

## Mesure B\_15 «Routes d'approvisionnement pour des transports exceptionnels»

### Explications

Les routes d'approvisionnement pour les transports exceptionnels, définies en annexe à l'article 10 de l'ordonnance du 29 octobre 2008 sur les routes (OR), permettent de relier les centrales et les sous-stations existantes et prévues du secteur de l'électricité à des places de transbordement situées dans les gares. En réalité toutefois, ces places ne sont pas suffisamment prises en compte et sont parfois supprimées sans consultation du canton.

Dans la pratique, des autorisations spéciales pour les transports exceptionnels sont en outre souvent délivrées exclusivement pour des transports par la route. Les opérations de chargement de la route au rail se font alors très rares. Au lieu de cela, des marchandises volumineuses (jusqu'à 4,5 mètres de haut) et lourdes (jusqu'à 240 tonnes) sont transportées sur de longs tronçons via les routes nationales, la plupart du temps de nuit, et la répartition fine s'effectue ensuite sur des routes cantonales et communales. Des charges plus hautes, mais souvent plus légères, sont transportées sur des routes cantonales et communales adaptées à cet effet. Les transports exceptionnels effectifs ont donc seulement en partie lieu sur les routes définies dans l'OR. Ce phénomène contraste avec la position de l'OFROU, qui n'entend pas intégrer les routes nationales dans le réseau des routes d'approvisionnement.

Ce décalage entre les routes devant rester accessibles et les transports réellement effectués augmente le risque que des tronçons importants pour les transports exceptionnels ne soient pas garantis et, parallèlement, que des investissements soient consentis pour des routes inappropriées.

La nouvelle fiche de mesure assure l'évaluation des besoins en matière de transport (en particulier dans le secteur de l'électricité) et donc des routes d'approvisionnement nécessaires pour les transports exceptionnels. L'analyse stratégique doit être coordonnée avec la Confédération (OFROU et OFT). Celle-ci définira idéalement dans ses plans sectoriels concernant la route et le rail toutes les destinations vers lesquelles les cantons orientent (le cas échéant à nouveau) les routes d'approvisionnement pour les transports exceptionnels via les routes cantonales et communales.

Sur la base de cette évaluation, les tronçons de routes nationales concernés et les places de transbordement des gares nécessaires seront intégrés au plan directeur cantonal. Afin que, lors de l'élaboration des nouveaux contenus du plan directeur, des installations existantes ne soient pas supprimées avant que leur utilité ait été vérifiée, l'OPC doit être impliqué lorsqu'il s'agit de changements relatifs à des places de transbordement qui forment le point de départ de routes d'approvisionnement pour les transports exceptionnels selon l'annexe à l'article 10 de l'ordonnance sur les routes du canton de Berne. Ces sites sont énumérés ci-dessous.

### Places de transbordement et points de départ des routes d'approvisionnement pour les transports exceptionnels

Selon l'annexe à l'article 10 de l'ordonnance sur les routes du canton de Berne

Désignation	Coordonnées		Routes d'approvisionnement raccordées Selon l'annexe à l'article 10 OR	Remarques
	Y	X		
Bätterkinden, gare	607'254	219'848	3.22	
Berne, gare de marchandises	598'684	200'018	2.10, 2.11, 2.12	
Berne, gare de marchandises de Weyermannshaus	598'295	199'833	1.03, 2.10, 2.11, 3.08, 3.09, 3.10, 3.11, 3.18	
Bienne, gare de Mâche	586'191	221'041	1.10	
Bienne/Mâche, gare	587'668	221'887	2.22	
Bienne, gare de marchandises	585'988	220'895	4.33, 4.34, 4.35	

Désignation	Coordonnées		Routes d'approvisionnement raccordées Selon l'annexe à l'article 10 OR	Remarques
	Y	X		
Bienne, voie ferrée industrielle Est, Boujean (voie ferrée industrielle Gassmann / SABAG)	589'206	223'242	1.09	
Bolligen, gare	604'402	202'146	1.06	
Brügg, gare	587'781	219'236	2.18, 4.31	
Brügg, raccordement N5 Brügg	586'580	219'200	2.21, 4.31, 4.34	Remplace voie ind. entrep. Notz
Berthoud, Buchmatt, voie ferrée industrielle	612'323	212'955	4.47	
Burgstein/Wattenwil, gare	606'389	181'984	1.05	
Court, gare	592'713	232'222	2.26	
Frutigen, gare	616'242	159'934	4.12, 4.13	
Gampelen, gare	570'952	206'529	4.36, 4.37	
Grosshöchstetten, gare	614'949	194'791	2.13, 2.14	
Herzogenbuchsee, voie Biblis	619'645	227'056	1.14, 4.48	Remplace gare Herzogenbuchsee
Innertkirchen, station MIB	660'686	172'659	2.01, 2.02, 2.03, 2.04, 2.05, 2.06	
Interlaken-Ouest, gare de marchandises	631'550	169'638	2.07, 4.08, 4.09, 4.10	
Kehrsatz, gare	602'547	195'325	3.19	
Langenthal (gare de marchandises, voie L5)	624'944	229'365	1.17, 2.30, 3.25, 3.26	Remplace Berthoud
Lengnau, gare	594'536	225'388	4.30	
Lyss, gare	589'886	214'044	2.17	
Madiswil, gare	627'081	223'967	2.32	
Oberburg, gare	614'451	209'924	3.30	
Reconvilier, gare	584'354	231'653	2.24	
Reuchenette, gare	585'447	226'574	2.25	
Spiez, gare	618'460	170'664	3.03, 3.04, 4.14	
Steffisburg, gare	613'508	180'207	3.07, 4.23, 4.24, 4.25	
Steffisburg, voie ferrée de Schweizer SA (Schwäbis)	613'838	179'042	2.08	
Sumiswald-Grünen, gare	622'712	208'296	3.24	
Tavannes, gare	581'994	229'883	4.38	
Thoune, gare de marchandises	613'986	178'741	3.05, 3.06	
Wichtrach, gare	609'970	187'792	2.09	
Wimmis, gare	615'066	169'389	1.04, 3.02	
Zweisimmen, gare de marchandises	595'135	155'681	3.01, 4.17, 4.18	