



Directive

# Liaisons cyclables de remplacement – Décision, construction, exploitation et entretien

Prise en charge des coûts selon l'art. 49, al. 1a LR

Publication : Direction des travaux publics et des transports / Office des ponts et chaussées

01.08.2024



## Sommaire

<b>1.</b>	<b>État des lieux et objectif .....</b>	<b>3</b>
<b>2.</b>	<b>Champ d'application et délimitation .....</b>	<b>3</b>
<b>3.</b>	<b>Bases .....</b>	<b>4</b>
<b>4.</b>	<b>Principes .....</b>	<b>5</b>
4.1	Définition d'une liaison de remplacement .....	5
4.2	Infrastructures de transport disponibles .....	5
4.3	Standards d'aménagement applicables aux liaisons de remplacement .....	5
<b>5.</b>	<b>Aménagement de la route communale ou privée pour faire office de liaison de remplacement .....</b>	<b>6</b>
5.1	Compétence d'aménagement d'une liaison de remplacement.....	6
5.2	Études .....	6
5.3	Convention d'étude de projet d'une liaison de remplacement .....	6
5.4	Convention de construction d'une liaison de remplacement .....	6
5.5	Investissements liés à une liaison de remplacement et prise en charge des coûts .....	7
5.6	Décompte des investissements générés par l'aménagement d'une liaison de remplacement.....	7
<b>6.</b>	<b>Exploitation/entretien d'une liaison de remplacement .....</b>	<b>8</b>
6.1	Prise en charge des frais d'exploitation et d'entretien .....	8
6.2	Décompte des frais d'exploitation et d'entretien générés par une liaison de remplacement.....	9
6.3	Exigences en matière de décompte des frais d'exploitation et d'entretien .....	9
6.4	Règlement des frais d'exploitation et d'entretien afférents aux liaisons de remplacement.....	9
	<b>Annexe 1 : extrait des bases légales .....</b>	<b>10</b>
	<b>Annexe 2 : vérification de la qualification d'une liaison de remplacement .....</b>	<b>12</b>

## Impressum

Responsable de processus : Direction Service Planification – Kai Kattau

Validation : Conférence des arrondissements / Direction de l'office – Stefan Studer

Publication : Direction des travaux publics et des transports / Office des ponts et chaussées

Contact : [www.be.ch/opc](http://www.be.ch/opc)

## 1. État des lieux et objectif

Les réseaux de voies cyclables pour le trafic quotidien sont des voies de communication interconnectées, continues et attrayantes destinées aux cyclistes et dotées de diverses infrastructures. Ils se trouvent en règle générale à l'intérieur des zones urbanisées ou entre celles-ci, raccordent des localités importantes et comprennent des routes avec et sans bandes cyclables, des voies express cyclables, des pistes cyclables, des chemins, des parkings à vélos et d'autres infrastructures du même type.

Conformément aux principes fédéraux en matière de planification, les réseaux de voies cyclables doivent en particulier être suffisamment denses et suivre des tracés directs. Ils doivent être planifiés de manière à assurer la sécurité de leurs usagères et usagers ainsi qu'à séparer le trafic cycliste du trafic motorisé et de la mobilité piétonne, lorsqu'une telle séparation est réalisable et opportune.

La planification des réseaux de voies cyclables est une tâche commune que la Confédération, le canton, les régions et les communes assument de concert.

Dans le cadre de la révision de la loi sur les routes (LR), le législateur a introduit au 1<sup>er</sup> février 2024 une nouvelle disposition à l'article 49. Celui-ci contient désormais un alinéa 1a, en vertu duquel le canton assume les coûts de la voie cyclable s'il ne peut pas créer d'offre pour les vélos sur la route cantonale moyennant une charge proportionnellement raisonnable et si le plan sectoriel prévoit à ce titre de faire passer le trafic cycliste quotidien sur une route communale ou privée.

La présente directive répond aux principales questions que soulève l'application de l'article 49, alinéa 1a LR en corrélation avec l'article 33a, alinéa 1b de l'ordonnance sur les routes (OR) :

- Qu'est-ce qu'une liaison de remplacement pour le trafic cycliste quotidien ?
- De quelle manière et sur la base de quels critères une liaison de remplacement pour le trafic cycliste quotidien est-elle actée en lieu et place d'une piste cyclable sur une route cantonale ?
- À qui incombe la planification, l'étude de projet et la construction d'une liaison de remplacement ?  
Quelle est la procédure à suivre ?
- Où les liaisons de remplacement sont-elles consignées ?
- Quelles sont les dépenses d'investissement à la charge du canton ?
- Quels coûts d'entretien et d'exploitation le canton assume-t-il ?

La directive régleme l'application uniforme de l'article 49, alinéa 1a LR. Elle fixe les responsabilités et compétences entre le canton et les communes/tiers dans le domaine des routes communales ou privées et de leurs éléments constitutifs, dans la mesure où ceux-ci sont nécessaires à la gestion du trafic cycliste en tant que liaisons de remplacement.

Les parties s'engagent à coopérer en partenariat pour trouver une solution satisfaisante pour l'ensemble des parties prenantes concernées (art. 14 LR). Si les deux parties impliquées dans une coopération partenariale n'arrivent pas à se mettre d'accord, la Direction des travaux publics et des transports statue définitivement après les avoir entendues (art. 7 OR).

## 2. Champ d'application et délimitation

La présente directive s'applique exclusivement aux liaisons de remplacement au sens de l'article 49, alinéa 1a LR qui sont inscrites dans le plan sectoriel pour le réseau de voies cyclables (PSRVC).

Une démarcation claire s'impose par rapport aux voies cyclables sur routes communales ou privées (art. 45, al. 2, lit. c LR) qui ne font pas office d'itinéraire alternatif au trafic cycliste quotidien sur une route cantonale.

Les voies et pistes cyclables cantonales mentionnées à l'article 45, alinéa 2, lettres a et b LR ne constituent pas non plus des liaisons de remplacement en vertu de l'article 49, alinéa 1a LR.

L'annexe 2 « Vérification de la qualification d'une liaison de remplacement » fournit des informations contextuelles sur la faisabilité d'une liaison de remplacement et sur son inscription dans le plan sectoriel pour le réseau de voies cyclables.

### 3. Bases

#### Bases juridiques (cf. aussi l'extrait des bases légales en annexe 1)

- Loi fédérale du 18 mars 2022 sur les voies cyclables (LVC ; RS 705)
- Loi du 4 juin 2008 sur les routes (LR ; RSB 732.11)
- Ordonnance du 29 octobre 2008 sur les routes (OR ; RSB 732.111)
- Loi du 15 juin 2022 sur les finances (LFin ; RSB 620.0)
- Ordonnance du 16 novembre 2022 sur les finances (OFin ; RSB 621.1)
- Plan sectoriel actuellement en vigueur pour le réseau de voies cyclables, carte consultable sur le géoportail du canton de Berne : [www.agi.dij.be.ch/fr/start.html](http://www.agi.dij.be.ch/fr/start.html)

#### Normes

- Norme VSS SN 640 060 « Trafic des deux-roues légers ; bases »
- Norme VSS SN 40 201 « Profil géométrique type »
- Norme VSS SN 40 238 « Trafic des piétons et des deux-roues légers ; rampes, escaliers et rampes à gradins »
- Norme VSS SN 40 252 « Carrefours ; gestion des cycles »
- Norme VSS SN 40 240 « Traversées à l'usage des piétons et des deux-roues légers ; bases »
- Norme VSS SN 40 246 « Traversées à l'usage des piétons et des deux-roues légers ; passages inférieurs »
- Norme VSS SN 40 247a « Traversées à l'usage des piétons et des deux-roues légers ; passages supérieurs »
- Norme VSS SN 640 829a « Signaux routiers ; signalisation du trafic lent »

#### Autres bases

- Aide de travail « Standards pour les routes cantonales » de l'Office des ponts et chaussées du canton de Berne
- Aide de travail « Aménagements cyclables » de l'Office des ponts et chaussées du canton de Berne
- Directive « Umsetzung von Gemeindemassnahmen im Rahmen der Agglomerationsprogramme - Abschluss von Finanzierungsvereinbarungen » (directive sur la mise en œuvre de mesures communales dans le cadre des projets d'agglomération – conclusion de conventions de financement, disponible en allemand uniquement)
- Directive « Planification des réseaux de voies cyclables dans le canton de Berne » de l'Office des ponts et chaussées du canton de Berne
- Directive « Subventions cantonales pour les investissements en faveur des voies cyclables importantes sur les routes communales ou privées » de l'Office des ponts et chaussées du canton de Berne
- Directive « Routes cantonales/Répartition des tâches et des responsabilités entre le canton et les communes » de l'Office des ponts et chaussées du canton de Berne
- Directive « Subventions cantonales aux planifications des régions » du canton de Berne

## 4. Principes

### 4.1 Définition d'une liaison de remplacement

Sont considérées comme liaisons de remplacement en vertu de l'article 49, alinéa 1a LR :

- les voies cyclables sur les routes communales ou privées
- qui sont nécessaires à la circulation quotidienne des cyclistes,
- qui figurent dans le plan sectoriel pour le réseau de voies cyclables et
- qui remplacent les pistes cyclables sur une route cantonale.

Des liaisons de remplacement peuvent être décidées s'il n'est pas possible de créer une offre pour les vélos sur la route cantonale moyennant une charge proportionnellement raisonnable. C'est le cas lorsque les standards cantonaux en matière de voies cyclables ne peuvent pas être respectés et que le niveau de sécurité et d'attractivité visé ne peut en conséquence pas être atteint. Les liaisons de remplacement se substituent ainsi aux voies cyclables sur les routes cantonales.

Les voies cyclables pour la circulation quotidienne se trouvent en général à l'intérieur des zones urbanisées ou entre celles-ci. Il s'agit notamment de routes, de routes dotées de bandes cyclables, de voies express cyclables, de pistes cyclables et de chemins. Exception faite des pistes cyclables, les voies cyclables sont partagées avec d'autres modes de transport (comme le TIM, le trafic piéton ou les transports publics, par exemple).

Les liaisons de remplacement peuvent suppléer des voies express cyclables (VEC), des liaisons cyclables principales (LCP), des liaisons cyclables secondaires (LCS) et des voies cyclables dans le réseau de desserte (RD).

### 4.2 Infrastructures de transport disponibles

Des liaisons de remplacement pour le trafic cycliste quotidien sont aménagées sur des routes communales ou privées existantes qui sont, de par la loi, la propriété des communes ou de particuliers et qui relèvent de leur compétence.

La plupart du temps, les routes concernées continuent à accueillir en parallèle d'autres moyens de transport, s'y ajoute seulement la fonction supplémentaire de liaison cyclable de remplacement. Les mesures destinées à améliorer les routes communales ou privées au regard d'autres affectations ou d'utilisations préexistantes (p. ex. le TIM) doivent donc être clairement distinguées des mesures visant à aménager et exploiter la liaison de remplacement.

### 4.3 Standards d'aménagement applicables aux liaisons de remplacement

Les liaisons de remplacement doivent répondre aux mêmes exigences que les voies cyclables aménagées sur et le long des routes cantonales ou sur des pistes cyclables cantonales. Il convient donc d'appliquer les standards de référence cantonaux en matière de voies cyclables pour définir les mesures de réaménagement ou d'extension à prévoir sur les routes communales ou privées. Les standards correspondants figurent dans la réglementation de l'Office des ponts et chaussées du canton de Berne.

## **5. Aménagement de la route communale ou privée pour faire office de liaison de remplacement**

Sont considérées comme mesures de réaménagement ou d'extension les mesures prises sur des infrastructures existantes pour satisfaire aux exigences du trafic cycliste sur une liaison de remplacement (conformément à l'art. 49, al. 1a LR). Élargir la chaussée pour la doter de bandes cyclables en vue d'améliorer la sécurité peut ainsi constituer un exemple d'investissement en faveur du trafic cycliste.

### **5.1 Compétence d'aménagement d'une liaison de remplacement**

La conception et la réalisation de l'aménagement d'une route communale ou privée aux fins de liaison de remplacement sont du ressort de la commune. Si cette dernière n'est pas en mesure d'assurer la phase d'avant-projet et/ou de réalisation, elle peut convenir d'entente avec le canton que l'Office des ponts et chaussées prenne en charge l'une et/ou l'autre.

### **5.2 Études**

Le canton élabore les bases requises (études, etc.) pour justifier la mise en place d'une liaison de remplacement (y c. les variantes d'aménagement possibles sur la route cantonale, dans la mesure où elles s'avèrent nécessaires pour l'évaluation de la proportionnalité) en s'appuyant sur les éventuels concepts, études et plans directeurs communaux ou régionaux existants.

Le canton mène également l'étude de planification, qui sert de base à l'avant-projet de liaison de remplacement. D'entente avec la commune ou la région, il peut cependant déléguer cette tâche à l'une ou à l'autre moyennant indemnisation.

### **5.3 Convention d'étude de projet d'une liaison de remplacement**

La commune et les éventuels propriétaires des routes privées concluent avec l'arrondissement d'ingénieur en chef (AIC) en charge une convention d'étude de projet basée sur l'étude de planification.

Cette convention contient et précise notamment les points suivants :

- Déclaration d'intention confirmant la volonté de mettre conjointement en œuvre une mesure de remplacement
- Mandat d'étude de projet
- Désignation du mandant ou de la mandante et du maître ou de la maîtresse d'ouvrage
- Organisation de projet
- Étude de projet de la phase SIA à traiter (y c. la procédure d'autorisation)
- Financement des phases de projet de la convention d'étude de projet
- Calendrier général de planification et de mise en œuvre de la liaison de remplacement

### **5.4 Convention de construction d'une liaison de remplacement**

Une fois le projet avalisé, le canton et le ou la propriétaire de la route communale ou privée concernée concluent une convention de construction d'une liaison de remplacement pour l'élaboration et la réalisation des phases SIA d'appel d'offres et de réalisation.

Cette convention contient et précise notamment les points suivants :

- Déclaration d'intention confirmant la volonté d'aménager conjointement une liaison de remplacement
- Mandat de projet avec les objectifs définis en termes de coûts et de délais

- Désignation du mandant ou de la mandante et du maître d'ouvrage (commune ou AIC)
- Organisation de projet (groupe de suivi, etc.), y c. tâches et compétences des parties impliquées
- Désignation d'un accompagnateur ou d'une accompagnatrice de projet au sein de l'AIC en charge pour soutenir le chef ou la cheffe de projet dans le domaine du controlling
- Phases de projet à traiter conformément aux normes SIA
- Financement des mesures tenant compte des éventuelles contributions fédérales (en agglomération)
- Calendrier du projet récapitulant les principales échéances (en particulier les prises de décisions nécessaires de la part de parties impliquées dans le projet)

## 5.5 Investissements liés à une liaison de remplacement et prise en charge des coûts

Le canton supporte les coûts d'investissement qui, conformément aux normes, aides de travail et standards cantonaux en vigueur, sont indispensables à l'aménagement ou au gros entretien d'une liaison de remplacement pour le trafic cycliste. Il ne participe en revanche pas aux coûts liés aux mesures qui sortent de ce cadre. Lorsqu'un projet contient des éléments servant à des fins autres que le trafic cycliste (desserte, utilisation agricole ou sylvicole, p. ex.), le canton finance uniquement les composantes du projet axées sur le trafic cycliste.

**Le canton assume** les frais d'étude de projet, les émoluments d'autorisation, les coûts afférents aux mesures de communication, aux appels d'offres, à la construction, à la direction des travaux et à l'acquisition de terrain (achat de terrain, frais de géomètre et de notaire pour les inscriptions au registre foncier), y compris la TVA. Ce sont les « coûts du projet ».

**Le canton ne prend pas en charge** les frais inhérents aux prestations entièrement assumées par les services communaux et les membres des autorités.

Les coûts du projet font l'objet d'un premier chiffrage de l'AIC dans le cadre de l'étude de planification. Ils sont mis à jour par le ou la responsable des mesures à chaque phase du projet.

### Coûts de l'étude de projet :

Le canton assume les coûts liés à la phase d'avant-projet (norme SIA 31). Une fois l'avant-projet terminé, la participation des communes aux coûts des phases suivantes est examinée (coûts des composantes des mesures qui ne relèvent pas de l'aménagement de la liaison de remplacement, p. ex.). L'éventuelle participation communale aux frais est fixée sur la base des résultats de la phase d'avant-projet.

### Coûts de réalisation :

Les coûts de réalisation et leur répartition détaillée sont précisés lors de la phase d'avant-projet. À l'issue de l'avant-projet, les coûts doivent avoir été chiffrés à +/- 20 % en fonction du dimensionnement et des composantes du projet qui visent à aménager la route communale ou privée en une liaison de remplacement. L'estimation des coûts doit être validée par le canton et la commune.

Le canton définit le standard de la liaison de remplacement. La commune peut faire le choix d'un standard supérieur à condition de prendre en charge le surcoût de planification, de conception et de réalisation qui en résulte. Elle doit également supporter les coûts de planification, de conception et de réalisation des mesures destinées à des fins autres que le trafic cycliste.

## 5.6 Décompte des investissements générés par l'aménagement d'une liaison de remplacement

Si elle fait office de mandante et de maître d'ouvrage, la commune établit avec le canton le décompte des coûts liés à l'aménagement de la liaison de remplacement, en principe une fois celle-ci achevée et mise en service. L'arrondissement d'ingénieur en chef en charge vérifie l'exactitude du décompte final. Il signale aussitôt à la commune toute omission. Le décompte final contient les éléments suivants :

- Récapitulatif des coûts avec affectation de chaque poste de dépenses à l'une des natures comptables : étude de projet, travaux de construction, direction des travaux et acquisition de terrain
- Copie des factures originales avec justificatifs de paiement
- Documentation de l'état pré- et post-réalisation
- Note ou procès-verbal de réception : l'arrondissement d'ingénieur en chef en charge est convié à la réception de l'ouvrage. Les défauts constatés par ses soins doivent être corrigés avant l'établissement du décompte.
- Bulletin de versement

Le canton s'acquitte de sa participation dans un délai de 45 jours à compter de la réception du décompte final.

D'entente avec l'arrondissement d'ingénieur en chef en charge, les projets pluriannuels dont les coûts imputables sont particulièrement élevés (>100 000 francs) doivent faire l'objet de versements par acomptes, dont les montants sont calculés à partir des factures effectivement justifiées et acquittées à ce moment-là (base de 90 %). Toute demande en ce sens sera accompagnée d'un récapitulatif des factures, d'une liste des justificatifs et de la documentation présentant l'avancement des travaux.

## **6. Exploitation/entretien d'une liaison de remplacement**

La commune est chargée d'assurer l'entretien courant et le gros entretien de la liaison de remplacement (art. 41 LR). Le canton prend en charge les coûts correspondants pour autant qu'ils concernent la voie cyclable (art. 49 LR).

La commune et les éventuels propriétaires des routes privées concluent une convention d'exploitation et d'entretien avec l'arrondissement d'ingénieur en chef en charge (AIC) de l'Office des ponts et chaussées.

Cette convention contient et précise notamment les points suivants :

- Définition du tronçon de la liaison de remplacement
- Étendue des prestations et niveau de qualité fixé pour l'exploitation et l'entretien de la liaison de remplacement
- Répartition des frais d'exploitation et d'entretien imputables (cf. 6.1)
- Taux d'imputation ou forfaits éventuels

### **6.1 Prise en charge des frais d'exploitation et d'entretien**

Le canton prend en charge les coûts d'exploitation et d'entretien pour autant qu'ils concernent la voie cyclable (art. 49 LR).

Il s'agit des frais dits d'« entretien courant ». L'entretien courant comprend l'ensemble des mesures et des travaux requis pour que les routes soient sûres et exploitables (entretien des marquages, élagage de la végétation, nettoyage des routes et service hivernal, notamment), y compris les petites réparations (réparations mineures et mesures immédiates visant à garantir la sécurité du trafic et de l'exploitation : remise en état de nids de poule, de fissures dans le revêtement, de garde-corps, etc.).

Le gros entretien englobe quant à lui les mesures et travaux de maintien de la valeur, à savoir la réfection et la rénovation des routes.

Seuls les coûts résultant de l'aménagement d'une liaison de remplacement sont imputables. Les frais d'exploitation et d'entretien des éléments d'infrastructure qui ne relèvent pas de la voie cyclable sont à la charge de la commune. Les frais d'exploitation et d'entretien sont ventilés entre le canton et les communes, qui se mettent d'accord sur la répartition des coûts.

## **6.2 Décompte des frais d'exploitation et d'entretien générés par une liaison de remplacement**

La commune procède avec le canton à un décompte annuel des coûts effectivement occasionnés par l'exploitation et l'entretien de la liaison de remplacement (incluant les éventuels frais d'exploitation et d'entretien des routes privées, si celles-ci servent au trafic cycliste).

## **6.3 Exigences en matière de décompte des frais d'exploitation et d'entretien**

Le décompte des frais d'exploitation et d'entretien comprend les éléments suivants :

- Récapitulatif des coûts sur l'ensemble de la période de décompte (année d'exploitation)
- Attestation des prestations sur frais engagés (reporting ordinaire des prestations)
- Éventuelles factures de tiers, au pro rata le cas échéant

Les frais d'exploitation et d'entretien afférents aux routes privées sont à indiquer séparément. La commune est tenue de répercuter les frais d'exploitation et d'entretien des routes privées sur les particuliers concernés.

## **6.4 Règlement des frais d'exploitation et d'entretien afférents aux liaisons de remplacement**

L'arrondissement d'ingénieur en chef en charge vérifie l'exactitude du décompte des frais d'exploitation et d'entretien. Si certains éléments ont été omis ou ne sont pas conformes à la présente directive, l'AIC les réclame ou demande des explications à l'exploitant ou l'exploitante. Le canton s'acquitte du paiement dû dans un délai de 45 jours à compter de la réception du décompte final.

**Annexe 1 : extrait des bases légales**

Extrait de la **loi sur les routes** :

**Article 38** Responsabilités en matière de construction, d'exploitation et d'entretien

- <sup>1</sup> Le canton construit, exploite et entretient les routes cantonales.
- <sup>2</sup> Les communes sont responsables du nettoyage, de l'entretien de la végétation et du service hivernal sur les trottoirs le long des routes cantonales.

**Article 39** Standard de construction

- <sup>1</sup> Le canton définit le standard de construction des routes cantonales.
- <sup>2</sup> Les communes peuvent commander un standard supérieur moyennant paiement des coûts supplémentaires.

**Article 40** Standard d'entretien

- <sup>1</sup> L'entretien des routes cantonales comprend l'entretien courant et le gros entretien.
- <sup>2</sup> L'entretien se fait dans le respect de l'environnement et de façon économique.
- <sup>3</sup> Le service d'hiver ne comprend pas le maintien des accès latéraux à la route cantonale ni l'évacuation de la neige.
- <sup>4</sup> Il peut être renoncé au service d'hiver lorsque l'intérêt public n'exige pas de maintenir la route ouverte ou lorsque, pour des raisons de sécurité, un tel service n'est pas possible sans frais disproportionnés.

**Article 41** Routes communales

- <sup>1</sup> Les communes planifient, construisent, exploitent et entretiennent les routes communales.
- <sup>2</sup> Il peut être renoncé au service d'hiver lorsque l'intérêt public n'exige pas de maintenir la route ouverte ou lorsque, pour des raisons de sécurité, un tel service n'est pas possible sans frais disproportionnés.

**Article 42** Routes privées affectées à l'usage commun

- <sup>1</sup> Les propriétaires privés exploitent et entretiennent les routes privées affectées à l'usage commun pour autant que cette compétence n'échoit pas à la commune ou au canton.

**Article 45** Plan sectoriel pour le réseau de voies cyclables

- <sup>2</sup> Le plan sectoriel pour le réseau de voies cyclables fixe les voies cyclables assurant une fonction de réseau cantonal pour le trafic cycliste quotidien et de loisirs. Ce sont :
  - a les voies cyclables cantonales sur et le long des routes cantonales et des routes nationales de 3<sup>e</sup> classe,
  - b les pistes cyclables cantonales à l'écart des routes cantonales,
  - c les voies cyclables importantes sur les routes communales ou privées,
  - d les itinéraires VTT importants.
- <sup>3</sup> Le plan sectoriel pour le réseau de voies cyclables fixe les voies cyclables présentant un potentiel très élevé, élevé ou moyen pour le trafic cycliste quotidien.
- <sup>4</sup> L'inscription d'un itinéraire cyclable communal dans le plan sectoriel pour le réseau de voies cyclables requiert une base préalable dans un plan communal ou régional, ou nécessite l'approbation de l'ensemble des communes concernées.

**Article 46** Voies cyclables cantonales

- <sup>1</sup> Le canton construit, exploite et entretient les voies cyclables selon l'article 45, alinéa 2, lettres a et b.
- <sup>2</sup> La procédure d'autorisation observe les dispositions relatives à l'autorisation de routes cantonales.

**Article 47** Voies cyclables communales

- <sup>1</sup> Les communes planifient, construisent et entretiennent
  - a les voies cyclables selon l'article 45, alinéa 2, lettre c,

- b les itinéraires VTT selon l'article 45, alinéa 2, lettre d,
- c les autres voies cyclables communales.

**Article 49** Prise en charge des coûts

<sup>1</sup> Le canton assume les coûts inhérents à l'exécution de ses tâches.

<sup>1a</sup> Si le canton ne peut pas créer d'offre pour les vélos sur la route cantonale moyennant une charge proportionnellement raisonnable et que le plan sectoriel prévoit à la place de faire passer le trafic cycliste quotidien sur une route communale ou privée, le canton assume les coûts de la voie cyclable.

<sup>2</sup> Chaque commune assume les coûts inhérents à l'exécution de ses tâches.

### Annexe 2 : vérification de la qualification d'une liaison de remplacement

S'agissant de clarifier la question du passage de voies cyclables à l'écart de la route cantonale, différentes options peuvent être envisagées (Figure 1).

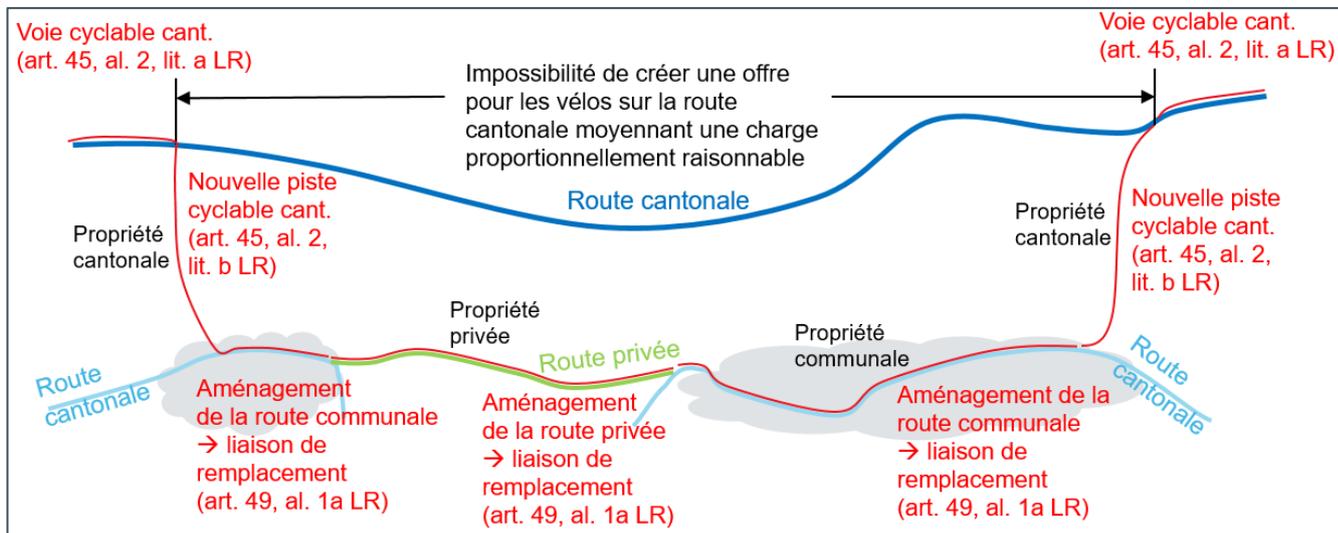


Figure 1 : représentation schématique du passage de voies cyclables à l'écart de la route cantonale

Il existe en principe deux options alternatives à la route cantonale, qui nécessitent chacune d'adapter la planification des réseaux de voies cyclables (PRVC).

Le canton peut faire le choix :

- de créer une nouvelle piste cyclable cantonale à l'écart de la route cantonale ou
- de faire passer le trafic cycliste sur une route communale ou privée existante (liaison de remplacement).

Si un itinéraire alternatif via une route communale ou privée est envisageable, il y a quatre étapes à suivre pour s'assurer que la liaison de remplacement pourra être inscrite dans le PSRVC (Figure 2) :

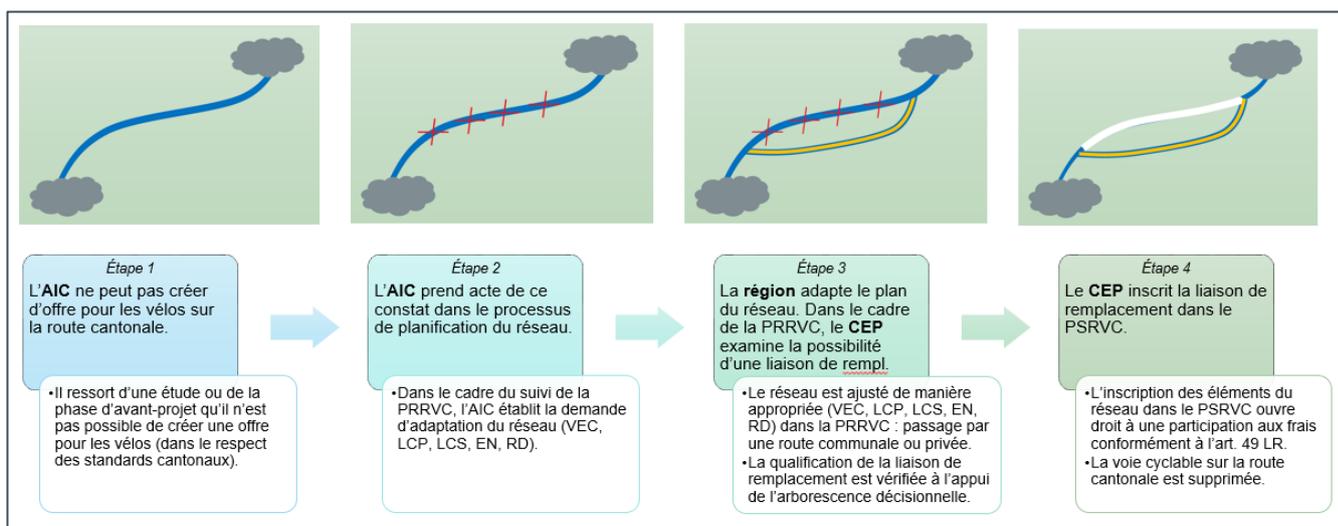


Figure 2 : genèse d'une liaison de remplacement en quatre étapes

**Étape 1 :**

La conception et la construction des routes cantonales relèvent de la compétence des arrondissements d'ingénieur en chef (AIC) de l'Office des ponts et chaussées du canton de Berne.

Si, à la suite d'un examen approfondi (dans le cadre d'une étude ou d'un avant-projet, p. ex.), l'AIC en charge constate qu'aucune offre cycliste ne peut être mise en œuvre sur ou le long de la route cantonale (au regard du **standard de référence** « Vélos le long de la chaussée » du canton de Berne pour les liaisons cyclables secondaires/autres routes cantonales), il s'efforce de trouver un itinéraire alternatif pour le trafic cycliste.

**Étape 2 :**

Dans le cadre du suivi de la planification régionale des réseaux de voies cyclables, l'AIC intègre le constat qu'aucune offre pour les vélos ne peut être créée sur la route cantonale ou en bordure de celle-ci.

Conformément à la directive relative à la planification des réseaux de voies cyclables dans le canton de Berne, les régions établissent des plans régionaux de réseaux de voies cyclables (PRRVC). Les PRRVC servent de base à la planification du réseau de voies cyclables du canton (PSRVC), qui intègre également les éventuelles liaisons de remplacement.

**Étape 3 :**

La région adapte au besoin le réseau de voies cyclables pour tenir compte de la requête de l'AIC et planifie des itinéraires alternatifs sur des routes communales ou privées qui s'y prêtent, en veillant à ce que les liaisons soient aussi directes que possible.

Le centre de prestations (CEP) de l'Office des ponts et chaussées suit la planification régionale des réseaux de voies cyclables et vérifie, en parallèle du processus de planification, la qualification juridique de la liaison cyclable modifiée. Il s'appuie pour ce faire sur l'arborescence décisionnelle « Vérification de la qualification d'une liaison de remplacement » (Figure 2).

Les décisions E2, E3 et E5 doivent être motivées. Les justifications apportées pourront, au besoin, être étayées par des études.

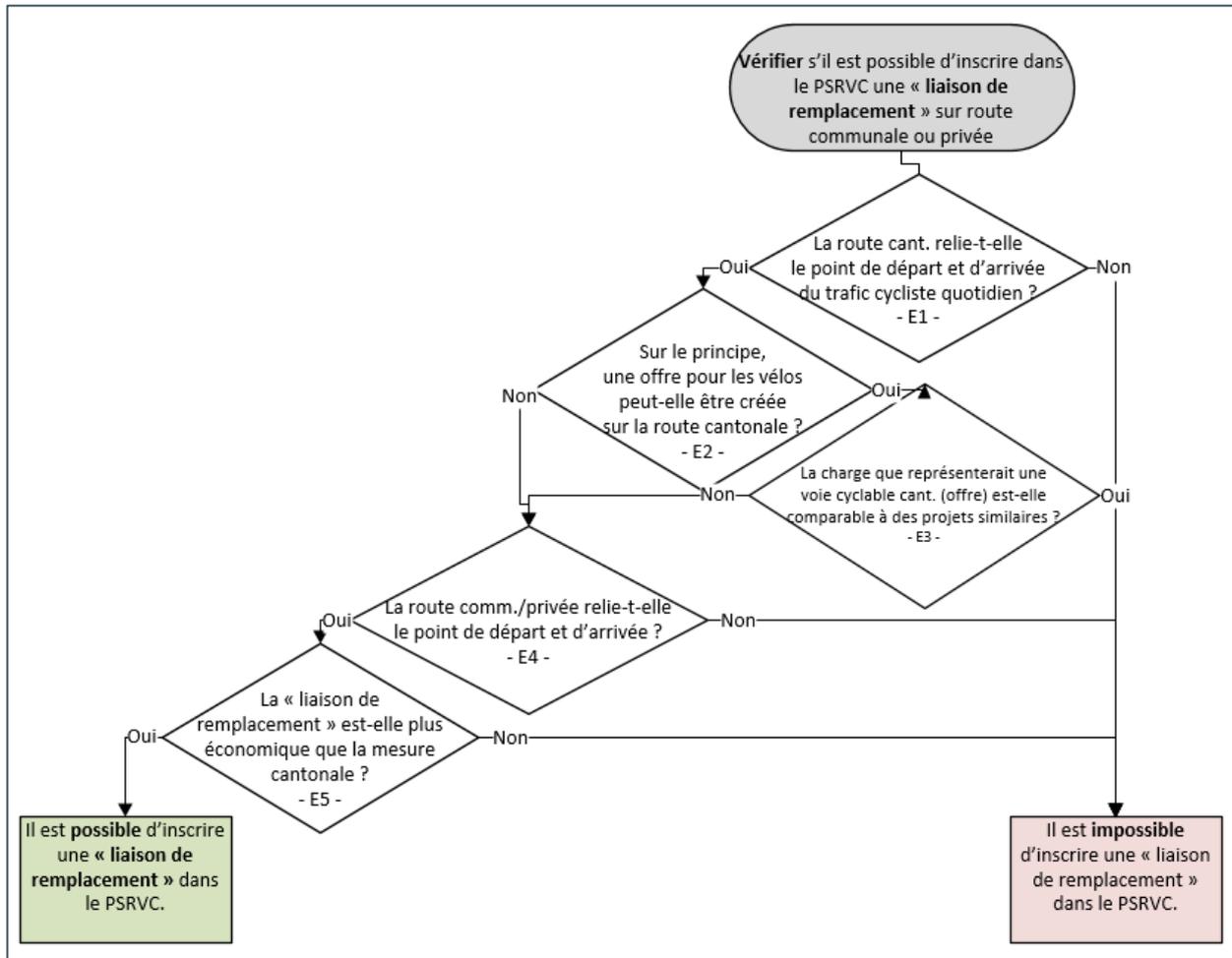


Figure 3: arborescence décisionnelle permettant de vérifier la qualification d'une liaison de remplacement

**Étape 4 :**

Le résultat de cette analyse est intégré au PSRVC à sa prochaine actualisation. Les éventuelles liaisons de remplacement sont consignées dans le PSRVC avec leur propre signe conventionnel. L'éventuelle voie cyclable sur route cantonale qui figurait jusqu'à présent dans le réseau de pistes cyclables est supprimée du PSRVC.

L'inscription de la liaison de remplacement dans le PSRVC est la condition *sine qua non* à la prise en charge par le canton des coûts liés à l'aménagement de ladite liaison.