

## Routes d'approvisionnement pour des transports exceptionnels

### Objectif

Les routes d'approvisionnement pour les transports exceptionnels de pièces très grandes et très lourdes (en général génératrices et transformateurs pour centrales et sous-stations) doivent répondre aux besoins de l'économie en matière de transport. Il convient donc de s'assurer que les propriétaires des routes aménagent uniquement les tronçons nécessaires selon les exigences spécifiques aux transports exceptionnels et que les routes d'approvisionnement empruntées régulièrement pour ce type de transports soient disponibles durablement.

**Objectifs principaux:** B Faire concorder le développement des transports et communications et l'urbanisation  
C Créer des conditions propices au développement économique

### Intervenants

Canton de Berne OCEE  
OCRN  
OPC  
OTP  
POCA

Confédération Office fédéral de l'énergie  
Office fédéral des routes  
Office fédéral des transports

Tiers Entreprises de transports  
Entreprises du secteur de l'électricité

**Responsabilité:** OPC

### Réalisation

- A court terme jusqu'en 2022
- A moyen terme entre 2023 et 2026
- Tâche durable

### Mesure

Les besoins en matière de routes d'approvisionnement pour les transports exceptionnels sont examinés, puis les indications relevant de l'aménagement du territoire sont intégrées dans le plan directeur cantonal.

### Démarche

A court terme:

1. Les besoins en matière de transport, en particulier dans le secteur de l'électricité, sont examinés. Il convient à cet effet de déterminer quelles sont les centrales prévues ou existantes qui ont obligatoirement recours aux transports exceptionnels. Celles-ci, ainsi que les dimensions requises des routes, doivent être consignées et mises à jour régulièrement.
2. En collaboration avec l'Office fédéral des routes (OFROU) et l'Office fédéral des transports (OFT), il convient de contrôler les principes en matière de transports exceptionnels et de définir notamment dans quelle mesure ces derniers passent par des routes nationales et quelles sont les places de transbordement des gares nécessaires à cet effet.
3. Sur la base de ces clarifications, les tronçons de routes nationales et les places de transbordement des gares concernées par les routes d'approvisionnement pour les transports exceptionnels sont définis dans le plan directeur.
4. Dans l'intervalle, l'OPC doit être impliqué en cas de changements relatifs à des places de transbordement qui forment le point de départ de routes d'approvisionnement pour les transports exceptionnels selon l'annexe 1 de l'ordonnance sur les routes du canton de Berne.

A moyen terme:

Les routes d'approvisionnement pour les transports exceptionnels doivent répondre aux besoins de l'économie et viser les points de raccordement définis des infrastructures ferroviaires et routières nationales.

Tâche durable:

Les propriétaires des routes et les entreprises de transports doivent garantir l'accès aux routes d'approvisionnement définies pour les transports exceptionnels.

### Interdépendances/objectifs en concurrence

Harmonisation avec le plan sectoriel des transports, partie Infrastructure route et rail de la Confédération et avec la mesure B\_14 (Elaborer une stratégie bernoise sur le transport de marchandises et la logistique).

### Etudes de base

- Plan sectoriel des transports de la Confédération, parties Programme, Infrastructure routes et Infrastructure rail
- Conception relative au transport ferroviaire de marchandises, Confédération 2017
- Loi du 4 juin 2008 sur les routes (LR), article 16 et ordonnance du 29 octobre 2008 sur les routes (OR), article 10 et annexe
- Plan du réseau routier 2014 – 2029, adaptation 2017, OPC

### Indications pour le controlling

Les routes d'approvisionnement et les places de transbordement des gares nécessaires sont définies.