



Plan du réseau routier 2022 - 2037

ACE no 0702 du 9 juin 2021

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



Impressum

Elaboration

Office des ponts et chaussées du canton de Berne
Centre de prestations, Section Planification et circulation
Reiterstrasse 11, 3011 Berne

Exécution

Office des ponts et chaussées du canton de Berne
Représenté par les arrondissements d'ingénieur en chef I à IV à Thoune, Berne, Bienne et Berthoud
ainsi que le Service pour le Jura bernois à Sonceboz

Contact : www.be.ch/opc

Photo page de garde : Wankdorfplatz de nuit, Cyrill Jucker, Rudolf Keller & Partner Verkehrsingenieure AG



Rapport

Date de la séance du CE : 9 juin 2021
Direction : Direction des travaux publics et des transports
N° d'affaire : 2020.BVD.3739
Classification : Non classifié

Plan du réseau routier 2022-2037

Table des matières

1.	Synthèse	2
2.	Bases légales	3
3.	Description des opérations	3
3.1	Introduction.....	3
3.2	Détermination du réseau des routes cantonales	4
3.2.1	Situation	4
3.2.2	Modifications du réseau routier d'importance stratégique	4
3.2.3	Projets importants pour le plan directeur	5
3.3	Mesures	6
3.3.1	Routes et voies cyclables cantonales	6
3.3.2	Routes nationales	9
3.3.3	Changements de propriété et de classification	9
3.3.4	Mobilité combinée.....	10
3.3.5	Routes d'approvisionnement	10
4.	Répercussions sur les finances, l'organisation, le personnel, l'infrastructure informatique et le territoire	10
4.1	Répercussions financières	10
4.1.1	Besoin financier à moyen et à long terme	10
4.1.2	Marge de manœuvre financière et système de classification par niveaux	11
4.1.3	Besoin financier à long terme pour les routes cantonales	12
4.1.4	Besoins financiers 2022–2025	13
4.2	Répercussions sur l'organisation.....	15
4.3	Répercussions sur le personnel	15
4.4	Répercussions sur l'infrastructure informatique	15
4.5	Répercussions sur le territoire.....	15
5.	Répercussions sur l'économie, l'environnement et la société	15
6.	Dispositions finales	15
7.	Résultats de la consultation	16
8.	Proposition	16

1. Synthèse

Le plan du réseau routier (PRR) 2022–2037 remplace l'ancien plan 2014–2029 du 12 juin 2013, adapté en date du 31 mai 2017. Son contenu se base sur les articles 24 à 27 de la loi sur les routes (LR).

Les prescriptions qui figurent dans l'actuel PRR conservent en majeure partie leur validité et restent donc inchangées dans le nouveau PRR présenté ici. Les consignes relatives à la mobilité combinée ont été remaniées en profondeur (voir chiffre 4.4 du PRR et chiffre 2.3.4 du rapport). Le PRR a lui aussi été mis à jour. En toute logique, il a donc fallu adapter en grande partie les projets. En vertu du nouvel arrêté sur le réseau des routes nationales, des changements majeurs ont aussi été apportés à la carte du réseau des routes cantonales. Désormais, le PRR présente également les changements stratégiques opérés au niveau du réseau cyclable.

Le PRR détermine pour l'essentiel les 2037 kilomètres du réseau des routes cantonales. Il classe ces dernières selon les catégories A, B et C. Le PRR détermine également les 42 kilomètres de voies cyclables cantonales à l'écart des routes cantonales et indique les moyens financiers (montants globaux) nécessaires au gros entretien et à l'aménagement.

En outre, il signale les modifications du réseau routier cantonal d'importance stratégique pour les 16 prochaines années et les représente sous forme cartographique. Le PRR dresse la liste des projets impliquant des investissements nouveaux de plus de deux millions de francs. Ceux qui portent sur un montant inférieur à ce seuil et ceux qui concernent le maintien de la valeur ne figurent pas nommément en annexe, mais leurs coûts sont pris en compte dans le PRR. Pour les investissements dans les routes et les voies cyclables cantonales, le Grand Conseil approuve un crédit-cadre d'investissement routier (CCI routier) en règle générale tous les quatre ans. Les projets individuels apportant une augmentation substantielle de capacité pour le trafic individuel motorisé et les nouvelles constructions requièrent l'approbation d'un crédit d'objet par le Grand Conseil conformément à l'article 55 LR. Les nouvelles constructions englobent également les voies cyclables cantonales à l'écart des routes cantonales ou les itinéraires prioritaires disposant de voies cyclables cantonales à l'écart des routes cantonales. Les projets de maintien de la valeur font quant à eux l'objet d'un crédit-cadre distinct pour le gros entretien, lequel est approuvé par le Conseil-exécutif.

L'inscription d'un projet dans le PRR n'offre aucune garantie quant à la date d'exécution des travaux. Cependant, les montants de plus de deux millions de francs investis dans la construction, l'aménagement ou la déconstruction d'une route cantonale ou d'une piste cyclable cantonale doivent impérativement y être inscrits pour que les mesures puissent être approuvées par le biais du crédit-cadre d'investissement routier. Le PRR fait également mention des crédits d'objet du Grand Conseil.

Après avoir redéfini un ordre de priorité strict, le plan financier prévoit pour le gros entretien et l'aménagement des routes et voies cyclables cantonales un montant de près de 130 millions de francs par an, répartis comme suit :

- Environ 65 millions pour les mesures de maintien de la valeur (qui ne sont pas comprises dans les projets de réaménagement et d'aménagement)
- Environ 65 millions pour les projets de réaménagement, de réduction du bruit et d'aménagement destinés à combler des lacunes avérées ou à améliorer la desserte

Le PRR définit également les changements de propriété : 7,4 km de routes cantonales passent aux mains de communes. En contrepartie, le canton devient propriétaire de 1,6 km de routes communales. 6,1 km de nouvelles routes seront construits. Le réseau des routes nationales sera ainsi prolongé de près de 0,3 km.

Par ailleurs, le PRR fixe les 246 km de routes nationales, achèvement du réseau y compris.

Enfin, font aussi partie intégrante du PRR les installations de type park-and-ride et bike-and-ride d'importance régionale, pour lesquelles le canton verse des subventions.

Le PRR sera examiné avec le crédit-cadre d'investissement correspondant tous les quatre ans et adapté en conséquence.

Les prescriptions modifiées dans le cadre du présent PRR seront intégrées à la première occasion au plan directeur cantonal, pour autant qu'elles soient pertinentes. En approuvant le plan directeur actualisé, le Conseil fédéral les rend aussi contraignantes pour les autorités fédérales.

2. Bases légales

- Loi du 4 juin 2008 sur les routes (LR ; RSB 732.11), articles 7, 12, 16, 24, 25, 26, 27, 52, 53 et 86
- Ordonnance du 29 octobre 2008 sur les routes (OR ; RSB 732.111.1), articles 6 et 11
- Loi du 9 juin 1985 sur les constructions (LC ; RSB 721.0), articles 53 à 56, 58, 103 et 104
- Ordonnance du 6 mars 1985 sur les constructions (OC ; RSB 721.1), article 117

Bases de planification, aides à l'exécution et documents utiles :

- Stratégie de mobilité globale du Conseil-exécutif du canton de Berne d'août 2008
- Conceptions régionales des transports et de l'urbanisation (CRTU) de 2021
- Synthèse cantonale des projets d'agglomération de quatrième génération
- Plan directeur cantonal, version du 20 novembre 2019
- Plan sectoriel pour le trafic cycliste du 3 décembre 2014, adaptation du 27 mai 2020
- Guide « Standards pour les routes cantonales » de l'Office des ponts et chaussées, juin 2017

3. Description des opérations

3.1 Introduction

Le plan du réseau routier (PRR) constitue un instrument de planification dont le contenu est réglé dans les articles 24 à 27 de la loi sur les routes (LR). Il indique les routes nationales, détermine les routes cantonales et classe ces dernières selon les trois catégories A, B et C. Par ailleurs, le plan du réseau routier fixe les voies cyclables cantonales à l'écart des routes cantonales. Y figurent aussi les routes cantonales qui seront reclassées en routes communales ou vice-versa. Mais surtout, il contient les modifications du réseau de routes et voies cyclables cantonales d'importance stratégique (y compris itinéraires prioritaires disposant de voies cyclables cantonales) à l'écart des routes cantonales pour les 16 prochaines années, et chiffre globalement les fonds nécessaires au gros entretien et aux investissements. Enfin, les installations de type park-and-ride et bike-and-ride (parkings-relais) d'importance régionale qui bénéficieront d'un soutien financier du canton y sont également mentionnées.

Le plan du réseau routier est un plan sectoriel qui vient compléter le plan directeur cantonal. Le PRR tient compte des conceptions régionales des transports et de l'urbanisation (CRTU). Les régions formulent dans ce cadre leur vision des besoins pour le développement régional des transports publics et du trafic individuel, en les faisant concorder avec les projets de développement du milieu bâti et du paysage. En coopération avec la Direction de l'intérieur et de la justice (DIJ), la Direction des travaux publics et des transports (DTT) consolide les plans cantonaux et régionaux, détermine l'impact en termes de coût des mesures prévues et fixe les priorités dans la synthèse des CRTU.

Les travaux impliquant des investissements de plus de deux millions de francs nets figurent séparément dans le PRR. Les conditions pour les financer au moyen d'un CCI routier sont ainsi instaurées (art. 53 LR).

En vertu de l'article 27 LR, le Conseil-exécutif adopte le plan du réseau routier en principe tous les huit ans, mais tolère des adaptations à une date antérieure. Etant donné qu'il est prévu de soumettre au Grand Conseil le crédit-cadre d'investissement routier tous les quatre ans et que les CRTU sont également remaniées au même rythme, il est judicieux de procéder dans le même temps à l'examen et à l'éventuelle actualisation du PRR.

Le PRR doit être contraignant pour les autorités fédérales, pour autant que son contenu fasse partie intégrante du plan directeur cantonal approuvé par la Confédération.

3.2 Détermination du réseau des routes cantonales

3.2.1 Situation

Les routes cantonales forment un réseau d'une longueur totale de 2037 km. Elles assurent la continuité des 237 km actuels de routes nationales situées sur le territoire du canton de Berne et font le lien avec les réseaux routiers communaux.

Le canton de Berne dispose d'un réseau routier adéquat en état de fonctionner, qui, de manière générale, assure une bonne desserte de toutes les régions et communes. La majeure partie de ce réseau date du siècle dernier. Par la suite, il a été adapté et remis en état en tenant compte des dispositions légales et des directives stratégiques en vigueur, pour autant que ces mesures se soient révélées nécessaires et non disproportionnées. Compte tenu de la longueur du réseau, de l'âge de nombreuses routes cantonales et de l'augmentation du trafic, le renouvellement du patrimoine appelle un besoin financier considérable qui tend à augmenter.

Les CRTU ont conduit à la création d'un instrument efficace pour coordonner le développement du milieu bâti et la planification des transports. Du fait de cette harmonisation, le réseau routier doit répondre à des exigences toujours plus complexes. D'une part, il est nécessaire d'encourager encore davantage l'utilisation des transports publics (TP) ainsi que le développement de la mobilité douce, en particulier dans les agglomérations (en réalisant par exemple de nouveaux travaux d'aménagement dans les transports publics routiers et les infrastructures destinées au trafic piétonnier et cycliste, qui ne répondent souvent plus aux besoins). D'autre part, les critères d'aménagement à satisfaire dans un espace routier délimité sont de plus en plus exigeants pour plusieurs raisons : la prise en compte à parts égales des besoins des différents usagers, l'exploitation toujours plus intensive de l'environnement routier et la nécessité de gérer harmonieusement et en toute sécurité un trafic en constante augmentation. Par conséquent, dans les agglomérations aussi, la gestion et la régulation du trafic gagnent en importance.

L'aménagement de routes cantonales adaptées aux cyclistes n'est parfois possible qu'au prix de mesures disproportionnées. Lorsque ce genre de situation se présente, le tracé des bandes cyclables doit également être contrôlé sur les voies cyclables cantonales à l'écart des routes cantonales.

3.2.2 Modifications du réseau routier d'importance stratégique

Le plan du réseau routier décrit les modifications importantes prévues jusqu'en 2037 au niveau du réseau routier. Il est harmonisé en particulier avec les objectifs d'effet définis dans la loi sur les routes, le

plan directeur cantonal, la stratégie de mobilité du canton, les conceptions régionales des transports et de l'urbanisation (CRTU) et l'arrêté sur l'offre de transports publics (TP). Les projets stratégiques résultent d'une part d'un volume d'investissement important et d'autre part d'un degré de réalisation élevé des objectifs d'effet conformément à la loi sur les routes.

Il découle des objectifs d'effet et des bases mentionnées ci-dessus les objectifs principaux suivants :

- Assurer l'accessibilité des régions et des communes de manière adéquate (horizon 2040), le maintien de la valeur des infrastructures routières étant prioritaire.
- Réduire l'augmentation croissante du trafic individuel motorisé (TIM) en veillant à harmoniser le développement urbain avec celui des modes de transport, plus particulièrement en créant des conditions attrayantes pour le trafic piétonnier et cycliste ainsi que les transports publics.
- Garantir la stabilité du temps de trajet des transports publics routiers, mais aussi du trafic individuel motorisé sur des tronçons dont la capacité est insuffisante aujourd'hui déjà ou prévue comme telle d'ici à l'horizon de planification.
- Aménager et entretenir les installations routières de manière à créer les conditions pour garantir une sécurité optimale de tous les usagers et à réduire les impacts sur l'environnement.
- Promouvoir les chaînes de transport, c'est-à-dire la mobilité combinée.
- Obtenir le meilleur rapport coût/utilité possible en termes de construction, d'exploitation et d'entretien des routes cantonales.

Ces objectifs sont atteints en premier lieu grâce à l'utilisation optimisée et intelligente de l'espace routier disponible.

Dans la région de Bienne, la jonction avec la rive droite du lac de Bienne (tunnel de Port) sera intégrée au réseau des routes cantonales pour combler une lacune du réseau. Etant donné que les instruments nécessaires à cet effet ne sont actuellement disponibles ni au niveau fédéral, ni au niveau communal, cette prise en compte constitue une base légale permettant de garantir les terrains nécessaires dans le cadre d'une procédure cantonale. Maintenant que les investissements consacrés au projet de contournement ouest de Bienne par l'A5 sont amortis, la jonction avec la rive droite du lac de Bienne a perdu son statut de route nationale, raison pour laquelle aucun terrain ne peut être garanti en vertu du droit des routes nationales. L'objectif est de demander à la Confédération d'intégrer la jonction avec la rive droite du lac de Bienne au réseau des routes nationales, après en avoir démontré la pertinence. Les terrains nécessaires à la construction de la jonction doivent être garantis car ces investigations pourraient prendre un certain temps.

Diverses routes cantonales n'ont pas encore obtenu l'autorisation pour les véhicules dont le poids total autorisé est de 40 tonnes. Ces restrictions seront éliminées progressivement dans le cadre du maintien habituel de la valeur.

De manière générale, des aménagements et des nouvelles constructions ne seront planifiés que si les objectifs ne peuvent pas être atteints sur le long terme par le biais d'autres mesures.

3.2.3 Projets importants pour le plan directeur

Les modifications du réseau routier d'importance stratégique mentionnées dans l'arrêté doivent faire l'objet d'une coordination avec les services fédéraux compétents et les cantons voisins par l'intermédiaire du plan directeur cantonal.

3.3 Mesures

3.3.1 Routes et voies cyclables cantonales

Les routes cantonales maintiendront toujours leur valeur et feront l'objet d'aménagements ponctuels, notamment pour combler les lacunes en matière de sécurité routière, assurer la compatibilité du trafic avec le site et garantir la qualité de la desserte. Ces lacunes s'expliquent avant tout par une hausse constante du trafic dans une grande partie du canton. Les routes doivent supporter un nombre accru de véhicules, dont la taille et le poids ne cessent par ailleurs d'augmenter. A cela s'ajoutent encore les effets du climat, tels que le gel, les fortes précipitations ou les pluies persistantes.

Les exigences relatives aux routes cantonales sont essentiellement définies par le biais de dispositions légales et de normes applicables en la matière, mais aussi de bases et de planifications. Ces exigences découlent notamment de la stratégie de mobilité globale du canton de Berne, du plan directeur cantonal, du plan sectoriel pour le trafic cycliste, des études de corridors, des analyses des points noirs (Black Spot Management), des analyses des points faibles de l'Office des ponts et chaussées ou encore des conceptions régionales des transports et de l'urbanisation (CRTU).

Pour faire face au vieillissement des infrastructures, à l'évolution des transports et aux exigences relatives aux routes cantonales, les ressources existantes ne suffisent pas à honorer les besoins opérationnels, et de loin. De ce fait, les mesures inscrites dans le PRR sont le fruit d'une classification stricte des projets par ordre de priorité et d'une coordination avec le plan financier. Les travaux de maintien de la valeur et de rénovation des routes cantonales, qui se révèlent indispensables, jouent à cet égard un rôle essentiel. La marge de manœuvre pour les projets de construction et d'aménagement s'en trouve considérablement réduite pour deux raisons : d'une part, les moyens financiers que cela implique et qui seront approuvés par le biais du crédit-cadre pour le gros entretien et d'autre part, les ressources limitées en personnel dont dispose l'Office des ponts et chaussées et qui doivent de plus en plus se consacrer aux travaux de maintien de la valeur.

Les principales mesures prévues pour les routes cantonales sont les suivantes :

- Maintien de la valeur : le besoin en matière de gros entretien augmente avec le vieillissement des routes cantonales. Par ailleurs, ces dernières sont aujourd'hui également soumises à une intensité du trafic bien plus grande et à d'autres sollicitations beaucoup plus fortes que celles qui avaient été prévues dans l'étude de projet initiale. Ont augmenté massivement non seulement le volume global de trafic et le poids total admissible (jusqu'à 40 tonnes et jusqu'à 44 en transports combinés), mais encore le poids moyen ainsi que la largeur admissibles (jusqu'à 2,55 mètres/2,60 mètres) des véhicules autorisés. Cela a conduit et conduit encore à une surcharge de nombreux ouvrages d'art, mais aussi de la chaussée (revêtement, superstructure) sans oublier les accotements. En outre, nombre de routes anciennes et d'éléments qui les composent ne sont pas conçus pour résister suffisamment aux effets nuisibles des conditions atmosphériques et des événements naturels, dont l'intensité et le nombre ne cessent de croître. Pour toutes ces raisons et compte tenu de la longueur du réseau, un besoin financier considérable se fait sentir de manière permanente. La répartition des routes et des ouvrages d'art en fonction de leur ancienneté vient encore accroître ce besoin.

- Réduction du bruit : la hausse des émissions sonores liées au trafic routier se poursuit car la taille et le poids des voitures de tourisme et des camions a tendance à augmenter, tout comme les déplacements en trafic motorisé. Et le nombre croissant de véhicules électriques en circulation n’y change pas grand-chose. Le programme de réduction du bruit lancé dans les années 1990, qui prévoyait notamment d’installer des parois et des fenêtres antibruit et qui a pu bénéficier du soutien financier de la Confédération, touche bientôt à sa fin. Pour autant, la protection contre le bruit reste un enjeu permanent car les valeurs limites d’immission prévues par la loi ne sont pas encore respectées sur l’ensemble du territoire. Pour y remédier, la pose de revêtements phonoabsorbants se généralise dans les zones d’habitation ou – si les conditions le permettent – des panneaux de signalisation y sont installés pour indiquer un abaissement des vitesses maximales. Les revêtements phonoabsorbants sont presque devenus la norme à l’intérieur des localités – si tant est qu’aucune restriction climatique ou topographique n’empêche leur pose – même si pour le moment, ils présentent une durée d’action et de vie inférieure à celle des revêtements conventionnels. Les revêtements phonoabsorbants ne seront pas indiqués séparément comme étant une mesure de réduction du bruit, on y recourt dans le cadre de projets individuels (aménagement ou maintien de la valeur).
- Sécurité routière et compatibilité du trafic avec le site : les analyses des points noirs et des endroits dangereux que l’Office des ponts et chaussées effectue chaque année depuis 2006 ainsi que les analyses systématiques des points faibles réalisées en partie par zone, en partie par corridor, révèlent qu’il faut poursuivre les actions sur l’ensemble du réseau des routes cantonales, à commencer par les trajets scolaires. La majeure partie des mesures comprend le réaménagement de traversées de localités ou des améliorations ponctuelles à l’intérieur de ces dernières (par exemple concernant la sécurité sur les passages piétons ou les bandes cyclables). La recherche d’une solution doit mettre l’accent sur le principe de coexistence, c’est-à-dire la prise en compte à parts égales, des besoins des différents usagers dans un espace routier délimité. A l’extérieur des localités, des corrections de tronçons sont effectuées seulement dans une moindre mesure, lorsqu’elles se révèlent incontournables pour des raisons de sécurité. Par ailleurs, en vertu de la loi sur l’égalité pour les handicapés, les arrêts de transports publics sur routes cantonales doivent être aménagés pour assurer leur accessibilité.
- Qualité de la desserte : une qualité de desserte suffisante doit être garantie. Dans les agglomérations, il s’agit en premier lieu d’assurer une utilisation optimale et intelligente de l’espace routier, de réduire le trafic individuel motorisé en visant un transfert vers d’autres modes de transport ainsi que de veiller à la gestion et la régulation du trafic ainsi qu’à la transformation des carrefours. Dans l’espace rural et en particulier sur les routes de transit, des aménagements et de nouvelles constructions ciblés sont souvent nécessaires.
- Trafic cycliste : le plan sectoriel pour le trafic cycliste fixe notamment les itinéraires cyclables assurant une fonction de réseau cantonal sur les routes cantonales et sur les voies cyclables cantonales à l’écart des routes cantonales. Le plan sectoriel mentionne également les corridors pour l’évaluation d’itinéraires prioritaires, qui impliquent d’autres mesures concernant les routes et voies cyclables cantonales. Le canton peut créer et exploiter des itinéraires prioritaires uniquement sur les tronçons situés sur des routes cantonales ou sur des voies cyclables cantonales à l’écart des routes cantonales. Les tronçons sur routes communales relèvent du domaine de compétences des communes-sièges. L’aménagement de routes cantonales adaptées aux cyclistes n’est parfois possible qu’au prix de mesures disproportionnées. Lorsque ce genre de situation se présente, le tracé des bandes cyclables doit également être contrôlé sur les voies cyclables cantonales à l’écart des routes cantonales.

La marge de manœuvre n'est pas la même pour toutes les mesures générales présentées, et ces différences doivent être prises en compte pour classer les projets par ordre de priorité. Il est nécessaire d'établir un ordre de priorité car l'Office des ponts et chaussées dispose de ressources financières et humaines limitées. La priorité d'une mesure est d'abord établie en fonction de l'avancement du projet, puis de sa nature. Elle est représentée dans le modèle de classification par niveaux.

Qui plus est, des priorités doivent être établies au sein des différents niveaux et chaque projet doit toujours être attribué à un niveau, même s'il comprend souvent plusieurs mesures (par exemple, maintien de la valeur et amélioration de la compatibilité du trafic avec le site pour la traversée d'une localité).

Les priorités suivantes s'appliquent aux projets concernant les routes cantonales, selon le modèle de classification par niveaux :

➤ Niveau 1 : projets en construction

Tous les projets dont le financement a fait l'objet d'une autorisation de dépenses ou qui sont déjà en cours de construction. Ces projets seront rapidement achevés.

➤ Niveau 2 : projets de maintien de la valeur

Ce niveau comprend les travaux de gros entretien des routes cantonales permettant d'assurer que le réseau des routes cantonales remplisse sa fonction, ainsi que les mesures de protection contre le bruit (revêtements phonoabsorbants). Tous les projets dont la part affectée au gros entretien dépasse 75 pour cent ou dont la part affectée à une mesure d'aménagement est inférieure à 0,5 million de francs sont associés à ce niveau.

➤ Niveau 3 : projets d'amélioration de la sécurité routière et de compatibilité du trafic avec le site

Lacunes qui sont comblées selon les standards pour les routes cantonales par des mesures adaptées aux particularités locales. Ce niveau est généralement associé à des mesures d'amélioration destinées aux piétons ou aux cyclistes. Ainsi, le niveau 3 comprend par exemple l'élimination de points noirs, la réfection de passages piétons et bordures d'arrêts de bus, le réaménagement de traversées de localités ou encore la fluidification de la circulation au moyen de systèmes de gestion du trafic.

Les possibilités élargies qui s'offrent au trafic cycliste, qui prend globalement de l'ampleur grâce aux vélos électriques et permet de parcourir des distances plus longues, imposent de nouvelles exigences. Cette évolution rend la mise en place de mesures nécessaire, aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur des localités. Ce besoin doit être comblé sur les routes cantonales et le long de ces dernières, mais aussi de plus en plus sur les voies cyclables cantonales à l'écart des routes cantonales.

➤ Niveau 4 : projets destinés à garantir une capacité suffisante des routes cantonales (projets d'aménagement et de nouvelles constructions)

Ce niveau comprend la transformation de nœuds dont la capacité est insuffisante, la mise en place de nouvelles voies de circulation ou encore les projets d'aménagement et de nouvelles constructions. Les problèmes de capacité sont en premier lieu résolus grâce à des mesures ciblées de gestion et de régulation du trafic. L'aménagement et la construction de routes cantonales doivent intervenir de façon ciblée, en étroite coordination avec le développement du milieu bâti.

Pour garantir que dans des situations comparables, des mesures équivalentes et proportionnées puissent être mises en œuvre sur l'ensemble du territoire, l'Office des ponts et chaussées précise les prescriptions de la loi sur les routes et de l'ordonnance d'application dans le guide « Standards pour les routes cantonales ». Si les communes souhaitent opter pour des standards plus stricts, elles doivent prendre en charge les coûts supplémentaires qui en résultent.

Les mesures ou les investissements qui requièrent des dépenses nouvelles de plus de deux millions de francs nets sont énumérés en annexe du projet d'arrêté sur le plan du réseau routier.

Les projets de maintien de la valeur (niveau 2) ne seront pas indiqués séparément dans le PRR, ils font l'objet d'un crédit-cadre distinct pour le gros entretien. De même, les projets en construction (niveau 1) pour lesquels des autorisations de dépenses sont déjà octroyées ne seront pas mentionnés. Les mesures des niveaux 1 et 2 seront cependant prises en compte dans le besoin financier à moyen et à long terme (voir chiffre 5).

Globalement, le plan du réseau routier contribue au développement durable du canton et, partant, des régions et des communes.

3.3.2 Routes nationales

Le PRR contient la liste des travaux d'achèvement du réseau de routes nationales qui sont actuellement effectués sous la direction commune du canton et de la Confédération.

Il comprend en outre les principes qui sous-tendent la coordination avec la Confédération (interfaces entre routes nationales et routes cantonales). Ces principes deviendront partie intégrante du plan directeur cantonal par l'édiction du PRR.

3.3.3 Changements de propriété et de classification

Conformément aux dispositions de la loi sur les routes (LR) et de l'ordonnance sur les routes (OR), le PRR définit les critères de changement de propriété et de classification de manière contraignante pour les propriétaires fonciers. Les communes concernées se voient remettre l'arrêté du Conseil-exécutif sur le PRR assorti d'une décision avec indication des voies de droit.

En application de ces critères, les changements de propriété sont possibles dans les trois cas de figure suivants :

- Changement de fonction d'une route suite à la mise en exploitation de grands projets
- Raccordement d'un corridor au réseau de rang supérieur
- Elimination de l'inadéquation entre la fonction actuelle et la classification de certains tronçons par le passé

Au total, le canton acquiert 1,6 kilomètre de routes communales et cède 7,4 km de routes cantonales aux communes. Les ouvrages sont remis exempts de défauts et sans exiger de contrepartie financière, conformément à l'article 12, alinéa 3 LR. Parallèlement, avec 6,1 km de nouvelles constructions, le réseau des routes cantonales s'allonge de 0,3 km environ.

Il résulte du changement de propriété et des extensions du réseau des frais supplémentaires annuels d'exploitation et d'entretien d'environ 50 000 francs à la charge du canton.

Le Conseil-exécutif porte les modifications mineures de la classification des routes à la connaissance du Grand Conseil à l'occasion de la prochaine adaptation du plan du réseau routier (voir dispositions finales), ce qui permet de maintenir la charge administrative à un niveau raisonnable.

3.3.4 Mobilité combinée

La mobilité combinée associe divers moyens de transport, c'est-à-dire les transports individuels (vélo et voiture) et les transports en commun (bus et train). Elle permet d'étendre la zone de desserte des arrêts de transports publics.

Le PRR détermine les installations de mobilité combinée d'importance régionale, en tenant compte des projets proposés par la Confédération en faveur d'interfaces de transport intermodales. Pour encourager l'Etat à contribuer au financement de ces installations, le PRR fixe des critères précis et subordonne l'aménagement des installations existantes à l'établissement de la preuve d'un besoin. Il sera notamment fait état des contributions visées à l'article 61 LR (dans le reste du territoire cantonal et, à titre subsidiaire, dans les agglomérations). Dans le cadre des projets d'agglomération, les infrastructures mentionnées dans l'article 62 LR sont également subventionnées. L'efficacité des projets d'agglomération s'en trouve ainsi renforcée, d'autant que les subventions fédérales qui en découlent permettent de réduire les charges financières des requérants (principalement les communes ou les entreprises de transport), mais aussi du canton (baisse des contributions publiques). Par ailleurs, le PRR présente des considérations d'ordre général portant sur l'exploitation et l'entretien d'installations de mobilité combinée, et renvoie à la directive applicable de l'OPC pour plus de détails.

3.3.5 Routes d'approvisionnement

Les routes d'approvisionnement pour le transport d'éléments d'installation grands et lourds permettent de relier les centrales et les sous-stations du secteur de l'électricité. L'article 10 de l'ordonnance sur les routes détermine ces routes et prescrit le profil d'espace libre et la capacité de charge requis pour cette fonction. Les routes d'approvisionnement proprement dites sont définies dans l'annexe 1 de l'OR. L'Office des ponts et chaussées demande un remaniement des routes d'approvisionnement en 2021, de manière à ce qu'elles répondent aux besoins réels.

4. Répercussions sur les finances, l'organisation, le personnel, l'infrastructure informatique et le territoire

4.1 Répercussions financières

4.1.1 Besoin financier à moyen et à long terme

Le besoin financier à moyen et à long terme sera en principe déterminé pour une durée de 16 ans, avec une précision qui est fiable pour les quatre premières années et qui diminue à mesure que l'on s'éloigne dans le temps, étant donné que le degré de maturité des projets est plus faible.

Dans les années à venir, les dépenses annuelles du canton pour les subventions versées aux installations P+R seront de l'ordre de 0,5 million de francs et de l'ordre d'un million de francs pour celles versées aux installations B+R.

Les subventions cantonales aux installations de mobilité combinée ne figurent pas dans les perspectives financières pour les routes cantonales, à l'instar de celles destinées aux itinéraires cyclables importants sur les routes communales ou privées ainsi qu'aux itinéraires principaux de randonnée pédestre. Il en est de même pour les subventions cantonales aux projets d'agglomération des communes.

4.1.2 Marge de manœuvre financière et système de classification par niveaux

Le plan du réseau routier chiffre les moyens financiers approximatifs nécessaires au gros entretien (art. 25, al. 3 LR) et aux autres mesures (art. 26, al. 1 LR). Pour tenir compte de la situation financière, près de 130 millions de francs continueront d'être affectés tous les ans au gros entretien et aux investissements dans le réseau de routes cantonales, même s'il faudrait plus de moyens financiers pour couvrir l'ensemble des besoins légitimes.

Viennent s'y ajouter les subventions versées par la Confédération aux projets d'agglomération du canton de l'ordre de 4,5 millions de francs par an. En contrepartie, le canton verse des subventions du même ordre de grandeur pour les projets de routes de communes que la Confédération soutient dans le cadre de projets d'agglomération. Pour atteindre les objectifs fixés par le Conseil-exécutif et le Grand Conseil, les perspectives financières devront être adaptées et la priorité des projets devra être redéfinie, le cas échéant.

Il faut s'attendre à ce que le montant du plafond reste le même et que sa valeur nominale soit adaptée au renchérissement (indice des prix du génie civil).

La marge de manœuvre financière est classée par ordre croissant dans le modèle de classification par niveaux. A la différence du PRR 2014-2029, on distingue quatre niveaux dans le présent PRR. Les niveaux Protection contre le bruit et Projets d'agglomération sont supprimés. Les mesures antibruit sont généralement mises en œuvre via le maintien de la substance (revêtements phonoabsorbants). Les projets d'agglomération font désormais partie des tâches permanentes et ne constituent plus un niveau séparé. Plus le chiffre est bas et plus la marge de manœuvre est restreinte.

Niveau 1 : projets en construction

Il n'existe aucune marge de manœuvre pour les projets de ce niveau.

Niveau 2 : projets de maintien de la valeur

Le canton n'a pratiquement aucune marge de manœuvre en matière de gros entretien. S'il n'investit pas dans le maintien de la valeur, les travaux à faire s'accumulent et ce sont les générations futures qui devront s'en charger. La structure vieillissante de nombreux ponts réduit encore davantage la marge de manœuvre.

Niveau 3 : projets d'amélioration de la sécurité routière et de compatibilité du trafic avec le site

Les dispositions légales et normatives sont si nombreuses que dans ce niveau aussi, la marge de manœuvre est limitée. La loi sur l'égalité pour les handicapés, qui exige un aménagement sans obstacles des arrêts de bus d'ici à la fin de l'année 2023, en est un exemple.

Niveau 4 : projets destinés à garantir une capacité suffisante (projets d'aménagement et de nouvelles constructions)

Le canton a en principe une marge de manœuvre dans ce niveau, mais celle-ci peut également être limitée par des développements extérieurs (urbanisation, économie, etc.).

Le canton n'a aucune marge de manœuvre quand, suite à des événements naturels imprévus, une route doit être réparée ou même déplacée à court terme ou quand un projet de construction de tiers nécessite d'adapter une route cantonale aux nouvelles réalités et que le canton est tenu de compenser la plus-value qu'il retire de cette route.

4.1.3 Besoin financier à long terme pour les routes cantonales

Les perspectives financières déterminent le besoin pour les mesures prévues aujourd'hui sur le réseau des routes cantonales. En font partie tous les projets qui sont actuellement en cours de réalisation, d'étude ou de planification, ou soumis à un examen préalable.

Pour les niveaux 2 à 4 (voir section 3.1.2), le besoin financier (coût total, sans tenir compte des subventions de la Confédération ni de tiers) est le suivant :

➤ Niveau 2 : projets de maintien de la valeur

Les fonds utilisés entre 2010 et 2020 pour le maintien de la valeur se sont élevés en moyenne à 66 millions de francs par an. Ils étaient en grande partie budgétés au niveau 2, parfois aussi au niveau 3, car dans la plupart des cas, les mesures de réaménagement et d'aménagement comportent aussi une part affectée au maintien de la valeur. A priori, ces mesures ont permis de maintenir les chaussées en état. Y ont également contribué les gros efforts consentis dans l'entretien courant et la réfection des routes cantonales (dépenses courantes).

Les besoins financiers liés au maintien de la valeur vont néanmoins augmenter en raison des facteurs suivants :

- De nombreux ouvrages d'art ont été construits il y a 60 voire 80 ans et doivent donc être rénovés en profondeur dans les années qui viennent.
- Le besoin financier augmente à chaque nouveau projet d'aménagement et de construction compte tenu de l'augmentation de la surface des routes.
- Des normes plus strictes entraînent des mesures de rééquipement et de renforcement onéreuses (sécurité des tunnels, sécurité sismique, etc.).
- La pression exercée pour gérer harmonieusement les routes cantonales exige de plus en plus que les éléments d'une route cantonale soient rénovés en même temps, même s'ils n'ont pas toujours atteint la limite de leur durée de vie.

Même avec une restriction stricte à un minimum absolu, 70 à 75 millions de francs par an sont donc nécessaires à long terme pour le maintien durable de la valeur, dont 60 à 65 millions devraient être attribués au niveau 2 et environ 10 millions au niveau 3. La répartition entre les différents niveaux peut varier en fonction des projets actuels. Par conséquent, quelque 32 000 francs par kilomètre de route cantonale sont consacrés au maintien de la valeur, chiffre inférieur à la moyenne par rapport aux autres cantons. Des spécialistes externes ont été mandatés cette année par l'OPC pour évaluer et valider les moyens financiers et les ressources humaines réellement nécessaires à long terme pour le maintien de la valeur.

➤ Niveau 3 : projets d'amélioration de la sécurité routière et de compatibilité du trafic avec le site

Les arrondissements d'ingénieur en chef examinent sans relâche les points faibles du réseau sur la base des standards pour les routes cantonales. Toutefois, les moyens financiers et ressources en personnel disponibles ne sont pas suffisants pour mettre en œuvre toutes les mesures nécessaires. Il faut donc procéder à une classification stricte des projets par ordre de priorité. Concernant ce niveau, le besoin financier à long terme, qui a été coordonné avec le plan financier, devrait se situer à hauteur de celui des années précédentes (50 à 60 millions de francs par an).

- Niveau 4 : projets destinés à garantir une capacité suffisante des routes cantonales (projets d'aménagement et de nouvelles constructions)

Les coûts d'étude des projets de décongestionnement de la région de Berthoud et d'Aarwangen-Langenthal nord auront une influence notable sur le besoin financier, tout comme les coûts de construction y afférents. La réalisation des deux grands projets devrait coûter quelque 55 millions de francs par an dans les prochaines années. Le canton ne peut supporter ces dépenses qu'avec un soutien financier substantiel de la Confédération. Par ailleurs, ces projets seront en grande partie financés par le Fonds cantonal de couverture des pics d'investissement. C'est la raison pour laquelle les coûts de réalisation des deux grands projets sont représentés en hachuré dans le graphique 5.2 figurant dans le plan du réseau routier.

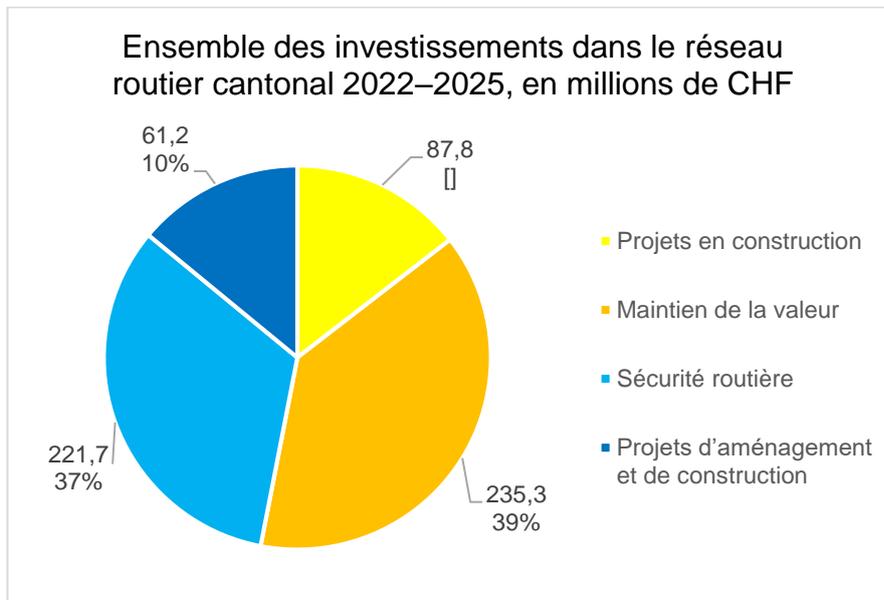
Le contournement de Wilderswil, qui sera mis en service en 2023, est lui aussi associé à ce niveau.

Par ailleurs, des petites mesures d'aménagement sont également prévues au niveau 4. L'ensemble des mesures associées à ce niveau devrait atteindre un montant annuel de 5 à 15 millions de francs dans les prochaines années. Elles sont donc également classées selon un ordre de priorité strict.

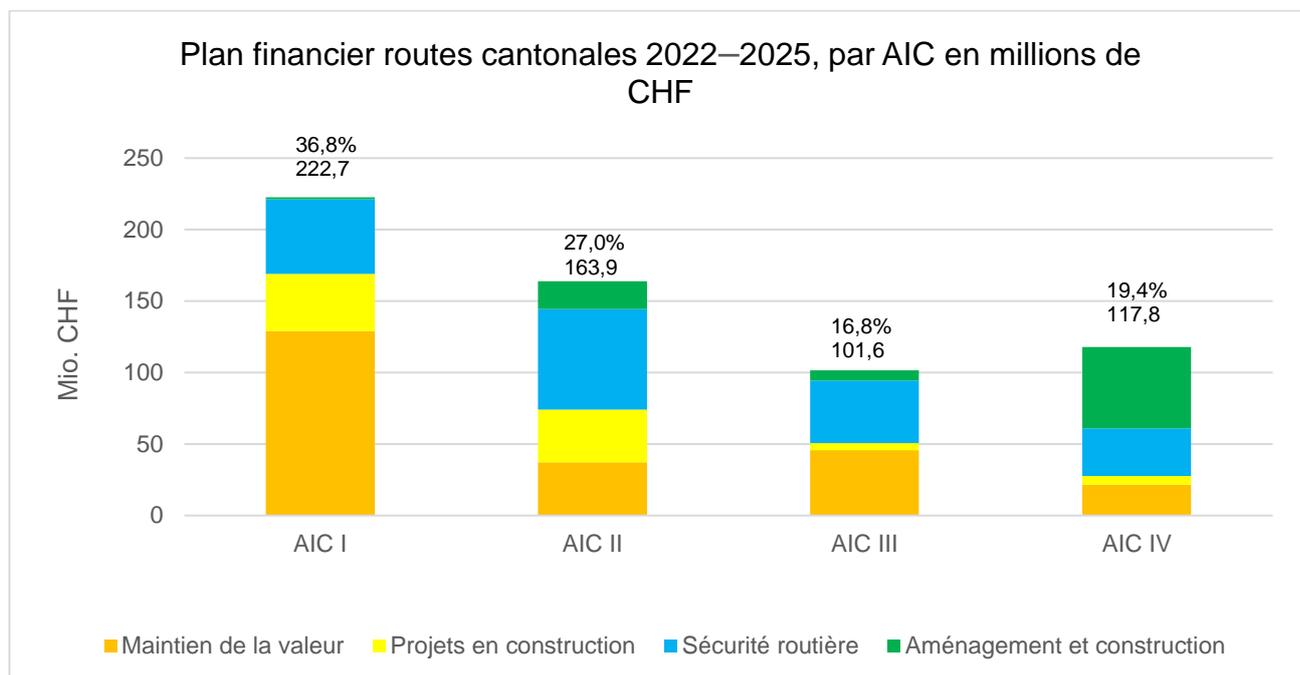
4.1.4 Besoins financiers 2022–2025

Pour les années 2022 à 2025 (durée du troisième CCI routier), les besoins financiers sont actuellement estimés à 600 millions de francs. Environ 52 pour cent des investissements prévus sont planifiés pour la mise en œuvre des projets dont les crédits sont déjà approuvés (projets en construction) et pour les dépenses destinées au maintien de la valeur.

Le graphique ci-après présente la répartition des ressources financières disponibles au 21 janvier 2021 par niveau et par arrondissement d'ingénieur en chef (AIC). Il faut souligner que les niveaux changent au fur et à mesure de l'avancement des projets.



Dans chacun des quatre AIC, les besoins d'investissement varient comme suit :



Au début de la réalisation, toutes les mesures passent au niveau « Projets en construction ». Plus les projets en construction sont nombreux à la date de référence, surtout s'ils sont d'envergure, plus la zone en jaune est importante.

La nécessité de mettre en œuvre des mesures varie d'un AIC à l'autre en fonction de la topographie et de la structure de l'habitat. Ce phénomène se reflète dans l'épaisseur des différents niveaux du graphique ci-dessus.

Compte tenu du nombre d'ouvrages d'art qui se situent sur son territoire (près de 50 % des ponts et près de 90 % des tunnels/galeries du canton, ainsi que de nombreux murs de soutènement), les besoins financiers de l'AIC I sont les plus importants pour le maintien de la valeur.

Les investissements relativement importants de l'AIC II en matière de sécurité routière et de compatibilité du trafic avec le site s'expliquent notamment par les énormes volumes de trafic observés dans l'agglomération de Berne et par les mesures qui doivent être prises pour y répondre.

L'AIC III s'intéresse essentiellement aux nombreux projets d'aménagement et de nouvelles constructions de moindre envergure, ainsi qu'aux mesures de maintien de la valeur. En comparaison, peu d'investissements sont donc prévus actuellement. A court ou à moyen terme, le canton entend également réaliser d'importants travaux de planification, d'étude et d'exécution pour combler les lacunes existantes en matière de qualité de desserte sur l'axe Bienne, Faubourg du Lac–Marais-de-Brügg.

Dans l'AIC IV, de gros investissements seront engagés dans le cadre de deux projets globaux de transport : le réaménagement routier du tronçon Berthoud–Oberburg–Hasle et le réaménagement du réseau routier d'Aarwangen. Par ailleurs, des investissements substantiels sont prévus pour combler les lacunes en matière de sécurité routière, et plus particulièrement pour améliorer le trafic cycliste.

Selon le plan de financement actuel, un montant total de 130 millions de francs par an est disponible pour le gros entretien et les investissements dans le réseau de routes cantonales. L'Office des ponts et chaussées a optimisé le plan sectoriel et financier de manière à pouvoir utiliser l'intégralité de ces fonds.

Le crédit-cadre d'investissement routier devient l'instrument essentiel pour les projets de routes cantonales (niveaux 3 et 4), et ce non seulement pour chaque projet portant sur des dépenses nouvelles de moins de deux millions de francs nets mais aussi pour les projets de plus grande ampleur qui ne requièrent pas l'approbation d'un crédit d'objet (art. 55 LR).

4.2 Répercussions sur l'organisation

Il ne devrait y avoir aucune répercussion sur la structure organisationnelle.

4.3 Répercussions sur le personnel

L'Office des ponts et chaussées dispose de ressources humaines très limitées. Par conséquent, il se doit de fixer des priorités et se concentrer sur l'essentiel. Rechercher l'adéquation entre les besoins financiers croissants liés au maintien de la valeur et les ressources en personnel disponibles pose un défi de taille à l'Office des ponts et chaussées, si bien que seule une augmentation des effectifs permettrait de gérer la charge de travail qui s'alourdit.

4.4 Répercussions sur l'infrastructure informatique

Il ne devrait y avoir aucune répercussion sur l'infrastructure informatique à court terme. En revanche, à moyen et à long terme, la numérisation dans le domaine de la construction d'infrastructures (planification BIM) nécessitera d'importants investissements dans les systèmes informatiques. Mais ces efforts pourraient également s'accompagner d'une efficacité encore meilleure.

4.5 Répercussions sur le territoire

Le plan du réseau routier s'appuie très largement sur les conceptions régionales des transports et de l'urbanisation. On peut dès lors s'attendre à ce que les mesures et/ou projets qui figurent dans le PRR aient des retombées positives sur le territoire. Toutefois, les ressources financières limitées ne permettent guère qu'un développement continu et une conservation du réseau existant.

5. Répercussions sur l'économie, l'environnement et la société

L'impact de chaque projet sur le développement durable (voir aussi les objectifs d'effet définis à l'article 3 LR) sera traité et évalué dans le cadre de l'étude de projet, en apportant les éléments de preuve exigés par la loi et les normes. C'est notamment le cas des grands projets impliquant des investissements de plus de huit à dix millions de francs, pour lesquels des études sur l'impact environnemental sont généralement nécessaires.

6. Dispositions finales

Les dispositions finales 6.1 à 6.3 contiennent les consignes internes à l'administration qui sont nécessaires à la réalisation et à la mise à jour du plan du réseau routier.

Les mises à jour du plan du réseau routier se limitent à l'actualisation des informations, par exemple sur l'état d'avancement de projets.

Toutes les modifications de fond du PRR, telles que l'inscription de nouveaux projets ou la modification de principes, vont au-delà d'une simple mise à jour et toute adaptation requiert l'approbation du Conseil-exécutif.

Selon la loi sur les routes, la prochaine adaptation ordinaire du plan du réseau routier est prévue dans huit ans. Il faut toutefois partir du principe que de premiers ajustements seront déjà nécessaires dans la perspective du crédit-cadre d'investissement routier 2026–2029.

7. Résultats de la consultation

Les communes concernées ont été consultées à propos des reclassements prévus. Il en ressort que certains changements de classification pourront être introduits très prochainement, tandis que d'autres nécessitent encore des efforts de coordination pour garantir l'absence de défauts.

8. Proposition

Pour les motifs exposés ci-dessus, nous proposons d'approuver le projet d'arrêté ci-joint.

Annexes

- Projet d'arrêté et annexes



Arrêté du Conseil-exécutif

N° d'ACE :

Date de la séance du CE : 9 juin 2021

Direction : Direction des travaux publics et des transports

N° d'affaire : 2020.BVD.3739

Classification : Non classifié

Plan du réseau routier 2022-2037

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), articles 7, 12, 16, 24, 25, 26, 27, 52, 53 et 86
- Ordonnance du 29 octobre 2008 sur les routes (OR ; RSB 732.111.1), articles 6 et 11
- Loi du 9 juin 1985 sur les constructions (LC ; RSB 721.0), articles 53 à 56, 58, 103 et 104
- Ordonnance du 6 mars 1985 sur les constructions (OC ; RSB 721.1), article 117

Bases de planification, aides à l'exécution et documents utiles :

- Stratégie de mobilité globale du Conseil-exécutif du canton de Berne d'août 2008
- Conceptions régionales des transports et de l'urbanisation (CRTU) de 2021
- Synthèse cantonale des projets d'agglomération de quatrième génération
- Plan directeur du canton de Berne, plan directeur 2030, version du 20 novembre 2019
- Plan sectoriel pour le trafic cycliste du 3 décembre 2014, adaptation du 27 mai 2020
- Guide « Standards pour les routes cantonales » de l'Office des ponts et chaussées, juin 2017

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 2037 km et est réparti, conformément à l'article 25 LR, dans les trois catégories A, B et C (annexe « Réseau de routes cantonales, y compris changements stratégiques »). La catégorie A constitue en même temps le réseau complémentaire des routes nationales reconnu par la Confédération, pour lequel le canton de Berne perçoit des contributions globales de la Confédération pour l'aménagement et l'entretien.

Outre les catégories A, B et C, les voies cyclables cantonales à l'écart des routes cantonales font également partie du réseau des routes cantonales, conformément à l'article 45, lettre b LR.

3.2 Modifications du réseau routier d'importance stratégique

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'a pas encore été fixée par la Confédération. Le classement de routes cantonales dans une catégorie supérieure n'entraîne pas un standard de construction plus élevé ; le canton perçoit toutefois des contributions globales de la Confédération.

- Saanen–Gstaad–Col du Pillon (142)
- Jonction autoroutière de Wilderswil–Zweilütschinen–Grindelwald/Lauterbrunnen (221/222)
- Frutigen–Adelboden (223.1)
- (Fribourg)–Schwarzenbourg–Riggisberg–Seftigen–Thoune–Schallenberg–Schangnau–(Wiggen) (189/221/229.4)
- (Chiètres)–Kallnach–Aarberg–jonction autoroutière de Lyss Sud (22)
- Moutier–Crémines–frontière cantonale (30)
- Jonction autoroutière de Kirchberg–Berthoud–Ramsei–Huttwil–frontière 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)

Le canton assure l'examen, la planification, les études de projet ou la mise en œuvre des projets stratégiques suivants :

Arrondissement d'ingénieur en chef I Oberland

- Contournement d'Erlenbach im Simmental (11 ; lancement de l'étude de projet prévu vers 2030)
- Gestion du trafic de la région de Thoune (nouveau)
- Contournement de Wilderswil, y compris mesures de gestion du trafic pour la traversée de la localité (221)

Arrondissement d'ingénieur en chef II Berne-Mittelland

- Correction de la Bolligenstrasse Nord entre Berne et Ostermundigen (234)
- Réaménagement du réseau routier de Laupen (179, 233)
- Correction de la Thunstrasse à Muri (6)
- Réfection de la traversée de Münsigen (6)
- Gestion du trafic de la région de Berne Nord (en partie dans l'AIC III)
- Réfection de la Seftigenstrasse Berne–Köniz (projets SEFT 1-3, 221, nouveau)
- Déplacement de la Zimmerwaldstrasse (1221) et réaménagement du contournement de Kehrsatz (221, nouveau)
- Réfection de la Freiburgstrasse Berne–Köniz–Neuenegg (12, nouveau)

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 du carrefour Bären/centre de Münchenbuchsee (6, nouveau)
- Réfection de la traversée de Nidau (235, nouveau)
- Aménagement frontière Jura–Les Reussilles (248, nouveau)

- Réfection de la Bernstrasse à Bienne (axe de transport Marais-de-Brügg–Faubourg du Lac–Rusel, nouveau)
- Nouvelle construction de la jonction avec la rive droite du lac de Bienne (tunnel de Port, nouveau)

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

- Réaménagement routier du tronçon Berthoud–Oberburg–Hasle (désormais 23, cat. B ; auparavant 23, 229, 234.4, 240, 245, 245.4, 1402). Dans le cadre du réaménagement routier du tronçon Berthoud–Oberburg–Hasle, il est prévu de réaffecter les routes cantonales aux catégories et numéros de routes suivants :

- Kalchofenstrasse (Rüegsaustrasse–contournement avec jonction) Hasle bei Burgdorf (désormais RC 229, cat. C ; auparavant RC 23, cat. B)

- Réaménagement du réseau routier d'Aarwangen (désormais RC 244, cat. B ; auparavant 1, 244, 1438, 1444)

Dans le cadre du réaménagement du réseau routier d'Aarwangen, il est prévu de réaffecter les routes cantonales aux catégories et numéros de routes suivants :

- Jurastrasse à Schwarzhäusern, Bannwil (contournement avec jonction–Aarwangenstrasse) (désormais RC 1444.1, cat. C ; auparavant RC 244, cat. B)

- Jurastrasse à Bannwil, Aarwangen (Aarwangenstrasse–Schwarzhäusernstrasse) (désormais RC 1444, cat. C ; auparavant RC 244, cat. B)

- Jurastrasse à Aarwangen (Schwarzhäuserstrasse–giratoire Wynaustrasse) (désormais RC 1438, cat. C ; auparavant RC 244, cat. B)

- Examen d'opportunité (EO) du contournement d'Utzenstorf (nouveau) : l'opportunité de réaliser un contournement d'Utzenstorf sera examinée car ce projet induirait un important trafic. Cet EO a pour but de déterminer s'il est judicieux d'envisager un contournement et de créer une nouvelle jonction autoroutière.

3.3 Projets stratégiques en faveur du trafic cycliste

Les itinéraires cyclables assurant une fonction de réseau cantonal sont fixés dans le plan sectoriel pour le trafic cycliste. Le canton construit, exploite et entretient les itinéraires cyclables sur les routes cantonales et le long de celles-ci, ainsi que les voies cyclables cantonales à l'écart des routes cantonales (art. 45 lit. b LR). Le plan sectoriel mentionne également les corridors pour l'évaluation d'itinéraires prioritaires susceptibles d'impliquer un aménagement des routes cantonales, des voies cyclables cantonales et des routes communales.

Le canton assure l'examen, la planification, les études de projet ou la mise en œuvre des projets stratégiques suivants pour promouvoir le trafic cycliste. Sur les corridors mentionnés ci-dessous, l'étude de faisabilité est achevée, en cours ou en prévision :

Arrondissement d'ingénieur en chef I Oberland

- Voie cyclable cantonale Därligen–Leissigen
- Voie cyclable cantonale Interlaken Ouest–Därligen
- Liaison cyclable Schattenhalb, Willigen–Chirchet
- Liaison cyclable Heimberg–Uetendorf–Seftigen
- Itinéraire prioritaire dans la vallée de l'Aar (Kiesen–Thoune)
- Itinéraire prioritaire Thoune–Spiez
- Itinéraire prioritaire Lerchenfeld–Centre Oberland–Gwatt
- Itinéraire prioritaire Uetendorf–Thoune

Arrondissement d'ingénieur en chef II Berne-Mittelland

- Itinéraire prioritaire dans le Worblental
- Itinéraire prioritaire dans le Wangental (Berne–Thörishaus–Neuenegg)
- Itinéraire prioritaire dans la vallée de l'Aar (Berne–Münsigen–Kiesen)
- Itinéraire prioritaire Berne–Belp–Münsigen
- Itinéraire prioritaire Münsigen–Konolfingen
- Itinéraire prioritaire Berne–Zollikofen–Schönbühl
- Voie cyclable Laupen–Gümmenen

Arrondissement d'ingénieur en chef III Seeland/Jura bernois

- Voie cyclable Villeret–Cormoret
- Voie cyclable Renan–La Cibourg
- Voie cyclable Tramelan–Tavannes
- Itinéraire prioritaire Lyss–Aarberg
- Itinéraire prioritaire Bienne–Lyss
- Itinéraire prioritaire Bienne–Longeau–limite du canton de Soleure
- Itinéraire prioritaire Bienne–Ipsach (–Sutz-Lattrigen)
- Voie cyclable Schüpfen–Kosthofen
- Voie cyclable Dotzigen–Büren–Rüti–Leuzigen–limite du canton de Soleure
- Voie cyclable La Neuveville–Douanne (réaffectation du tracé ferroviaire à Gléresse)

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

- Itinéraire prioritaire Herzogenbuchsee–Langenthal–limite du canton d'Argovie
- Itinéraire prioritaire Aarwangen–Langenthal–Lotzwil
- Itinéraire prioritaire Lützelflüh–Berthoud–Kirchberg (y compris piste cyclable Oberburg–Hasle)
- Itinéraire prioritaire Berthoud–Schönbühl
- Liaison cyclable sur le tronçon Schafhausen–Hasle
- Liaison cyclable dans la vallée d'Unterberg
- Voie cyclable Wiedlisbach–Wangen an der Aare
- Voie cyclable Aarwangen–Niederbipp
- Voie cyclable Zollbrück–Obermatt

3.4 Projets importants pour le plan directeur

Les modifications du réseau routier d'importance stratégique visées au chiffre 3.2 sont pertinentes pour le plan directeur et seront intégrées au plan directeur cantonal. Les modifications en faveur du trafic cycliste selon le chiffre 3.3 seront intégrées au plan directeur cantonal si nécessaire.

4. Mesures

4.1 Routes et voies cyclables cantonales

Les projets stratégiques visés aux chiffres 3.2 et 3.3, de même que d'autres travaux pour lesquels des investissements de plus de deux millions de francs (nets) sont prévus, figurent à l'annexe « Mesures concernant les routes et voies cyclables cantonales ».

4.2 Routes nationales

La Confédération a chargé le canton de terminer les tronçons suivants dans le cadre de l'achèvement du réseau (l'année de mise en service prévue est indiquée entre parenthèses) :

- N5 Bienne, Champs-de-Boujean–Bienne, Marais-de-Brügg (fin des travaux prévue en 2022)
- Suppression de la lacune du réseau de l'A5 à Bienne (en attente de décision)^{1*}
- N16 Moutier Sud–Court (fin des travaux prévue en 2022)
- N16 Court–Loveresse (fin des travaux prévue en 2022)
- N16 Loveresse–Tavannes (fin des travaux prévue en 2022)

Dans le programme à long terme de la Confédération sur la construction des routes nationales, l'aménagement de la N8 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 ponctuel de ce tronçon soient approfondies. Le but est d'augmenter encore la sécurité pour le trafic cycliste.

Il relève de la compétence de la Confédération d'assurer l'aménagement et le maintien de la valeur du réseau de routes nationales actuel. 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.

4.3 Transferts de propriété et changements de classification

Le changement de propriété doit être effectué seulement si la fonction de la route l'exige. Voici les principes applicables en la matière (art. 7 et 8 LR) :

1. Le réseau des routes cantonales ne doit pas être davantage densifié, excepté s'il s'agit de satisfaire 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 cantonales.
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.

¹ Il s'agit en premier lieu d'étudier la faisabilité d'un nouveau tracé de ligne au nord de Bienne (tunnel du Jura). Il convient en outre d'examiner si la jonction avec la rive droite du lac de Bienne (tunnel de Port) peut être reclassée en route nationale et si le canton peut assurer l'étude et la mise en œuvre du projet dans le cadre des travaux d'achèvement du réseau, qui s'inscrivent dans une conception globale des transports.

Les changements concrets de propriété sont énumérés dans l'annexe « Modifications prévues sur le réseau ». Après consultation des communes, le Conseil-exécutif les adopte par un arrêté spécifique, simultanément à l'arrêté sur le plan du réseau routier.

4.4 Mobilité combinée

Des installations de stationnement et des plateformes de correspondance dédiées aux deux-roues et aux véhicules personnels seront mises en place pour étendre la zone de desserte des transports publics (TP). Cette stratégie évite non seulement le développement et l'exploitation non rentables des TP dans les régions à faible densité de population, mais permet aussi d'intégrer les TP dans le système de transport pour que les déplacements ne se fassent pas exclusivement en voiture ou à moto. Pour que les passagers puissent utiliser les TP sur la plus longue distance possible, ils doivent en principe pouvoir prendre une correspondance au plus près de la cible. Aussi, le canton de Berne entend créer un réseau de communication décentralisé pour les installations de type park-and-ride (P+R) et bike-and-ride (B+R) ; la preuve du besoin doit dans ce cas être établie.

Le nouveau plan du réseau routier établit les installations de type park-and-ride et bike-and-ride d'importance régionale (art. 25, al. 4, lit. c LR), à savoir :

- Les installations P+R aisément accessibles depuis la route, situées au niveau des gares et des haltes ferroviaires ou à proximité d'arrêts de bus important qui sont éloignés des lignes ferroviaires. Ces installations se situent en général en dehors des agglomérations.
- Les installations B+R situées au niveau des gares, des haltes ferroviaires, des principaux arrêts de bus et de tram.

Le canton contribue également au financement des dépenses d'investissement prévues pour l'extension d'installations existantes. Les installations P+R et B+R doivent être garanties à long terme et, de ce fait, définies dans les plans communaux et régionaux de manière contraignante pour les autorités.

L'exploitation et l'entretien sont à la charge des requérants ou des exploitants d'installations qui assurent également le gros entretien et, le cas échéant, le remplacement des places supprimées. En principe, les installations P+R doivent offrir des places disponibles en permanence pour favoriser la mobilité combinée.

L'OPC règle les détails par voie de directive².

4.5 Routes d'approvisionnement

Les tronçons de routes cantonales et communales qui, conformément à l'article 10 OR, sont définis comme routes d'approvisionnement pour les transports exceptionnels de charges indivisibles, sont désignés dans l'annexe 1 de l'ordonnance sur les routes (voir présentation sur le Géoportail du canton de Berne). Ces routes doivent rester ouvertes, conformément à l'article 11 OR.

Les propriétaires doivent 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. L'Office des ponts et chaussées assure la surveillance du réseau des routes d'approvisionnement.

² Subventions cantonales pour les investissements en faveur des installations de mobilité combinée, directive, OPC, 2018.

5. Investissements nécessaires à moyen et à long terme

5.1 Marge de manœuvre

Les mesures prévues sur les routes et voies cyclables cantonales sont attribuées à quatre 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 au niveau 3 ou 4. Elles sont ensuite associées au niveau 1.

Définition des niveaux :

1. Projets en construction
2. Projets de maintien de la valeur
3. Projets d'amélioration de la sécurité routière et de compatibilité du trafic avec le site
4. Projets destinés à garantir une capacité suffisante (projets d'aménagement et de nouvelles constructions)

5.2 Moyens financiers nécessaires pour les routes cantonales

Les moyens financiers nécessaires ont pu être déterminés en reclassant les mesures par ordre de priorité. Ils sont toutefois toujours supérieurs aux sommes d'environ 130 millions de francs par an demandées dans le budget et le plan financier 2022–2025, et également les années suivantes. Dans une certaine mesure, il est opportun que le coût du plan sectoriel dépasse les prévisions budgétaires car la phase de développement de plusieurs projets connaît des retards et les ressources financières ne peuvent pas être utilisées dans les délais prévus (par exemple, en cas de retard dû à des oppositions et des recours).

Les infrastructures étant vieillissantes, les besoins financiers liés au maintien de la valeur ainsi qu'aux investissements dans la sécurité routière (élimination des zones d'accident, traversées de localité et endroits dangereux en dehors des localités) augmentent, ce qui diminue la marge de manœuvre financière pour les mesures visant à développer davantage le réseau routier. Même si le Fonds d'infrastructure de la Confédération permet au canton de mettre en œuvre d'importants projets d'aménagement qui ne seraient pas réalisables autrement, des moyens supplémentaires sont nécessaires pour mener des projets de nouvelles constructions, aussi bien pour le trafic motorisé que pour la mobilité douce.

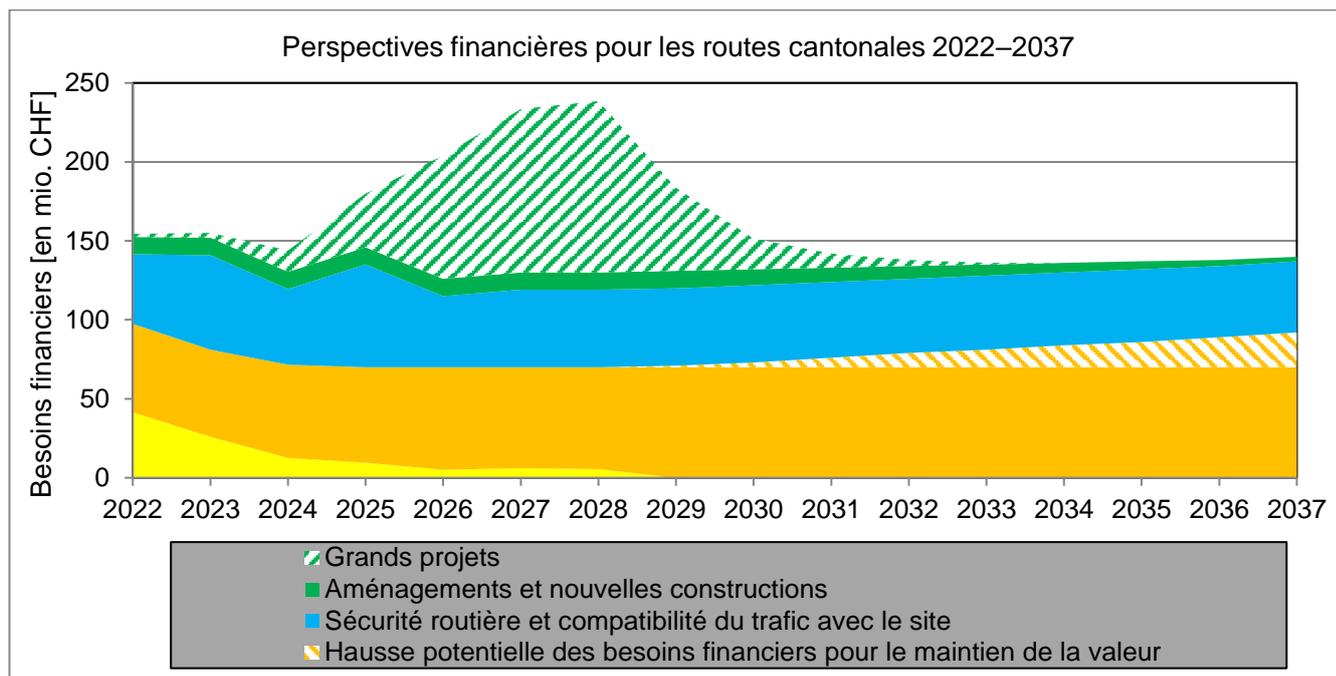


Illustration : Perspectives financières pour les routes cantonales 2022–2037 (représentation schématique)

Les moyens financiers prévus, qui s'élèvent actuellement à quelque 130 millions de francs par an, n'intègrent pas les éventuelles modifications liées aux futurs processus de planification financière.

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 et des transports est tenue de mettre à jour le plan du réseau routier et d'en informer régulièrement les personnes concernées. Les ajouts ou adaptations de grande ampleur doivent être soumis à l'approbation du Conseil-exécutif.
- 6.3 La Direction de l'intérieur et de la justice est tenue, dans le cadre du prochain controlling ordinaire, de mettre à jour les modifications dans le plan directeur cantonal.

Le nouveau plan du réseau routier s'applique à partir de la date de décision et remplace l'ancien plan du réseau routier du 12 juin 2013, adapté en date du 31 mai 2017.

Au nom du Conseil-exécutif



Christoph Auer
Chancelier

Destinataire

- Grand Conseil

Annexes

- Réseau de routes cantonales, y compris changements stratégiques
- Mesures concernant les routes et voies cyclables cantonales
- Modifications prévues sur le réseau

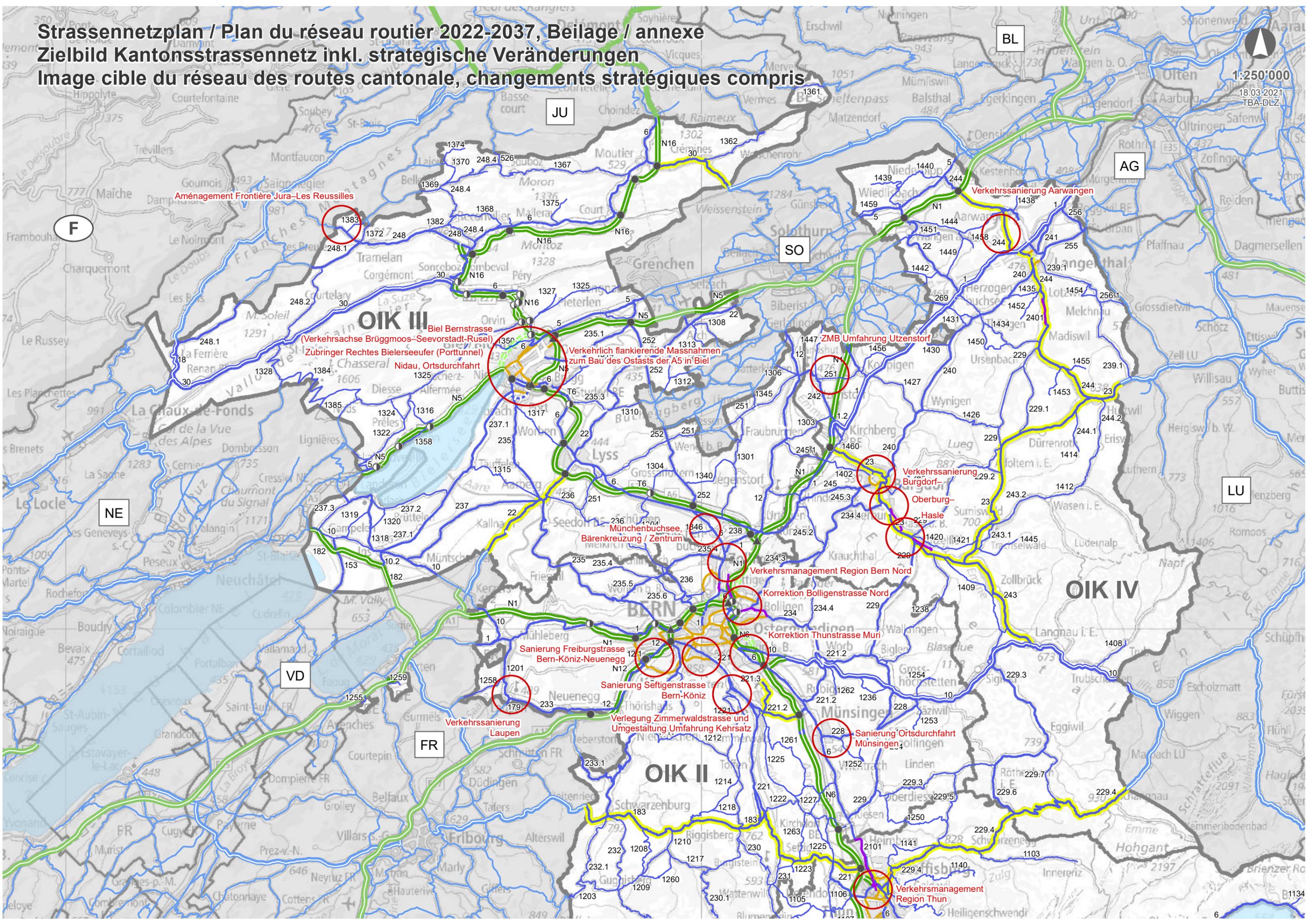
Legende / Légende

-  Kantonsstrasse Kategorie A (Autobahn, Autostrasse)
Route cantonale catégorie A (autoroute, semi-autoroute)
-  Kantonsstrasse Kategorie A
Route cantonale catégorie A
-  Kantonsstrasse Kategorie B
Route cantonale catégorie B
-  Kantonsstrasse Kategorie C
Route cantonale catégorie C
-  Kantonaler Radweg
Voie cyclable cantonale
-  Kantonsstrasse in Realisierung oder Projektierung
Route cantonale en cours de réalisation ou en cours de planification
-  Änderung der Kat. B in Kat. A und Aufnahme ins Ergänzungsnetz Bund
Changement de la catégorie B à la catégorie A et intégration dans le réseau complémentaire de la Confédération
-  Netzveränderungen des Strassennetzes von strategischer Bedeutung
Modifications du réseau routier d'importance stratégique
-  Strategische Veloprojekte
Projets stratégique pour le trafic cycliste
-  Nationalstrasse 1. und 2. Klasse (Autobahn, Autostrasse)
Route nationale 1^{re} et 2^e classe (autoroute, semi-route)
-  Nationalstrasse 3. Klasse (Mischverkehr)
Route nationale 3^e classe (trafic mixte)
-  Nationalstrasse in Realisierung
Route nationale en cours de réalisation
-  Wichtige Gemeindestrasse
Route communale importante
-  Verzweigungen / *Echangeurs*
-  Anschlüsse / *Jonctions*
-  Halbanschlüsse / *Demi-jonctions*
-  Nationalstrasse in Nachbarkantonen
Route nationale des cantons voisins
-  Kantonsstrasse in Nachbarkantonen
Route cantonale des cantons voisins
-  Kantonsgrenze / Grenze Oberingenieurkreis (OIK)
Limite cantonale / Limite d'arrondissement d'ingénieur en chef (AIC)

Ergänzungsnetz des Bundes
Réseau complémentaire de la Confédération

Strassennetzplan / Plan du réseau routier 2022-2037, Beilage / annexe
Zielbild Kantonsstrassennetz inkl. strategische Veränderungen
Image cible du réseau des routes cantonale, changements stratégiques compris

1:250'000
18.03.2021
TBA-DLZ



Aménagement Frontière Jura-Les Reussilles

Verkehrssanierung Aarwangen

Biel Bernstrasse
(Verkehrsachse Brüggmoos-Seevorstadt-Rusel)
Zubringer Rechtes Bielerseeufer (Porttunnel)
Nidau, Ortsdurchfahrt
Verkehrlich flankierende Massnahmen
zum Bau des Ostasts der A5 in Biel

ZMB Umfahrung Utzenstorf

Verkehrssanierung Burgdorf

Oberburg-Hasle

Verkehrsmanagement Region Bern Nord

Korrektion Bolligenstrasse Nord

Korrektion Thunstrasse Muri

Sanierung Freiburgstrasse Bern-Köniz-Neuenegg

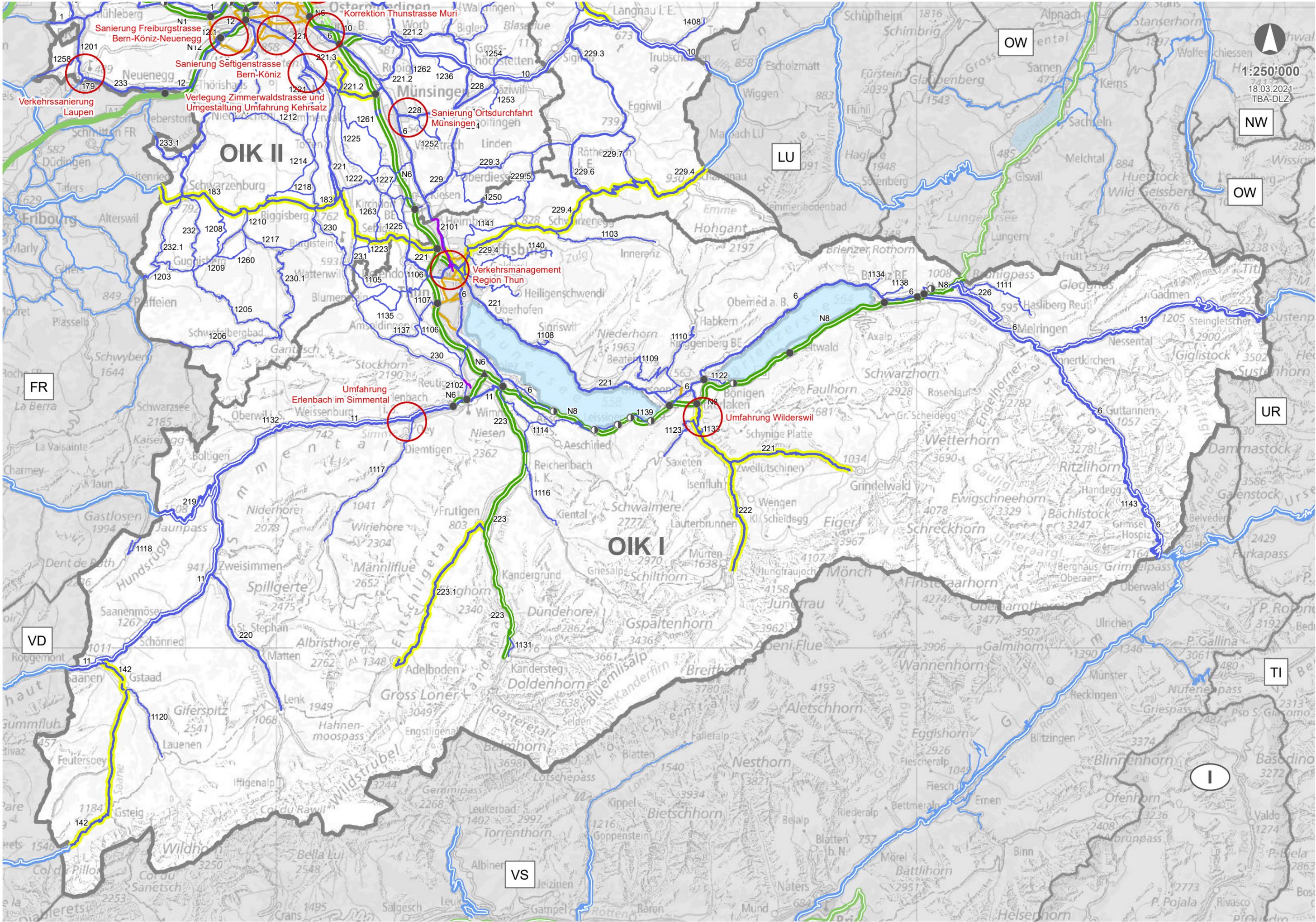
Sanierung Säftigenstrasse Bern-Köniz

Verkehrssanierung Laupen

Verlegung Zimmerwaldstrasse und Umgestaltung Umfahrung Kehrsatz

Sanierung Ortsdurchfahrt Münsingen

Verkehrsmanagement Region Thun



OW

LU

NW

OW

FR

UR

VD

TI

VS

I

1:250'000
18.03.2021
TBA-DLZ

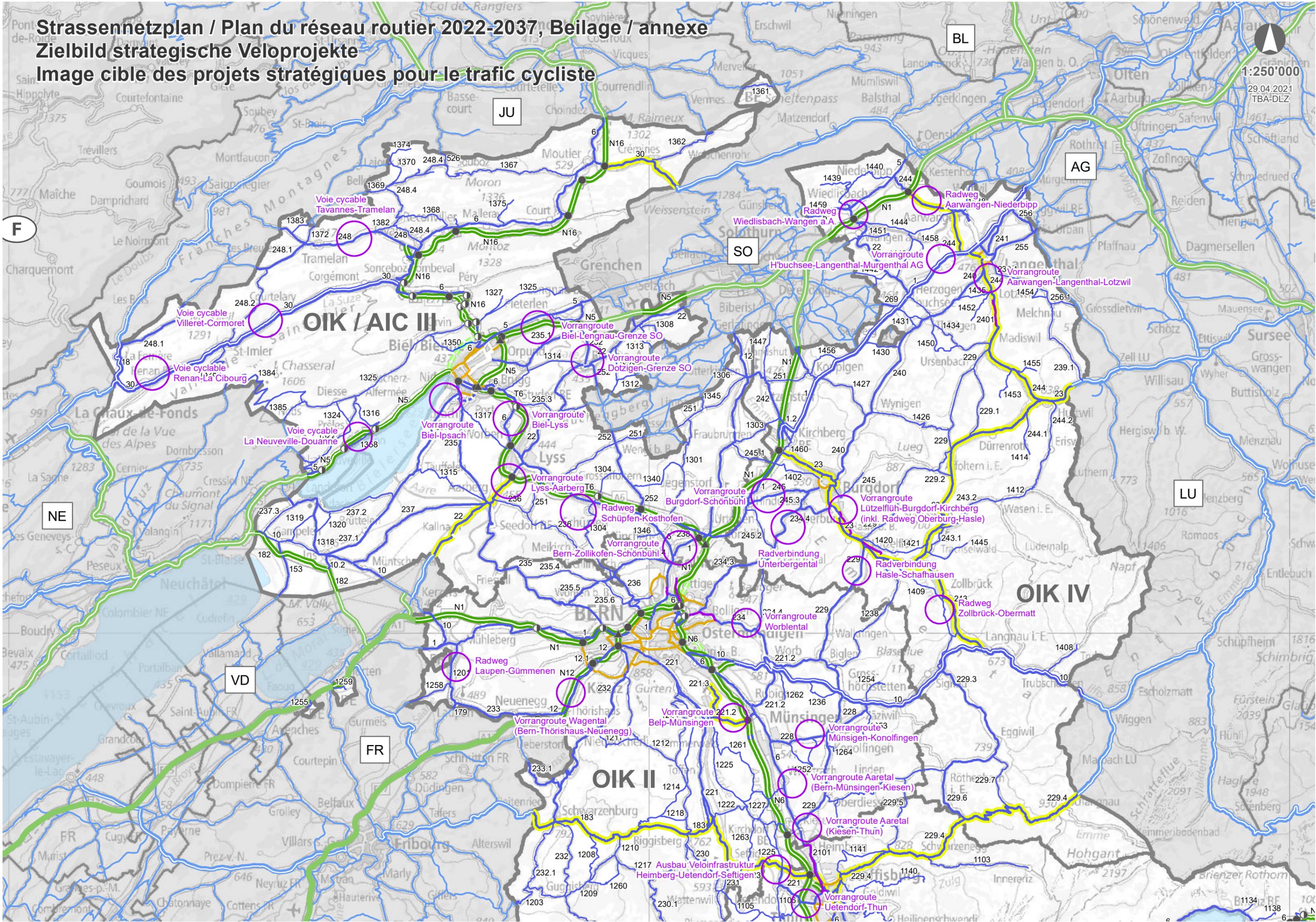
OIK II

OIK I

Sanierung Freiburgstrasse Bern-Köniz-Neuenegg
Sanierung Säftigenstrasse Bern-Köniz
Verkehrssanierung Laupen
Korrektur Thunstrasse Muri
Verlegung Zimmerwaldstrasse und Umgestaltung Umfahrung Kehrsatz
Sanierung Ortsdurchfahrt Münsingen
Verkehrsmanagement Region Thun
Umfahrung Erlenbach im Simmental
Umfahrung Wilderswil

Strassennetzplan / Plan du réseau routier 2022-2037, Beilage / annexe Zielbild strategische Veloprojekte Image cible des projets stratégiques pour le trafic cycliste

1:250'000
29.04.2021
TBA-DLZ



F

JU

BL

AG

SO

OIK I / AIC III

NE

LU

OIK IV

VD

FR

OIK II

N

Mesures concernant les routes et voie cyclables cantonales

Les mesures énumérées ci-dessous impliquent des investissements de plus de deux millions de francs nets, et sont classées par arrondissement d'ingénieur en chef (AIC), par tronçon de route (numéro de la route cantonale [n° RC]) et par commune. Pour les cas où le numéro de projet n'est pas encore attribué, les chiffres sont suivis provisoirement de « xxxx ». Les mesures (projet et n°) listées ci-dessous font partie intégrante d'un crédit-cadre d'investissement routier ou d'un crédit d'objet.

Le tableau indique également l'horizon de réalisation en fonction du degré de priorité (1 = réalisation entre 2022 et 2025 ; 2 = réalisation entre 2026 et 2029 ; 3 = réalisation prévue après 2029), l'état d'avancement du projet, le niveau attribué, le projet d'agglomération (PA) concerné et les crédits d'objet (CO). Les étapes d'avancement des projets se distinguent comme suit :

- Etude (E) : le besoin d'intervenir est justifié, une étude de conception est parfois établie. Cette étape correspond à la catégorie « Information préalable » du plan directeur.
- Avant-projet (AP) : l'avant-projet est établi et la mesure figure dans le plan financier. Cette étape correspond à la catégorie « Coordination en cours » du plan directeur.
- Projet en construction (PC) : le projet de construction est établi, le plan de route est en cours d'établissement ou approuvé et la mesure fait partie d'un crédit-cadre ou d'un crédit d'objet. Cette étape correspond à la catégorie « Coordination réglée » du plan directeur.

Les coûts sont indiqués par ordre de grandeur : > 2 millions de francs, > 10 millions de francs ou > 50 millions de francs. Les projets dont le coût net est inférieur à deux millions de francs ne sont pas inclus dans la liste, tout comme les projets de maintien de la valeur, qui sont financés via les crédits-cadres pour le gros entretien.

N° RC	AIC	Commune(s)	Projet	N°	Délai	Etat	Niveau	PA	CO	Coût en CHF
6	I	Brienz	Réfection de la traversée de la localité	210.10412	1	AP	2			> 2 mio
6	I	Interlaken	Réfection et rénovation de la Lindenallee	210.20127	1	PC	3	x		> 2 mio
6	I	Schattenhalb	Construction bandes cyclables Chirchet	210.10507	1	AP	3			> 2 mio
6	I	Schattenhalb	Réfection de la traversée de Willigen	210.20304	2	E	3			> 2 mio
6	I	Spiez	Réaménagement de l'Oberlandstrasse	210.10213	1	PC	3	x		> 2 mio
6	I	Steffisburg	Réfection du giratoire de Stucki	210.20113	1	Le projet n'a pas encore démarré	3	x		> 2 mio
6	I	Steffisburg, Thoune	Réfection du giratoire de Kyburg	210.20114	1	Le projet n'a pas encore démarré	3	x		> 2 mio
6	I	Thoune	Réfection de la Gwattstrasse	210.20176	3	E	3			> 10 mio
11	I	Boltigen	Réfection du virage Garven	210.xxxxx	3	E	3			> 2 mio
11	I	Boltigen	Réfection de la traversée de Reidenbach	210.20067	3	PC	3			> 2 mio
11	I	Boltigen	Réfection de la traversée	210.20118	3	E	3			> 2 mio
11	I	Därstetten	Réfection de la traversée de Reichenbach	210.10502	2	E	3			> 2 mio

N° RC	AIC	Commune(s)	Projet	N°	Délai	Etat	Niveau	PA	CO	Coût en CHF
11	I	Erlenbach i. S.	Contournement d'Erlenbach	210.xxxxx	3	E	4		x	> 50 mio
11	I	Erlenbach i. S.	Correction du virage Chastel	210.20008	2	E	3			> 2 mio
11	I	Erlenbach i. S.	Réfection de la traversée de Ringoldingen	210.10501	3	E	3			> 2 mio
11	I	Erlenbach i. S.	Réfection de la traversée de Latterbach	210.10500	2	E	3			> 2 mio
11	I	Erlenbach i. S.	Elargissement Simmentalstrasse Stalden	210.20053	1	AP	3			> 2 mio
11	I	Innertkirchen	Rénovation de la traversée de Gaden-Obermad	210.20136	1	PC	3			> 2 mio
11	I	Oberwil i. S.	Aménagement du trottoir Guggelifarm	210.20151	3	E	3			> 2 mio
11	I	Oberwil i. S.	Correction de la chaussée Simmenweidli	210.20150	3	E	3			> 2 mio
11	I	Oberwil i. S.	Réfection du débouché du Heidenweidli	210.10503	3	E	3			> 2 mio
11	I	Oberwil i. S.	Réfection de la chaussée Stegacher-Galgenbühl	210.20153	3	E	3			> 2 mio
11	I	Oberwil i. S.	Réfection du virage Steini	210.10504	2	E	3			> 2 mio
11	I	Oberwil i. S.	Elargissement de chaussée hors localité	210.20152	3	E	3			> 2 mio
11	I	Saanen	Réfection de la traversée de Schönried	210.20061	1	PC	3			> 2 mio
11	I	Spiez	Réfection de la Simmentalstrasse	210.20058	1	PC	3	x		> 2 mio
221	I	Gündlischwand	Elargissement de la route Passage à niveau BOB-Lindimatta	210.20158	3	AP	3			> 2 mio
221	I	Hilterfingen	Réfection du carrefour Chartreuse	210.10335	1	PC	3			> 2 mio
221	I	Lütschental, Grindelwald	Nouvelle construction pour remplacer le pont de Zaun et aménagement routier	210.20155	1	E	3			> 2 mio
221	I	Matten bei Interlaken	Réfection de la traversée	210.20120	1	AP	3	x		> 2 mio
221	I	Uetendorf	Construction de bandes cyclables Pont sur l'Aar-Zelgstrasse	210.20366	2	E	3	x		> 2 mio
221	I	Uetendorf	Construction de bandes cyclables Limpach-Zelgstrasse	210.20367	3	E	3	x		> 2 mio
221	I	Uetendorf	Construction de bandes cyclables Seftigen-Uetendorf	210.10525	2	E	3	x		> 2 mio
221	I	Wilderswil	Correction de la route Chrummeney-Zweilütschinen	210.10149	3	AP	3			> 10 mio
221.1	I	Heimberg, Uetendorf	Construction de bandes cyclables Pont sur l'Aar	210.20294	1	AP	3			> 2 mio
221.1	I	Uetendorf	Réfection de la traversée d'Uetendorf	210.20306	2	E	3	x		> 2 mio
222	I	Lauterbrunnen	Aménagement de la traversée EWL-Hotel Staubbach	210.10403	1	AP	3			> 2 mio
229	I	Steffisburg	Rénovation de la superstructure de la Thunstrasse	210.20069	2	E	3			> 2 mio

N° RC	AIC	Commune(s)	Projet	N°	Délai	Etat	Niveau	PA	CO	Coût en CHF
229	I	Steffisburg	Réfection de l'Oberdorfstrasse et du giratoire de la poste	210.20070	2	Le projet n'a pas encore démarré	3			> 2 mio
1109	I	Beatenberg	Remplacement du pont sur la Sundgraben (Sagigraben)	210.20142	1	PC	3			> 10 mio
1111	I	Hasliberg	Aménagement de la route Goldern–Lehn	210.10189	2	AP	3			> 2 mio
1111	I	Hasliberg	Aménagement Wysstanne–Twing	210.10350	2	PC	3			> 2 mio
1111	I	Hasliberg	Remplacement du pont sur l'Alpbach (objet 10409)	210.20301	1	PC	3			> 10 mio
1113	I	Spiez	Correction de la route Seeholzwald	210.20109	2	Le projet n'a pas encore démarré	3			> 2 mio
1116	I	Reichenbach i. K.	Rénovation Bütschi–Stinkhaltiwald	210.10459	1	AP	3			> 2 mio
1116	I	Reichenbach i. K.	Rénovation Chlappergasse–Bütschi	210.20173	2	E	3			> 2 mio
Div.	I	Därlichen, Interlaken	Construction de la voie cyclable Därlichen–Interlaken	210.20337	3	E	4		x	> 10 mio
Div.	I	Därlichen, Leissigen	Construction de la voie cyclable Leissigen–Därlichen	210.20338	3	E	4		x	> 10 mio
Div.	I	Thoune	Gestion du trafic de la région de Thoune	250.xxxxx	1	E	3	x		> 2 mio
11	I	Boltigen	Remise en état Enge Oberwil (instabilités)	210.20194	1	PC	3			> 2 mio
1	II	Berne	Desserte PDE Ausserholligen	220.10383	1	E	4			> 2 mio
6	II	Berne	Construction de l'arrêt Guisanplatz	220.20187	1	AP	4	x		> 2 mio
10	II	Muri bei Bern	Aménagement du nœud Melchenbühlplatz Muri	220.10496	1	E	4	x		> 2 mio
12	II	Berne, Köniz	Voie prioritaire pour cyclistes dans la vallée de Wangen	220.20228	2	E	3		x	> 2 mio
12	II	Köniz	Réfection de la Freiburgstrasse Hohliebi	220.20098	1	AP	3			> 2 mio
12	II	Köniz	Réfection de la Freiburgstrasse Niederwangen	220.20097	1	AP	3	x		> 2 mio
12	II	Köniz	Réfection de la Freiburgstrasse Oberwangen	220.20095	1	AP	3			> 2 mio
12	II	Köniz	Réfection de la Freiburgstrasse Thörishaus Dorf	220.20100	1	AP	3	x		> 2 mio
12	II	Köniz	Réfection de la Freiburgstrasse Thörishaus Est	220.20099	1	AP	3	x		> 2 mio
12	II	Köniz	Réfection de la Freiburgstrasse Thörishaus Ouest	220.20101	2	AP	3	x		> 2 mio
183	II	Riggisberg, Rümliigen, Thurmen	Sécurisation de la liaison cyclable Rümliigen–Riggisberg	220.10232	2	E	3			> 2 mio
183.1	II	Rümliigen	Carrefour Riggisbergstrasse/Thunstrasse	220.10456	3	E	3			> 10 mio
221	II	Berne	Réfection Weissensteinstr.–Turnierstr.–Fischerhätteli	220.20225	3	E	3	x		> 2 mio

N° RC	AIC	Commune(s)	Projet	N°	Délai	Etat	Niveau	PA	CO	Coût en CHF
221	II	Berne	Réfection Weissensteinstr.–Pestalozzistr.–Baumont	220.20226	3	E	3	x		> 2 mio
221	II	Berne	Réfection de la Seftigenstrasse, carrefour Seftigenstr./Morillonstr. jusqu'à Sandrain ; projet 3	220.20090	2	E	3	x		> 10 mio
221	II	Berne	Réfection et remplacement des voies Weissensteinstr.	220.20081	1	PC	4			> 2 mio
221	II	Kehrsatz	Réaménagement du contournement de Kehrsatz	220.10482	1	E	4			> 2 mio
221	II	Köniz	Réfection de la Seftigenstrasse Wabern, projet 2	220.20019	2	E	2			> 2 mio
221	II	Köniz	Prolongation du tram Kleinwabern	220.10350	1	PC	4	x		> 2 mio
221	II	Seftigen	Réfection de la traversée de Seftigen	220.10225	1	E	3			> 2 mio
221.2	II	Rubigen	Mesure spécifique de sécurité routière Rubigen–Beitenwil	220.10455	1	E	3			> 2 mio
221.2	II	Rubigen	Correction de la Belpstrasse	220.10461	1	AP	4			> 10 mio
221.2	II	Rubigen	Mesure de sécurité routière giratoire–passage souterrain	220.10454	3	E	3	x		> 2 mio
221.2	II	Worb	Mesure de sécurité routière Rubigenstrasse	220.10479	2	E	3	x		> 2 mio
228	II	Konolfingen	Réfection de la Emmentalstrasse	220.10387	1	AP	3	x		> 2 mio
228	II	Konolfingen, Mirchel	Assainissement de l'installation d'évacuation des eaux Konolfingen–Mirchel	220.10507	1	PC	3			> 2 mio
228	II	Konolfingen, Munisenges	Mesure de sécurité routière Tägerschi–Konolfingen	220.10480	2	E	3	x		> 2 mio
229	II	Biglen	Réfection de la Rohrstrasse	220.10426	1	PC	3			> 2 mio
229	II	Konolfingen	Réfection de la Burgdorfstrasse	220.10451	2	AP	3			> 2 mio
229	II	Konolfingen	Réaménagement de la Kreuzplatz	220.10430	2	AP	3	x		> 2 mio
229	II	Oberdiessbach	Réfection de la traversée	220.10439	1	E	3			> 2 mio
232	II	Köniz	Réfection de la Könizstrasse	220.20102	2	AP	3	x		> 2 mio
234	II	Berne, Ostermundigen	Passage sur voie Bolligenstrasse Nord	220.02030	1	AP	4			> 2 mio
234	II	Stettlen	Réfection de la traversée	220.10435	1	PC	3	x		> 2 mio
234	II	Stettlen, Ostermundigen	Réfection de la Bernstrasse Deisswil	220.10434	1	PC	4	x		> 2 mio
234	II	Stettlen, Vechigen	Voie prioritaire pour cyclistes dans la vallée de Worble	220.20215	1	E	3	x		> 2 mio
234	II	Vechigen	Adaptation de la traversée de Boll	220.10429	1	PC	4	x		> 2 mio
235.6	II	Kirchlindach	Mesure de sécurité routière des deuxroues Pont Halen–Thalmatt	220.10278	3	E	3			> 2 mio
1201	II	Les Baumettes–Laupen	Mesure de sécurité des cyclistes et piétons Gümmenen–Laupen	220.10448	1	AP	3			> 2 mio

N° RC	AIC	Commune(s)	Projet	N°	Délai	Etat	Niveau	PA	CO	Coût en CHF
1212	II	Köniz	Voie cyclable Schliern–Schlatt	220.10277	1	PC	3	x		> 2 mio
1221	II	Kehrsatz	Réaménagement Bernstrasse/Belpstrasse	220.10477	1	E	4	x		> 2 mio
1221	II	Kehrsatz	Déplacement de la Zimmerwaldstrasse	220.20234	1	E	4	x	x	> 2 mio
1238	II	Biglen	Réfection Sägestutz et Arnistrasse	220.10450	2	E	2			> 2 mio
Div.	II	Berne	Gestion du trafic Wabern–Berne Sud	250.10216	2	E	4	x		> 2 mio
Div.	II	Köniz	Gestion du trafic Köniz–Berne Sud-ouest	250.10214	1	AP	3	x		> 2 mio
Div.	II	Muri, Berne, Worb	Gestion du trafic Muri–Berne Sud-est	250.10132	2	E	3	x		> 2 mio
1	III	Schönbühl	Issue de secours du tunnel	230.20391	2	E	3			> 2 mio
5	III	Bienne–Longeau	Voie prioritaire pour cyclistes	230.20421	1	E	2		x	> 2 mio
5	III	Lengnau	Traversée de la localité	230.20415	3	E	3			> 2 mio
5	III	Gléresse	Voie cyclable La Neuveville–Douanne (réaffectation de la Bahnstrasse à Gléresse)	230.xxxxx	3	E	4	x		> 2 mio
5	III	Nidau	Réfection de la traversée de la vieille ville	230.10241	2	AP	3	x		> 2 mio
5	III	Perles	Traversée de la localité	230.20418	3	E	3			> 2 mio
6	III	Agglomération de Bienne	Passage souterrain pour cyclistes Route de Berne/Rue Gugler (CRTU mes. MD 2.8)	230.20440	2	E	3			> 2 mio
6	III	Agglomération de Bienne	Mesures de gestion du trafic Route de Reuchenette BN1 (reste)	230.20168	1	E	3			> 2 mio
6	III	Agglomération de Bienne	Trottoir Route de Reuchenette	230.03035	1	E	3			> 10 mio
6	III	Münchenbuchsee	Centre de la commune au niveau du carrefour Bären	230.10564	1	AP	3	x		> 2 mio
6	III	Schüpfen	Voie cyclable Schüpfen–Kosthofen	230.20442	2	E	3	x		> 2 mio
6	III	Studen	Traversée de la localité (CRTU reval. TIM 1.2)	230.10867	1	AP	3	x		> 2 mio
6	III	Worben	Traversée de la localité (CRTU reval. TIM 1.3)	230.20250	1	E	3	x		> 2 mio
12	III	Bätterkinden, Lohn	Mesures pour le trafic cycliste (CRTU mes. MD 21.33)	230.20443	2	E	3			> 2 mio
12	III	Fraubrunnen	Traversée de la localité	230.20419	3	E	3			> 2 mio
12	III	Jegenstorf	Traversée de la localité	230.10821	1	AP/PC	3	x		> 2 mio
22	III	Aarberg	Lyssstrasse	230.20416	2	E	3			> 2 mio
22	III	Aarberg	Réfection de la Lyssstrasse	230.10869	2	E	3			> 2 mio
22	III	Büren a. A., Rüti bei Büren	Mesures pour le trafic cycliste (CRTU mes. MD 8.5)	230.20169	1	AP	3			> 2 mio

N° RC	AIC	Commune(s)	Projet	N°	Délai	Etat	Niveau	PA	CO	Coût en CHF
22	III	Büren a. A., Dotzigen	Mesures pour le trafic cycliste (CRTU mes. MD 8.33)	230.10868	3	E	3			> 2 mio
22	III	Kallnach	Traversée de la localité	230.10871	3	AP	3			> 2 mio
22	III	Lyss–Aarberg	Voie prioritaire pour cyclistes	230.20406	2	E	3		x	> 2 mio
30	III	Cortébert, Ville- ret	Liaison cyclable Villeret–Cortébert	230.10682	1	PC	3			> 2 mio
30	III	Renan (BE)	NC- Piste+bande cycl. : Renan–La Cibourg	230.10664	2	E	3			> 2 mio
235	III	Bellmund, Hemrigen	Liaison cyclable	230.10645	1	AP	3			> 2 mio
235	III	Bellmund, Nidau, Port	Mesures pour le trafic cycliste (CRTU mes. MD 2.2)	230.20423	2	E	3	x		> 2 mio
235	III	Hemrigen	Liaison cyclable Hemrigen–Bühl	230.20100	3	E	3			> 2 mio
235	III	Nidau	Transformation du carrefour à la gare	230.20471	1	PC	3			> 2 mio
235	III	Nidau, Port	Giratoire Kreuzweg	230.10247	1	PC	3	x		> 2 mio
235.1	III	Agglomération de Bienne	MGT axe est : Route d'Orpond	230.10246	1	AP	3			> 2 mio
235	III	Orpond, Meinsberg, Longeau	Mesures pour le trafic cycliste	230.20411	3	E	3			> 2 mio
236	III	Aarberg, Seedorf	Mesures pour le trafic cycliste	230.20407	2	E	3			> 2 mio
237	III	Hagneck–Anet	Mesures pour le trafic cycliste	230.20408	2	E	3			> 2 mio
237.1	III	Mörigen	Mesures de mobilité douce/traversée de la localité (mes. MD 1.2)	230.10692	2	E	3	x		> 2 mio
237.1	III	Mörigen, Gerolfingen	Mesures pour le trafic cycliste (CRTU mes. MD 1.2)	230.20436	2	E	3	x		> 2 mio
237.1	III	Nidau	Réfection du giratoire Ipsachstr./Nidau	230.20133	1	AP	3			> 2 mio
237.1	III	Sutz-Lattrigen	Mesures pour le trafic cycliste (CRTU mes. MD 1.1+3)	230.10691	1	E	3			> 2 mio
237.1	III	Sutz-Lattrigen	Sécurisation de la liaison cyclable Ipsach–Sutz (hors localité)	230.20439	2	E	3			> 2 mio
237.1	III	Täuffelen	Traversée de Gerolfingen	230.10694	3	E	3			> 2 mio
248.1	III	Courtelay, Tramelan, Sauge	Correction Frontière JU–Les Reussilles	230.02615	1	PC	3			> 10 mio
252	III	Rapperswil Lätti–Wengi–limite du canton de Soleure	Mesures pour le trafic cycliste	230.20409	2	E	3			> 2 mio
1304	III	Rapperswil–Wierezwil	Mesures pour le trafic cycliste (trajet scolaire)	230.20414	3	E	3			> 2 mio
1304	III	Schüpfen–Meikirch	Mesures pour le trafic cycliste	230.20413	3	E	3			> 2 mio
1304	III	Schüpfen	Traversée de la localité	230.20417	1	E	3			> 2 mio
1315	III	Walperswil, Aarberg	Mesures pour le trafic cycliste (CRTU mes. MD 8.2)	230.10873	2	PC	3			> 2 mio

N° RC	AIC	Commune(s)	Projet	N°	Délai	Etat	Niveau	PA	CO	Coût en CHF
1346	III	Münchenbuchsee–Diemerswil	Mesures pour le trafic cycliste (CRTU BM mes. MD 22.24)	230.20441	3	E	3			> 2 mio
22/252	III	Büren	Mesures de mobilité douce, effet de porte	230.20420	3	E	3			> 2 mio
237.1 /1319	III	Tschugg–Cerlier	Mesures pour le trafic cycliste (trajet scolaire)	230.20412	3	E	3			> 2 mio
Div.	III	Bienne–Lyss	Voie prioritaire pour cyclistes	230.20403	1	E	3		x	> 2 mio
Div.	III	Agglomération de Bienne	Route de Berne (axe Marais-de-Brügg–Rusel)	230.xxxxx	1	E	3			> 2 mio
Div.	III	Agglomération de Bienne	MGT Route de Soleure ouest BN3 et BN4	230.20167	1	E	3			> 2 mio
Div.	III	Diverses	Gestion du trafic Nidau–Ipsach–Port (CRTU mes. dem. GT 2.2)	250.xxxxx	2	E	3	x		> 2 mio
Div.	III	Diverses	Gestion du trafic axe ouest Bienne–Nidau–Brügg (CRTU mes. dem. GT 1.2)	250.xxxxx	2	E	3	x		> 2 mio
1	IV	Bäriswil	Prolongement de la voie cyclable Hindelbank–Bäriswil	240.20134	1	AP	3	x		> 2 mio
1	IV	Hindelbank	Réfection de la Bernstrasse	240.xxxxx	3	AP	3	x		> 2 mio
1	IV	Hindelbank	Réfection de la Dorfstrasse	240.20107	2	AP	3	x		> 2 mio
1	IV	Hindelbank	Réfection de la Kirchbergstrasse	240.20127	2	AP	3	x		> 2 mio
1	IV	Höchstetten	Réfection de la traversée de la localité	240.xxx79	3	E	3			> 2 mio
1	IV	Höchstetten, Koppigen	Aménagement Saint-Nicolas–Höchstetten	240.04017	2	PC	3			> 2 mio
1	IV	Koppigen, Niederösch	Réfection de la traversée d’Oeschberg	240.xxx78	2	E	3			> 2 mio
1	IV	Langenthal	Gestion du trafic Dreilinden	240.20118	1	AP	4	x		> 2 mio
1	IV	Roggwil (BE)	Réfection Mumenthalstr.–Kaltenherberge	240.20109	2	AP	3			> 2 mio
1	IV	Wynau	Construction d’une liaison cyclable à Obermurgenthal	240.10084	1	AP	3			> 2 mio
1	IV	Kirchberg	Réfection du giratoire Route de contournement/Solothurnstrasse	240.20307	2	E	4			> 2 mio
10	IV	Langnau	Réfection de la traversée de la Sägestrasse	240.20130	2	E	3			> 2 mio
10	IV	Langnau i. E.	Réfection Gerbeplatz–Bärau	240.20131	3	E	3			> 2 mio
10	IV	Langnau i. E.	Réfection de la traversée de Bärau	240.20219	1	AP	3			> 2 mio
10	IV	Trub, Trubschachen	Construction de la liaison cyclable Steinbach–Kröschenbrunnen	240.20123	3	E	3			> 2 mio
10	IV	Trubschachen	Réfection de la traversée de Trubschachen	240.10252	1	PC	3			> 2 mio
22	IV	Heimenhausen	Réfection de la traversée de Röthenbach	240.20057	3	E	3			> 2 mio
22	IV	Heimenhausen, Wangenried	Réfection Nessleren–forge de Röthenbach	240.20058	3	E	3			> 2 mio

N° RC	AIC	Commune(s)	Projet	N°	Délai	Etat	Niveau	PA	CO	Coût en CHF
22	IV	Herzogenbuchsee	Réfection de la Wangenstrasse Nord	240.20055	2	AP	3			> 2 mio
22	IV	Herzogenbuchsee	Réfection de la Wangenstrasse Sud	240.20054	2	AP	3			> 2 mio
22	IV	Wiedlisbach	Construction de la voie cyclable W'bach–Wangen a. A.	240.20053	1	AP	3			> 2 mio
23	IV	Affoltern i. E.	Réfection de la traversée de Weier i. E.	240.xx101	3	E	3			> 2 mio
23	IV	Affoltern i. E.	Elargissement de la route Weier–Häusernmoos	240.xx102	3	E	3			> 2 mio
23	IV	Berthoud	Réaménagement routier du tronçon Château–Hôpital	240.20093	2	AP	3	x		> 2 mio
23	IV	Berthoud	Réaménagement routier de la Kirchbergstrasse, au niveau de la gare	240.20092	2	AP	3	x		> 2 mio
23	IV	Berthoud, Lys-sach	Réaménagement du réseau routier Lyssachsachen	240.20091	1	PC	3	x		> 2 mio
23	IV	Hasle b. B.	Réfection du carrefour Riefershäusern	240.xxxxx	3	E	4			> 2 mio
23	IV	Hasle, Lützelflüh	Réfection de la traversée de Goldbach	240.xxx10	2	E	3			> 2 mio
23	IV	Huttwil	Réfection de la Bernstrasse	240.20121	2	AP	3			> 2 mio
23	IV	Huttwil	Réfection de la Luzernstrasse	240.20122	3	PC	3			> 2 mio
23	IV	Lützelflüh	Réfection du tronçon Gohlhaus	240.xxx11	2	E	3			> 2 mio
23	IV	Diverses	Réaménagement routier du tronçon Berthoud–Oberburg–Hasle	240.10273	1	PC	4		x	> 50 mio
23	IV	Sumiswald	Réfection de la traversée de Sumiswald	240.xx135	2	E	3			> 2 mio
229	IV	Affoltern i. E.	Réfection de la traversée d'Affoltern	240.xxx97	3	E	3			> 2 mio
229	IV	Affoltern i. E., Rüegsau	Réfection Rinderbach–Affoltern	240.20113	2	E	3			> 2 mio
229	IV	Hasle b. B.	Construction de la liaison cyclable Schafhausen–Rifershüsere	240.20125	1	AP	3			> 2 mio
229	IV	Heimiswil, Rüegsau	Réfection Brittern–Rinderbach	240.xxx95	3	E	3			> 2 mio
229	IV	Rüegsau	Construction de bandes cyclables Schachen–Rüegsau	240.xxx93	2	E	3			> 2 mio
229	IV	Rüegsau	Réfection Bachhaus–Brittern	240.xxx94	3	E	3			> 2 mio
229	IV	Ursenbach	Réfection de la traversée de la localité	240.xxxx5	3	E	3			> 2 mio
229	IV	Eggiwil, Signau	Elargissement Eggwil–Schüpbach	240.xxx34	2	E	3			> 2 mio
229.4	IV	Schangnau	Construction du trottoir Pont du Râben–Schangnau	240.20041	2	AP	3			> 2 mio
234	IV	Krauchthal	Réfection de la traversée de Hueb	240.xx106	2	E	3			> 2 mio
234	IV	Berthoud, Krauchthal	Construction d'une liaison cyclable dans la vallée d'Unterberg	240.xx109	2	E	3	x		> 2 mio
234	IV	Krauchthal	Réfection de la traversée de Krauchthal	240.xx108	3	E	3			> 2 mio

N° RC	AIC	Commune(s)	Projet	N°	Délai	Etat	Niveau	PA	CO	Coût en CHF
234.4	IV	Oberburg	Réfection de la Krauchthalstrasse	240.20262	1	AP	3	x		> 2 mio
239	IV	Melchnau	Réfection de la traversée	240.xxx68	3	E	3			> 2 mio
240	IV	Bleienbach	Réfection de la traversée	240.xxx56	3	E	3			> 2 mio
240	IV	Bleienbach, Thörigen	Elargissement Thörigen–Bleienbach	240.20039	2	AP	3			> 2 mio
240	IV	Berthoud	Réaménagement du réseau routier Lorraine	240.20095	1	PC	3	x		> 2 mio
240	IV	Berthoud, Wynigen	Liaison cyclable Bickigen–Grafenscheuren	240.20259	1	PC	3	x		> 2 mio
240	IV	Seeberg, Wynigen	Elargissement Wynigen–Riedwil	240.xxx84	3	E	3			> 2 mio
240	IV	Wynigen	Réfection de la traversée	240.xxx83	3	E	3			> 2 mio
242	IV	Utzenstorf	Réfection de l'Oberdorfstrasse	240.xx117	2	E	3			> 2 mio
243	IV	Langnau	Réfection de la traversée Hüselmatten–Illfis	240.20305	2	AP	3			> 2 mio
243	IV	Lauperswil	Construction d'une voie cyclable à Obermatt	240.20165	2	AP	3			> 2 mio
243	IV	Lauperswil, Rüderswil	Réfection de la traversée de Zollbrück	240.20164	2	AP	3			> 2 mio
244	IV	Aarwangen, Bannwil, Thunstetten	Réaménagement du réseau routier d'Aarwangen	240.01007	1	PC	4		x	> 50 mio
244	IV	Bannwil, Schwarzhäusern, Niederbipp	Construction de la piste cyclable Niederbipp–Schürhof	240.20052	2	AP	3			> 2 mio
244	IV	Huttwil	Réfection de la Langenthalstrasse	240.20120	3	AP	3			> 2 mio
244	IV	Langenthal	Nœud Bützbergstr./Eisenbahnstr./Ringstr.	240.20117	1	E	3	x		> 2 mio
244	IV	Langenthal	Réfection de la Ringstrasse	240.20116	2	AP	3	x		> 2 mio
244	IV	Lotzwil	Réfection de la traversée	240.10431	1	AP	3			> 2 mio
244	IV	Lotzwil, Madiswil	Réfection Gutenberg–Madiswil	240.xxx65	2	E	3			> 2 mio
244	IV	Niederbipp	Réfection de l'Aarwangenstrasse, Holzhäusern	240.20074	2	E	3			> 2 mio
244	IV	Niederbipp	Réaménagement de la traversée de Niederbipp	240.10379	1	AP	3			> 2 mio
245	IV	Berthoud	Réfection de la Bernstrasse	240.xxx89	3	AP	3	x		> 2 mio
245	IV	Berthoud, Oberburg	Réfection du carrefour Pleer	240.20096	2	AP	3	x		> 2 mio
245	IV	Hindelbank	Réfection de la Burgdorfstrasse	240.20166	3	AP	3			> 2 mio
245	IV	Diverses	Réfection Hindelbank–Rohrmoos	240.xxx87	3	E	3	x		> 2 mio
245	IV	Oberburg	Réfection de la traversée de Rohrmoos	240.20098	3	E	3	x		> 2 mio

N° RC	AIC	Commune(s)	Projet	N°	Délai	Etat	Niveau	PA	CO	Coût en CHF
245	IV	Hindelbank	Réfection de la Tiefmattstrasse	240.xxxxx	3	E	3	x		> 2 mio
245.3	IV	Berthoud	Réfection de la Pleerstrasse	240.20097	3	E	3			> 2 mio
251	IV	Koppigen	Réfection de la traversée	240.xxx75	2	E	3			> 2 mio
251	IV	Koppigen, Utzenstorf	Construction de la voie cyclable Utzenstorf–Koppigen	240.10434	1	PC	3			> 2 mio
255	IV	Langenthal, Roggwil	Construction d'une voie cyclable à Moos	240.20106	1	PC	3	x		> 2 mio
1402	IV	Berthoud	Réfection Nassi–Lyssach	240.10271	2	E	3	x		> 2 mio
1402	IV	Berthoud	Abaissement de la route du zoo	240.10170	3	E	4			> 2 mio
1402	IV	Lyssach	Réfection de la traversée de Lyssach	240.xxx92	3	E	3	x		> 2 mio
1426	IV	Wynigen	Réfection Kappeler	240.xx122	3	E	3			> 2 mio
	IV	Berthoud, Kirchberg	Voie prioritaire pour cyclistes Berthoud–Kirchberg	240xxxxx	3	E	4		x	> 2 mio
	IV	Berthoud, Lyssach, Hindelbank, Bäriswil	Voie prioritaire pour cyclistes Berthoud–Schönbühl	240.xxxxx	3	E	4		x	> 10 mio
	IV	Berthoud, Hasle b. B., Oberburg	Construction de la voie cyclable Oberburg–Hasle	240.20094	1	PC	3	x		> 10 mio
	IV	Langenthal, Lotzwil	Voie prioritaire pour cyclistes Langenthal–Lotzwil	240.xxxxx	3	E	4	x	x	> 2 mio
	IV	Langenthal, Roggwil, Wynau	Voie prioritaire pour cyclistes Langenthal–Wynau	240.xxxxx	3	E	4	x	x	> 10 mio
	IV	Langenthal, Thunstetten, Herzogenbuchsee	Voie prioritaire pour cyclistes Langenthal–Herzogenbuchsee	240.xxxxx	3	E	4	x	x	> 10 mio

Modifications prévues sur le réseau

Les tableaux ci-dessous indiquent l'état d'avancement des changements de propriété et de priorité de routes cantonales et communales, approuvés en date du 12 juin 2013, ainsi que les autres reclassements prévus.

Les transferts sont prévus à plus ou moins longue échéance : à court terme (2022–2025), à moyen terme (2026–2029), à long terme (2029–2037).

Transferts entrés en force mais pas encore concrétisés :

N° RC	Commune	Tronçon	Horizon de réalisation (prévu)	Nouveau propriétaire
221	Thoune	Allmendstrasse (Zollhaus–contournement de Thoune Nord)	A court terme	Canton
221.5	Steffisburg	Stockhornstrasse (Thunstrasse–contournement)	A court terme	Canton
1146	Steffisburg	Zulgstrasse	A court terme	Commune

Le canton envisage un changement de propriété pour les routes suivantes, qui sera adopté en temps voulu par le Conseil-exécutif :

N° RC	Commune	Tronçon	Horizon de réalisation (prévu)	Nouveau propriétaire
221	Unterseen	Bahnhofstrasse	A court terme	Commune
221	Interlaken	Bahnhofstrasse (Pont sur l'Aar–Promenade du canal)	A court terme	Commune
221	Wilderswil	Jonction autoroutière–déboché de la Saxetenstrasse	A court terme	Commune
1109	Beatenberg	Ancien pont du Sagigraben	A court terme	Commune
1117.2	Erlenbach	Latterbachstutz	A court terme	Commune
1302	Fraubrunnen	Büren zum Hof	A court terme	Commune
1311	Lyss	Büetigenstrasse	A court terme	Commune
1311	Büetigen	Busswilstrasse	A court terme	Commune
	Wiggiswil	Après le passage de la N6	A court terme	Commune
-	Kallnach	Pont au-dessus des voies CFF	A court/moyen terme	Commune
23	Oberburg	Traversée de la localité par le sud à partir du carrefour Löwen	A long terme, après le réaménagement routier du tronçon Berthoud–Oberburg–Hasle, tronçon Oberburg	Commune
23	Hasle b. Burgdorf	Traversée de la localité (Bahnhofstrasse)	A long terme, après le réaménagement routier du tronçon Berthoud–Oberburg–Hasle, tronçon Hasle	Commune
244	Aarwangen	Traversée de la localité par le sud à partir du giratoire de la	A long terme, après le réaménagement	Commune

		Wynaustrasse	du réseau routier d'Aarwangen	
244	Langenthal	Giratoire Hard-Aarwangen	A long terme, après le réaménagement du réseau routier d'Aarwangen	Commune

Les nouvelles constructions suivantes viennent étendre le réseau des routes cantonales :

N° RC	Commune	Tronçon	Mise en service
23	Oberburg, Berthoud	Contournement d'Oberburg (réaménagement routier du tronçon Berthoud–Oberburg–Hasle)	Non défini, à long terme
23	Hasle bei Burgdorf	Contournement de Hasle (réaménagement routier du tronçon Berthoud–Oberburg–Hasle)	Non défini, à long terme
244	Aarwangen, Bannwil, Thunstetten, Schwarzhäusern	Contournement d'Aarwangen (réaménagement du réseau routier d'Aarwangen)	Non défini, à long terme
221	Wilderswil	Contournement	2023

Selon le plan sectoriel pour le trafic cycliste, l'étude de faisabilité des voies prioritaires pour cyclistes ou liaisons cyclables est achevée, en cours ou en prévision sur les corridors ci-après. Selon la meilleure variante de l'étude de faisabilité, ces dernières pourront être aménagées entièrement ou partiellement en voies cyclables cantonales.

Tronçon	Type de liaison	Mise en service
Interlaken Ouest–Därlichen	Voie cyclable cantonale (à l'écart des RN de 3 ^e classe)	Non défini
Därlichen–Leissigen	Voie cyclable cantonale (à l'écart des RN de 3 ^e classe)	Non défini
Willigen–Chirchet	Liaison cyclable	Non défini
Heimberg–Uetendorf–Seftigen	Liaison cyclable	Non défini
Thoune–Spiez	Voie prioritaire pour cyclistes	Non défini
Lerchenfeld–Zentrum Oberland–Gwatt	Voie prioritaire pour cyclistes	Non défini
Uetendorf–Thoune	Voie prioritaire pour cyclistes	Non défini
Laupen–Gümmenen	Voie cyclable	Non défini
Berne–Belp–Münsigen	Voie prioritaire pour cyclistes	Non défini
Münsigen–Konolfingen	Voie prioritaire pour cyclistes	Non défini
Berne–Zollikofen–Schönbühl	Voie prioritaire pour cyclistes	Non défini
Bienne–Lyss	Voie prioritaire pour cyclistes	Non défini
Bienne–limite du canton de Soleure	Voie prioritaire pour cyclistes	Non défini
Lyss–Aarberg	Voie prioritaire pour cyclistes	Non défini
Bienne–Ipsach–Sutz-Lattrigen	Voie prioritaire pour cyclistes	Non défini
Schüpfen–Kosthofen	Voie cyclable	Non défini
Dotzigen–Büren–Rüti–Leuzigen–limite SO	Voie cyclable	Non défini
La Neuveville–Douanne (réaffectation de la voie CFF à Gléresse)	Voie cyclable	Non défini
Villeret–Cormoret	Voie cyclable	Non défini
Lützelflüh–Berthoud–Kirchberg (y compris Oberburg–Hasle)	Voie prioritaire pour cyclistes (piste cyclable)	Non défini (2026)
Schafhausen–Hasle	Liaison cyclable	Non défini
Vallée d'Unterberg	Liaison cyclable	Non défini

Wiedlisbach–Wangen an der Aare	Voie cyclable	Non défini
Berthoud–Schönbühl	Voie prioritaire pour cyclistes	Non défini
Herzogenbuchsee–Langenthal–limite AG	Voie prioritaire pour cyclistes	Non défini
Aarwangen–Langenthal–Lotzwil	Voie prioritaire pour cyclistes	Non défini
Aarwangen–Niederbipp	Voie cyclable	Non défini
Zollbrück–Obermatt	Voie cyclable	Non défini