

Développer le réseau de routes nationales

Objectif

Achèvement du réseau : le canton de Berne a largement achevé le réseau de routes nationales qui avait été décidé. Il lui reste à trouver une solution pour combler à long terme la lacune du réseau à Bienne.

Développement du réseau : à certains endroits et aux heures de pointe, les routes nationales n'ont plus les capacités suffisantes pour répondre aux exigences du développement concentré de l'urbanisation dans les zones fortement urbanisées, les pôles de développement économique et les zones résidentielles à développer. Le trafic sur les routes nationales doit être maintenu fluide afin de prévenir le trafic d'évitement sur le réseau routier en aval. Le canton promeut ses intérêts vis-à-vis de la Confédération à cet égard.

Objectifs principaux : B Faire concorder le développement des transports et communications et l'urbanisation

Intervenants

Canton de Berne	OPC
Confédération	Office fédéral des routes
Régions	Toutes les régions
Communes	Plusieurs

Réalisation

<input checked="" type="checkbox"/>	À court terme	jusqu'en 2026
<input checked="" type="checkbox"/>	À moyen terme	entre 2027 et 2030
<input checked="" type="checkbox"/>	Tâche durable	

État de la coordination

en général :
Coordination réglée

Responsabilité : OPC

Mesure

L'augmentation continue du trafic routier se traduit, dans le canton de Berne comme ailleurs, par une surcharge croissante des capacités routières actuelles. Les principaux goulets d'étranglement se situent sur le réseau routier de base dans les agglomérations et sur le réseau routier d'importance nationale. Ils conduisent par contrecoup à des embouteillages sur le réseau local adjacent ainsi qu'aux interfaces entre routes nationales et locales. Les mesures visant à supprimer les goulets d'étranglement du réseau routier national sont donc une priorité absolue. Pour le canton de Berne, la garantie et la mise en œuvre des mesures d'infrastructure afférentes sont deux éléments essentiels, notamment pour parvenir à la concentration visée du développement urbain. Il convient par ailleurs d'intégrer de manière optimale les routes nationales aux plans régionaux de gestion du trafic (FM B_08) et de tirer parti des opportunités d'extension du réseau (FM B_09 et R_13).

Le canton s'emploie à faire valider par la Confédération les aménagements prioritaires de son réseau routier national conformément aux orientations définies (cf. verso).

Le canton épaula les communes dans la défense de leurs intérêts communaux pour ce qui touche à la qualité du logement et des quartiers d'habitation.

Démarche

Tâche durable : achèvement du réseau dans la région de Bienne sous la direction du canton. Collaboration active aux études d'opportunité, conceptions, planifications et projets de la Confédération ; prise d'influence du canton dans le cadre des procédures de consultation et autres démarches similaires.

Interdépendances/objectifs en concurrence

Hormis l'achèvement du réseau, qui est du ressort du canton, la responsabilité des routes nationales incombe à la Confédération, qui a pour premier devoir de veiller à la fluidité et à la sécurité du trafic sur le réseau des routes nationales. Le canton se doit de faire valoir ses intérêts (p. ex. article sur le climat de la Constitution cantonale) de manière efficace et pertinente, afin que le développement urbain ne soit pas entravé par un manque de capacités sur les routes nationales ou par une coordination insuffisante des mesures de gestion du trafic (FM B_08) entre les propriétaires de routes. Il veille en outre à ce que l'utilisation des terres cultivables reste proportionnée.

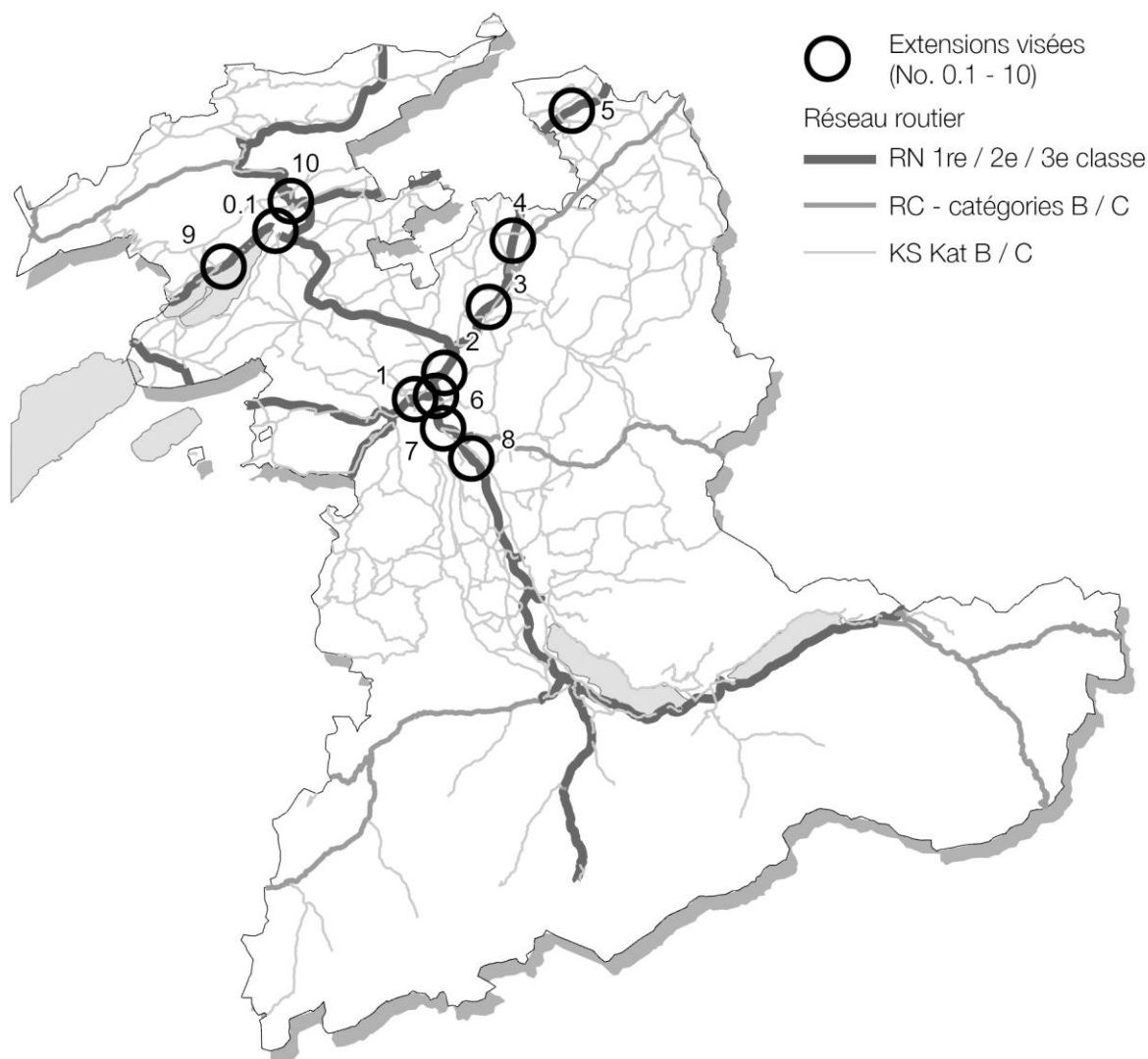
Études de base

- Législation fédérale sur les routes nationales
- Plan sectoriel des transports de la Confédération, partie Programme
- Plan sectoriel des transports de la Confédération, partie Infrastructure route
- Programme de développement stratégique (PRODES) des routes nationales
- Plan du réseau routier
- Plan sectoriel pour le trafic cycliste

Indications pour le controlling

Intégration des passages correspondants dans le programme de développement stratégique (PRODES) des routes nationales en vigueur

Extensions visées par la Confédération du réseau de routes nationales



RN: routes nationales, RC: routes cantonales, catégorie A, B ou C selon le plan du réseau routier (art. 25, al. 2 LR). Des précisions sur le réseau routier cantonal selon le plan du réseau routier peuvent être obtenues sur Internet, à l'adresse www.be.ch/plandirecteur.

N°	RN	Tronçon → Projet	Évaluation de la Confédération (PRODES et SIN)	Orientation du canton
0,1	A5	Solution pour combler à long terme la lacune du réseau à Bienne	Élément Décision relative au réseau	Suivant les préconisations du groupe de dialogue, le canton de Berne a abandonné en décembre 2020 le projet d'exécution du contournement ouest de Bienne par l'A5. En janvier 2021, le DETEC a annulé la procédure d'approbation des plans à la demande du canton et levé le ban d'expropriation. Une nouvelle organisation faîtière de projet, baptisée « Espace Biel/Bienne.Nidau » (EBBN), a été créée en 2021 pour poursuivre les recommandations du groupe de dialogue. Elle coordonne et pilote la mise en œuvre des différentes planifications et mesures, vérifie

				leur efficacité dans le cadre d'un monitoring et d'un controlling et assure la participation nécessaire. Dans le cadre de l'EBBN, il est également prévu d'examiner l'opportunité d'une bretelle d'accès à la rive droite du lac de Biemme (tunnel de Port) et de réaliser une étude pour une solution visant à combler à long terme la lacune du réseau routier national.
1	A1	Weyermannshaus– Wankdorf → Augmentation des capacités	Horizon de réalisation 2040, information préalable	Les goulets d'étranglement doivent être éliminés à court et moyen terme par la mise en œuvre de toutes les mesures possibles sur le profil de la route. Dans la perspective des travaux d'extension des capacités qui seront réalisés à long terme, il convient notamment d'étudier de près les effets sur le système de transport dans la ville et la région de Berne et d'examiner l'opportunité d'un itinéraire cyclable prioritaire.
2	A1	Wankdorf–Schönbühl → PEG, élargissement à huit pistes → Demi-jonction à Grauholz	Horizon de réalisation 2030, étape d'aménagement 2023, coordination réglée Information préalable	L'élargissement à huit pistes est important pour que la gestion du trafic de rang supérieur fonctionne au nord de Berne. Sous la direction de la région, il convient d'examiner l'opportunité d'une demi-jonction à Grauholz. Les mesures relatives à ce tronçon doivent être coordonnées avec le projet de gestion du trafic au nord de Berne (cf. FM B_08).
3	A1	Schönbühl–Kirchberg → PEG, élargissement à six pistes	Horizon de réalisation 2030, étape d'aménagement 2023, coordination réglée	Le canton soutient cette mesure.
4	A1	Kirchberg–Luterbach → Élargissement à six pistes	Autres horizons de réalisation, information préalable	Le canton soutient cette mesure.
5	A1	Luterbach–Härkingen → PEG, élargissement à six pistes	Horizon de réalisation 2030, étape d'aménagement 2014, coordination réglée	Le canton soutient cette mesure.
6	A6	Jonction de Wankdorf	Ne relève pas du PRODES, coordination réglée	Le canton soutient cette mesure.
7	A6	Wankdorf–Muri → PEG, contournement 2029-2038	Horizon de réalisation 2030 Coordination en cours	Le canton soutient cette mesure. Il s'agit d'assurer la coordination avec les projets de GT dans la région bernoise et de tirer parti des opportunités de concentration

				de l'urbanisation et de sécurité de la circulation pour la mobilité douce (transformation de l'actuel tronçon autoroutier en axe routier urbain) (FM R_13).
8	A6	Muri–Rubigen → Examen d'une R-BAU → Élargissement à six pistes	Fait défaut Information préalable Autres horizons de réalisation	Avant tout élargissement, examiner la possibilité d'une réaffectation de la bande d'arrêt d'urgence
9	A5	Douanne → Prolongement du tunnel (nouvel accès est)	Ne relève pas du PRODES Coordination réglée	Le projet réduit les nuisances sur un paysage de vignobles sensible d'importance nationale et sur le village historique de Douanne. Le canton salue le projet et se mobilise pour une mise en œuvre rapide.
10	A16	Bienne Nord–Reuchenette → Nouveau tracé pour le trafic cycliste dans le cadre de la planification de l'entretien des routes nationales → Jonction Bienne Nord	Ne relève pas du PRODES (plusieurs fois reporté dans la planification de l'entretien) Coordination réglée	Le Taubenloch est, sur une distance de 40 kilomètres en direction de l'ouest (Val de Travers) et de 40 kilomètres en direction de l'est (Oensingen–Thal), la seule route d'accès au Jura praticable par les cyclistes. La bande cyclable sur la route nationale dans le sens de la montée doit au plus vite être doublée d'une voie cyclable bidirectionnelle, remplaçant la bande cyclable dans le sens de la descente. Le projet approuvé sera mis en œuvre, le cas échéant en y apportant des modifications.

Abréviations :

Projets : PEG = programme d'élimination des goulets d'étranglement ; R-BAU = réaffectation de la bande d'arrêt d'urgence ; GT = gestion du trafic

Évaluation de la Confédération relative à l'état de la coordination : CC = coordination en cours ; CR = coordination réglée