiquée entre parenthèses) :

- N5 Bienne, Champs-de-Boujean–Bienne, Marais-de-Brügg (fin des travaux prévue en 2022)
- Suppression de la lacune du réseau de l'A5 à Bienne (en attente de décision)^{1*}
- N16 Moutier Sud–Court (fin des travaux prévue en 2022)
- N16 Court–Loveresse (fin des travaux prévue en 2022)
- N16 Loveresse–Tavannes (fin des travaux prévue en 2022)

Dans le programme à long terme de la Confédération sur la construction des routes nationales, l'aménagement de la N8 Spiezwilser–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 ponctuel de ce tronçon soient approfondies. Le but est d'augmenter encore la sécurité pour le trafic cycliste.

Il relève de la compétence de la Confédération d'assurer l'aménagement et le maintien de la valeur du réseau de routes nationales actuel. 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.

4.3 Transferts de propriété et changements de classification

Le changement de propriété doit être effectué seulement si la fonction de la route l'exige. Voici les principes applicables en la matière (art. 7 et 8 LR) :

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.

¹ Il s'agit en premier lieu d'étudier la faisabilité d'un nouveau tracé de ligne au nord de Bienne (tunnel du Jura). Il convient en outre d'examiner si la jonction avec la rive droite du lac de Bienne (tunnel de Port) peut être reclassée en route nationale et si le canton peut assurer l'étude et la mise en œuvre du projet dans le cadre des travaux d'achèvement du réseau, qui s'inscrivent dans une conception globale des transports.

Les changements concrets de propriété sont énumérés dans l'annexe « Modifications prévues sur le réseau ». Après consultation des communes, le Conseil-exécutif les adopte par un arrêté spécifique, simultanément à l'arrêté sur le plan du réseau routier.

4.4 Mobilité combinée

Des installations de stationnement et des plateformes de correspondance dédiées aux deux-roues et aux véhicules personnels seront mises en place pour étendre la zone de desserte des transports publics (TP). Cette stratégie évite non seulement le développement et l'exploitation non rentables des TP dans les régions à faible densité de population, mais permet aussi d'intégrer les TP dans le système de transport pour que les déplacements ne se fassent pas exclusivement en voiture ou à moto. Pour que les passagers puissent utiliser les TP sur la plus longue distance possible, ils doivent en principe pouvoir prendre une correspondance au plus près de la cible. Aussi, le canton de Berne entend créer un réseau de communication décentralisé pour les installations de type park-and-ride (P+R) et bike-and-ride (B+R) ; la preuve du besoin doit dans ce cas être établie.

Le nouveau plan du réseau routier établit les installations de type park-and-ride et bike-and-ride d'importance régionale (art. 25, al. 4, lit. c LR), à savoir :

- Les installations P+R aisément accessibles depuis la route, situées au niveau des gares et des haltes ferroviaires ou à proximité d'arrêts de bus important qui sont éloignés des lignes ferroviaires. Ces installations se situent en général en dehors des agglomérations.
- Les installations B+R situées au niveau des gares, des haltes ferroviaires, des principaux arrêts de bus et de tram.

Le canton contribue également au financement des dépenses d'investissement prévues pour l'extension d'installations existantes. Les installations P+R et B+R doivent être garanties à long terme et, de ce fait, définies dans les plans communaux et régionaux de manière contraignante pour les autorités.

L'exploitation et l'entretien sont à la charge des requérants ou des exploitants d'installations qui assurent également le gros entretien et, le cas échéant, le remplacement des places supprimées. En principe, les installations P+R doivent offrir des places disponibles en permanence pour favoriser la mobilité combinée.

L'OPC règle les détails par voie de directive².

4.5 Routes d'approvisionnement

Les tronçons de routes cantonales et communales qui, conformément à l'article 10 OR, sont définis comme routes d'approvisionnement pour les transports exceptionnels de charges indivisibles, sont désignés dans l'annexe 1 de l'ordonnance sur les routes (voir présentation sur le Géoportail du canton de Berne). Ces routes doivent rester ouvertes, conformément à l'article 11 OR.

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. L'Office des ponts et chaussées assure la surveillance du réseau des routes d'approvisionnement.

² Subventions cantonales pour les investissements en faveur des installations de mobilité combinée, directive, OPC, 2018.

5. Investissements nécessaires à moyen et à long terme

5.1 Marge de manœuvre

Les mesures prévues sur les routes et voies cyclables cantonales sont attribuées à quatre 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 au niveau 3 ou 4. Elles sont ensuite associées au niveau 1.

Définition des niveaux :

1. Projets en construction
2. Projets de maintien de la valeur
3. Projets d'amélioration de la sécurité routière et de compatibilité du trafic avec le site
4. Projets destinés à garantir une capacité suffisante (projets d'aménagement et de nouvelles constructions)

5.2 Moyens financiers nécessaires pour les routes cantonales

Les moyens financiers nécessaires ont pu être déterminés en reclassant les mesures par ordre de priorité. Ils sont toutefois toujours supérieurs aux sommes d'environ 130 millions de francs par an demandées dans le budget et le plan financier 2022–2025, et également les années suivantes. Dans une certaine mesure, il est opportun que le coût du plan sectoriel dépasse les prévisions budgétaires car la phase de développement de plusieurs projets connaît des retards et les ressources financières ne peuvent pas être utilisées dans les délais prévus (par exemple, en cas de retard dû à des oppositions et des recours).

Les infrastructures étant vieillissantes, 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) augmentent, ce qui diminue la marge de manœuvre financière pour les mesures visant à développer davantage le réseau routier. Même si le Fonds d'infrastructure de la Confédération permet au canton de mettre en œuvre d'importants projets d'aménagement qui ne seraient pas réalisables autrement, des moyens supplémentaires sont nécessaires pour mener des projets de nouvelles constructions, aussi bien pour le trafic motorisé que pour la mobilité douce.

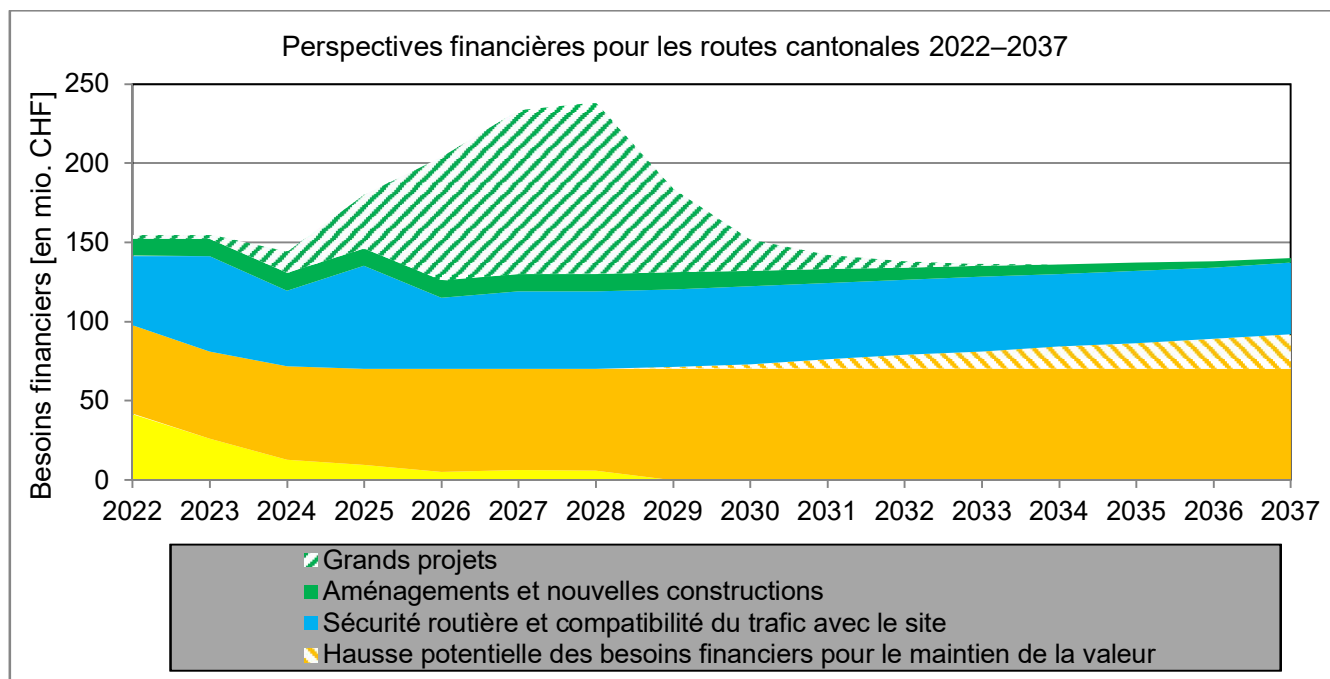


Illustration : Perspectives financières pour les routes cantonales 2022–2037 (représentation schématique)

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.

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 et des transports est tenue de mettre à jour le plan du réseau routier et d'en informer régulièrement les personnes concernées. Les ajouts ou adaptations de grande ampleur doivent être soumis à l'approbation du Conseil-exécutif.
- 6.3 La Direction de l'intérieur et de la justice est tenue, dans le cadre du prochain controlling ordinaire, de mettre à jour les modifications dans le plan directeur cantonal.

Le nouveau plan du réseau routier s'applique à partir de la date de décision et remplace l'ancien plan du réseau routier du 12 juin 2013, adapté en date du 31 mai 2017.

Au nom du Conseil-exécutif



Christoph Auer
Chancelier

Destinataire

- Grand Conseil

Annexes

- Réseau de routes cantonales, y compris changements stratégiques
- Mesures concernant les routes et voies cyclables cantonales
- Modifications prévues sur le réseau