

25.06.12 La directrice
OPC/Lr
33583 B. Egger-Jenzer

1579

Office des ponts et chaussées : Plan du réseau routier 2013 – 2028

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, 86
- Ordonnance du 29 octobre 2008 sur les routes (OR, RSB 732.111.1), articles 6, 11
- Loi du 9 juin 1985 sur les constructions (LC, RSB 721.0), articles 53 à 56, 58, 103, 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 2118 km 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 cantonales, doit être transférée à la Confédération. 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 relève 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 relève 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'est pas déterminée.
 - Saanen – Gstaad – Col du Pillon (142)
 - Jonction autoroutière de Wilderswil – Grindelwald / Lauterbrunnen (221 / 222)
 - Frutigen – Adelboden (223.1)
 - (Fribourg) – Schwarzenburg – Riggisberg – Seftigen – Thoun – Schallenberg – Schangnau – (Wigglen) (189 / 221 / 229.4)
 - (Chiètres) – Kallnach – Aarberg – jonction autoroutière de Lyss Sud (22)
 - Moutier – Crémines – limite cantonale (30)
 - Jonction autoroutière de Kirchberg – Berthoud – Huttwil – limite 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)
 - A l'heure actuelle, le canton assure la planification, les études de projet ou la mise en œuvre des projets stratégiques¹ suivants :

Arrondissement d'ingénieur en chef I Oberland

- Contournement de Thoun par le nord (début des travaux en 2013)
- Contournement de Wilderswil, y compris mesures de gestion du trafic pour la traversée de la localité (221)
- Aménagement Willigen – Chirchet (6 ; renforcement et ajout de bandes cyclables)
- 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 ; début des travaux 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 élevés (généralement supérieurs à dix millions de francs) ou que les répercussions sont 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)
- Bretelle d'accès à l'Emmental (23), y compris mesures de gestion du trafic**
- Bretelle d'accès à la Haute-Argovie (244), y compris mesures de gestion du trafic**

** Le canton a demandé à ce que ces deux routes soient intégrées au réseau routier national par le biais d'une initiative cantonale.

3.3 Projets pertinents pour le plan directeur

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

4 MESURES CONCERNANT LE RÉSEAU DES ROUTES CANTONALES

4.1 Routes cantonales

Les projets stratégiques du chapitre 3.2 et les mesures supplémentaires qui entraînent des dépenses nouvelles supérieures à deux millions de francs sont repris à l'*Annexe 2 : liste des mesures concernant les routes cantonales*, qui mentionne leur état d'avancement 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)

- o 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.
- o 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.
- o 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 pallier 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 nationales.
- 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 – 6. En outre, toutes les gares, stations et arrêts des chemins de fer peuvent potentiellement être subventionnés au titre d'installations bike-and-ride.

4.5 Routes d'approvisionnement

Il faut assurer la praticabilité des routes d'approvisionnement citées en annexe de l'ordonnance sur les routes. Le propriétaire doit 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 lutte 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
- 6 Projets destinés à améliorer la qualité de la desserte sur les autres routes cantonales (aménagement et construction)

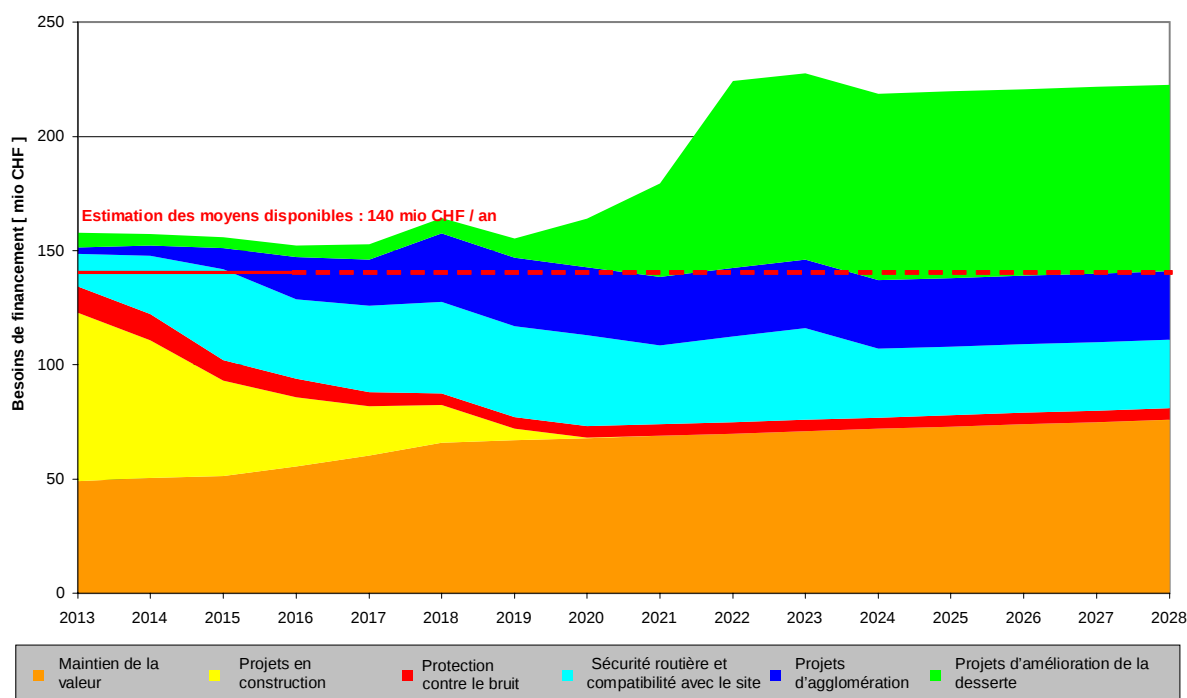
5.2 Moyens financiers nécessaires pour les routes cantonales

Les moyens financiers nécessaires sont le résultat d'un processus strict de fixation des priorités. Ils sont toutefois toujours supérieurs aux sommes d'environ 140 millions de francs par an inscrites au budget et au plan financier 2013 – 2016, et également les années suivantes. Dans une certaine mesure, il est normal que le coût du plan sectoriel dépasse les prévisions budgétaires. Cela permet de réagir à court terme aux imprévus qui perturbent le déroulement du projet (par exemple, en cas de retard dû à des oppositions et des recours). Au regard des futurs crédits-cadre d'investissement, il est nécessaire d'établir de nouvelles priorités, en fonction des moyens financiers effectivement disponibles.

La réalisation des deux jonctions autoroutières de l'Emmental et de la Haute-Argovie figure aussi dans les fonds nécessaires. L'illustration ci-après montre que ces grands projets entraînent une forte augmentation des besoins financiers, que le canton ne peut pas assumer seul, pour le niveau 6 « Projets d'amélioration de la desserte » (en vert ci-après) à partir de 2021 probablement. Le contournement de Wilderswil génère également des coûts élevés à partir de 2019 selon toute vraisemblance.

En raison des besoins financiers croissants liés au maintien de la valeur ainsi qu'aux investissements dans la sécurité routière et la compatibilité du trafic avec le site (sécurité des piétons et des cyclistes, élimination des zones d'accident), la marge de manœuvre financière diminue pour les mesures visant à développer le réseau routier. Même si le Fonds d'infrastructure de la Confédération permet aux communes et aux cantons de mettre en œuvre certains projets d'aménagement qui ne seraient pas réalisables autrement, des moyens supplémentaires sont nécessaires pour réaliser tous les projets.

Besoins de financement pour les routes cantonales 2013 - 2028



Les moyens financiers prévus, qui s'élèvent actuellement à quelque 140 millions 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 n'ont pas encore été déduites.

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 au Conseil-exécutif pour approbation.
- 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 la Confédération pour approbation et d'en informer les destinataires.
- 6.4 Conformément au programme de construction des routes 2011 – 2013, la Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie est habilitée à donner des man-