

Développer le réseau de routes cantonales

Objectif

Le réseau routier cantonal est développé de manière ciblée en fonction des objectifs d'effet de la loi sur les routes. Priorité est donnée à l'entretien des infrastructures routières existantes, dont le coût augmente. Avant d'envisager ponctuellement des extensions de capacités, le canton s'efforce d'optimiser l'utilisation des capacités actuelles en mettant en œuvre une politique systématique de gestion du trafic. Les lacunes en matière de sécurité routière sont corrigées de manière ciblée. De nouvelles routes ne sont construites que si les objectifs ne peuvent pas être atteints autrement, si le ratio coût-efficacité est positif, si cela contribue à un développement concentré de l'urbanisation ainsi qu'à une croissance économique durable et enfin si le respect de l'être humain comme de l'environnement est garanti.

Les projets stratégiques fondés sur le plan du réseau routier sont repris dans le plan directeur. Ils nécessitent de peser les intérêts en présence et de les coordonner avec le développement du territoire et du milieu bâti. Le trafic doit être organisé de manière à être le plus compatible possible avec l'habitat et l'environnement, par exemple en aménageant l'espace routier en fonction des zones résidentielles.

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

Intervenants

Canton de Berne OPC
OACOT
OTP
Confédération Office fédéral des routes
Office fédéral du développement territorial
Régions Toutes les régions

Réalisation

À court terme
 À moyen terme
 Tâche durable

État de la coordination en général*:

Coordination réglée

Responsabilité : OPC

Mesure

L'augmentation du trafic est telle que les infrastructures de transports publics ne pourront bientôt plus l'absorber. Il faut donc élaborer des stratégies pour éviter au maximum, gérer aussi harmonieusement que possible et transférer le trafic (stratégie ETGM du canton) en coordonnant les transports et l'urbanisation. La sécurité constitue une priorité, avec obligation d'identifier et de corriger les lacunes à cet égard. Le trafic de transit est autant que possible maintenu à l'écart des quartiers d'habitation et orienté vers le réseau en amont. L'aménagement des espaces routiers tient compte, autant que faire se peut, des espaces adjacents. Les trajets scolaires sont sûrs, directs et acceptables. La desserte et l'accessibilité des zones urbaines périphériques existantes sont assurées. Les nuisances (sonores, atmosphériques et lumineuses notamment) causées par le trafic sont réduites au minimum. Les mesures à prendre sur le réseau cantonal sont évaluées au regard du principe de proportionnalité et adaptées aux spécificités locales. Il peut notamment s'agir de fluidifier et canaliser le trafic, de limiter la vitesse, de poser des revêtements silencieux, d'aménager les espaces routiers urbains de manière à réduire les îlots de chaleur et à améliorer la qualité de vie. Toutes les mesures sont guidées par le principe de coexistence des moyens de transport routiers.

Démarche

La planification du réseau routier est coordonnée avec les autres planifications ayant trait aux transports, en particulier les conceptions régionales des transports et de l'urbanisation (CRTU). Une méthodologie uniforme est appliquée pour évaluer le besoin d'action et déterminer les solutions envisageables dans un premier temps ainsi que pour réaliser des analyses d'impact dans un second temps (aide de travail « Standards pour les routes cantonales ») ; elle intègre les personnes concernées dans le processus de planification et de participation. Il convient d'adapter les revêtements et les surfaces à leur environnement spatial et de tenir compte de leur effet sur l'ensemble du territoire. Pour s'acquitter de ses obligations en matière de protection contre le bruit routier, le canton mise sur des mesures à la source, en installant notamment des revêtements de chaussée peu bruyants. Les espaces routiers sont des espaces de circulation, mais aussi de séjour. Lorsque le profil de la chaussée le permet, il faut penser à planter des arbres ou des bandes de verdure en bordure de la route. Il est important de s'employer à améliorer la qualité de vie, en particulier dans les zones ayant une fonction de centre. En agglomération, il est recommandé d'associer l'aménagement de l'espace routier à des mesures de réduction de la chaleur. Veiller à la perméabilité des sols, prévoir des capacités de rétention d'eau et/ou conserver un potentiel de végétation spontanée avec des surfaces non imperméabilisées sont autant de facteurs qui contribuent à un climat urbain agréable. Dans le cadre des opérations de maintenance, de réfection, de démolition et de construction d'infrastructures de transport, de grandes quantités de matériaux de construction d'origine minérale sont déplacées ou transformées chaque année. Afin de préserver les ressources naturelles, le canton de Berne encourage le recours accru à des matériaux et éléments de construction de recyclage qui ont déjà été recyclés ou qui sont facilement recyclables et peuvent être réutilisés plusieurs fois.

Interdépendances/objectifs en concurrence

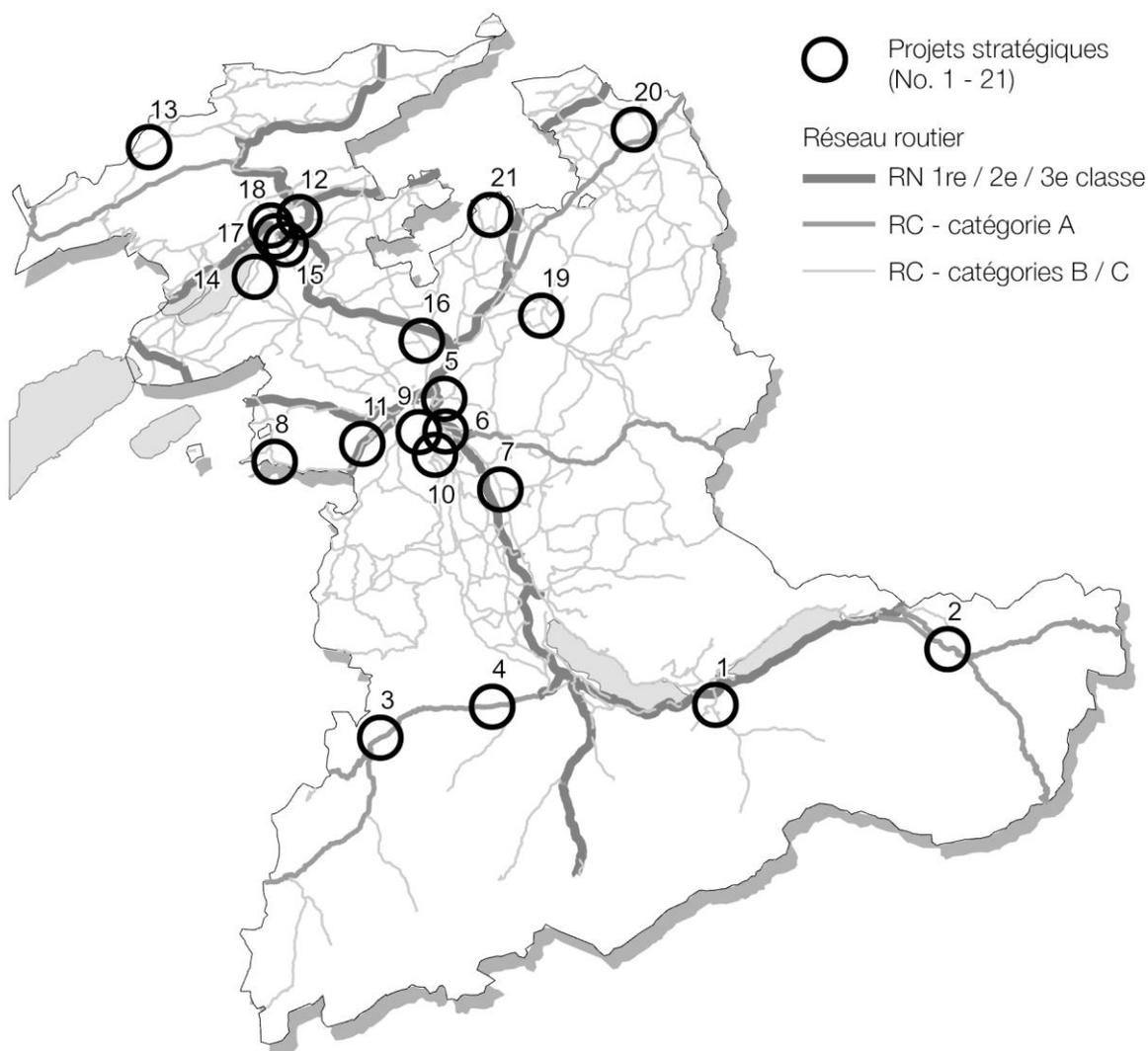
Études de base

- Loi sur les routes (LR)
- Ordonnance sur les routes (OR)
- Plan du réseau routier (PRR)
- Crédit-cadre d'investissement routier (CCI routier)
- Crédit-cadre pour le gros entretien des routes cantonales
- Stratégie de mobilité globale 2022 du canton de Berne

Indications pour le controlling

Le plan du réseau routier est adopté pour une durée de 16 ans. Il est révisé au bout de quatre ans et fait l'objet d'un remaniement complet à sa huitième année. Sur demande de la région, des contenus contraignants au niveau cantonal tirés des CRTU et des PA peuvent être transposés dans le plan du réseau routier dans le cadre des mises à jour.

Réseau routier et projets stratégiques



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.

Adaptations du réseau complémentaire de la Confédération

Le canton souhaite la prise en compte des routes cantonales suivantes lors d'un réexamen du réseau complémentaire ayant lieu dans les meilleurs délais :

Saanen – Gstaad – Col du Pillon (142)	Coordination en cours
Autobahnanschluss Wilderswil – Zweilütschinen – Grindelwald / Lauterbrunnen (221 / 222)	Coordination en cours
Frutigen – Adelboden (223.1)	Coordination en cours
Schwarzenburg – Riggisberg – Seftigen – Thun – Schallenberg – Schangnau (189 / 221 / 229.4)	Coordination en cours
(Kerzers) – Kallnach – Aarberg – Autobahnanschluss Lyss Süd (22)	Coordination en cours
Moutier – Crémines – limite cantonale (30)	Coordination en cours
Autobahnanschluss Kirchberg – Burgdorf – Ramsei – Huttwil – Kantonsgrenze (23)	Coordination en cours
Autobahnanschluss Niederbipp – Langenthal – Huttwil (244)	Coordination en cours
Autobahnanschluss Rubigen – Belp – Flughafen (221.2 / 221.3)	Information préalable
Ramsei – Langnau (243)	Information préalable

Projets stratégiques

Arrondissement d'ingénieur en chef I Oberland

1	Umfahrung Wilderswil inkl. flankierende Massnahmen auf der Ortsdurchfahrt (221) und inkl. Anschluss Flugplatzareal an A8 (Gemeindeprojekt)	Ausgangslage
2	Ausbau Willigen – Chirchet (6; Verstärkung und Ausbau mit Radstreifen)	Festsetzung
3	Sanierung Ortsdurchfahrten Simmental (11, Erlenbach, Boltigen)	Ausgangslage / Zwischenergebnis
4	Umfahrung Erlenbach im Simmental (11; Projektierungsbeginn ca. 2030)	Vororientierung

Arrondissement d'ingénieur en chef II Berne-Mittelland

5	Korrektion Bolligenstrasse Nord Bern und Ostermundigen (234)*	Ausgangslage
6	Korrektion Thunstrasse Muri (6)	Ausgangslage
7	Sanierung Ortsdurchfahrt Münsingen (6)	Ausgangslage
8	Verkehrssanierung Laupen (179, 233)	Ausgangslage
9	Sanierung Seftigenstrasse Bern-Köniz (Projekte SEFT 1 - 3, 221)*	Festsetzung
10	Verlegung Zimmerwaldstrasse (1221) und Umgestaltung Umfahrung Kehrsatz (221)*	Festsetzung
11	Sanierung Freiburgstrasse Bern-Köniz-Neuenegg (12)*	Festsetzung

Arrondissement d'ingénieur en chef III Seeland / Jura bernois

12	Mesures de gestion du trafic liées à la construction de la branche est de l'A5 à Bienne (5, 6, 235.1)	Données de base
13	Aménagement du tronçon limite cantonale – Les Reussilles (248.1)	Coordination réglée
14	Réfection et réaménagement de la traversée des localités sur la rive droite du lac de Bienne (237.1)	Coordination réglée
15	Étude d'opportunité du tunnel de Port	Information préalable
16	Réfection de la Bärenkreuzung / du centre de Münchenbuchsee (6)*	Coordination réglée
17	Réfection de la traversée de Nidau (235)*	Coordination réglée
18	Réfection de la Bernstrasse à Bienne (axe Marais-de-Brügg – Faubourg du Lac – Rusel)	Coordination en cours

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

19	Verkehrssanierung Burgdorf – Oberburg – Hasle (23)*	Festsetzung
20	Verkehrssanierung Aarwangen (244)	Festsetzung
21	Zweckmässigkeitsbeurteilung Umfahrung Utzenstorf	Vororientierung

* : fait partie intégrante d'un projet d'agglomération (PA)

Mesures de PA sous la direction des communes

Projets	État de la coordination
Heimberg, Neue Erschliessungsstrasse Heimberg Süd	Festsetzung
Thun, Erschliessung Ringstrasse ESP Thun Nord	Festsetzung
Steffisburg, Neue Erschliessungsstrasse	Festsetzung