



le 18 octobre 2024

# Projets d'entretien mobilité cyclable

## Participation financière pour les passages supérieurs et inférieurs

N° du document : ASTRA-D-7ADA3401/613

### Impressum

Date d'élaboration / de révision:	18.10.2024
Auteur:	Division Infrastructure routière Ouest
Nom de fichier:	<a href="#">2024-12-10_Projets d'entretien mobilité cyclable_Participation financière pour les passages supérie...</a>
Nombre de pages:	
Approuvé le:	10.12.2024 / LA LV
Approuvé par:	

### Liste des modifications

Version	Date	Auteur	Remarques
	18.10.2024		Première version
	11.11.2024	Stf	Adaptations Stf suite séance avec Kuv 08.11.2024
	02.12.2024	Kuv	Entretien avec MD
	03.12.2024	Kuv	Réponse RD



## Table des matières

<b>1</b>	<b>Base Légales</b> .....	<b>2</b>
1.1	Ouvrages et propriété.....	2
1.2	Assainissement de PI et PS existants et répartition des coûts .....	2
<b>2</b>	<b>Exemples, cas modèles</b> .....	<b>2</b>
2.1	Bases .....	2
2.2	Entretien sans aménagement cyclable ni piéton .....	3
	N.B. Dans tous les cas, la procédure à suivre doit être décidée par la centrale OFROU (FU) en coordination éventuelle avec le SG DETEC. ....	6
2.3	Entretien avec aménagement cyclable et/ou piéton.....	6

### 1 Base Légales

#### 1.1 Ouvrages et propriété

La Confédération est tenue de procéder à l'aménagement et à l'entretien des routes nationales. Cette notion intègre les passages supérieurs (PS) et inférieurs (PI) qui étaient nécessaires au moment de la construction de la route nationale (coupure des réseaux routiers secondaires).

**Parties intégrantes des routes nationales selon l' [art. 2 de l'Ordonnance sur les routes nationales du 7 novembre 2007 \(ORN ; RS 725.111\)](#)**

*Font partie des routes nationales, compte tenu de la forme de leur aménagement et des exigences découlant d'impératifs techniques :*

*b. les ouvrages d'art, y compris les passages supérieurs et inférieurs nécessités par la construction, exception faite des conduites et autres installations similaires appartenant à des tiers ;*

La Confédération est et reste propriétaire de ces ouvrages. En revanche, les routes qui franchissent la route nationale appartiennent aux cantons (routes cantonales), aux communes (routes communales) ou à des privés (routes privées) et non pas à la Confédération

#### 1.2 Assainissement de PI et PS existants et répartition des coûts

L'article 46 alinéa 1 de la Loi fédérale sur les routes nationales du 8 mars 1960 (LRN ; RS 725.11) a été introduit pour régler les cas de transformation de croisements. Il stipule, selon le principe du pollueur-payeur, que lorsque des aménagements sont nécessaires aux intersections entre des routes nationales et d'autres voies publiques, chaque responsable de la construction de la route doit contribuer aux coûts de construction et d'entretien de la transformation dans la mesure où ceux-ci sont dus au développement du trafic. Il convient de noter que l'article 46 alinéa 1 ne s'applique pas si les parties ont conclu ou concluent des accords différents sur les coûts (art. 47 al. 1 LRN). En cas de croisement entre des routes nationales et des voies ferrées, l'article 46 alinéa 2 LRN renvoie aux dispositions de la Loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF ; RS 742.101).

La LRN ne définit pas ce qu'elle entend par « croisement ». Dans la pratique actuelle de l'OFROU, les passages supérieurs et inférieurs sont traités comme des croisements (art. 2 let. b ORN). En tant que tels, ils entrent dans le champ d'application de la disposition susmentionnée.

### 2 Exemples, cas modèles

#### 2.1 Bases

En matière de mobilité douce, la mesure où la planification et la création de réseaux de mobilité douce est à la charge des cantons (cf. Loi fédérale sur les voies cyclables, art. 5). Dès lors le requérant (« Verursacher ») est en principe le canton ou la commune et il leur appartient en priorité d'assurer le financement des mesures, sauf sur les tronçons des routes nationales de 3ème classe et au droit des jonctions.

Comment définir dans quelle mesure un aménagement est exigé par le développement du trafic cantonal, communal ou fédéral en cas de croisement de voies publiques à destination différentes ? Il faut faire une analyse de trafic et de besoin pour clarifier ce point en pratique.

Le financement ou la participation financière du projet va dépendre des résultats de cette analyse. Le principe est que :

- La Confédération finance la mise à niveau de ses propres infrastructures ;
- Les règles techniques en termes d'aménagement doivent suivre les règles fixées par l'OFROU (toute extension ou aménagement complémentaire ou allant au-delà des standards techniques sur le territoire des routes nationales devra dès lors être financé par la partie qui la demande).

L'amélioration constructive de croisements au sens de l'article 46 LRN tient compte du principe du pollueur-payeur. La répartition des coûts doit être fixée en conséquence. **Il n'y a pas de marge pour une contribution d'intérêt supplémentaire selon l'article 8, al. 4 LUMin.**

Il n'y a donc toutefois pas de double niveau de financement possible. Par ailleurs et le cas échéant, les montants investis doivent être imputés des subventions octroyées aux cantons, qui peuvent chercher éventuellement des subventions comme le fond d'agglomération ou autres.

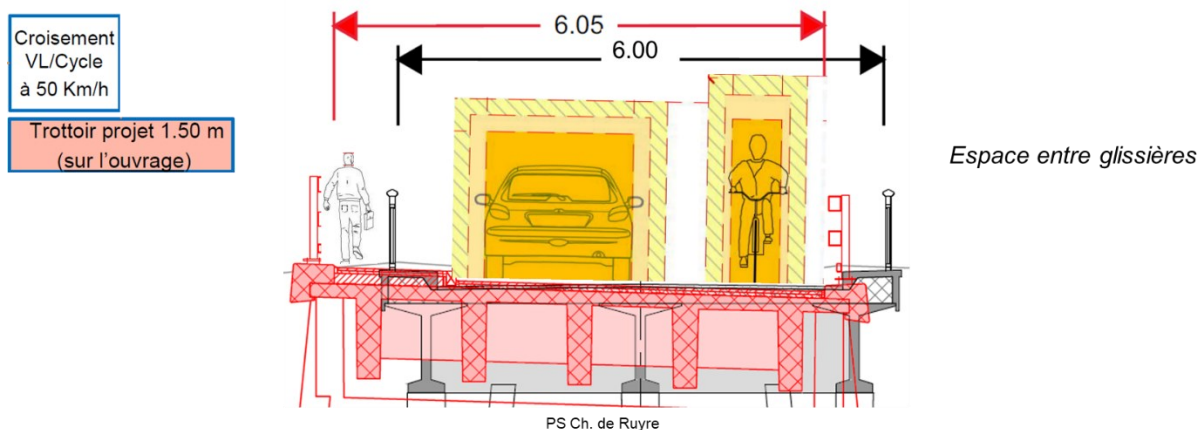
## 2.2 Entretien sans aménagement cyclable ni piéton

Lorsqu'un ouvrage existant de franchissement de la route nationale (hors jonction) ne comporte pas d'aménagement cyclable (bande cyclable, piste cyclable, trottoir mixte), qu'aucun besoin pour ce type de mobilité n'est envisagé à futur (N.B. par le canton selon la Loi fédérale sur les voies cyclables, art. 5) et qu'un assainissement dudit ouvrage est requis d'un point de vue structurel, il s'agit de déterminer le cas de croisement déterminant du type de route concerné selon les normes VSS 40 040b et suivantes ainsi que le profil géométrique type selon les normes VSS 40 200/201/202.

En tant que propriétaire de l'ouvrage, l'OFROU (autrement dit la Confédération) est tenu de construire et d'entretenir ses installations d'un point de vue technique de manière à ce qu'elles puissent être exploitées en toute sécurité. Cela vaut également pour les passages inférieurs et supérieurs qui font partie intégrante des routes nationales. Si, dans le cas présent, l'ouvrage de franchissement ne correspond effectivement plus à l'état actuel de la technique, il incombe à l'OFROU d'adapter la construction de l'ouvrage en conséquence en considérant en particulier les bases normatives évoquées ci-avant pour la définition du gabarit d'espace libre de la route de franchissement (N.B. qui n'appartient pas à l'OFROU).

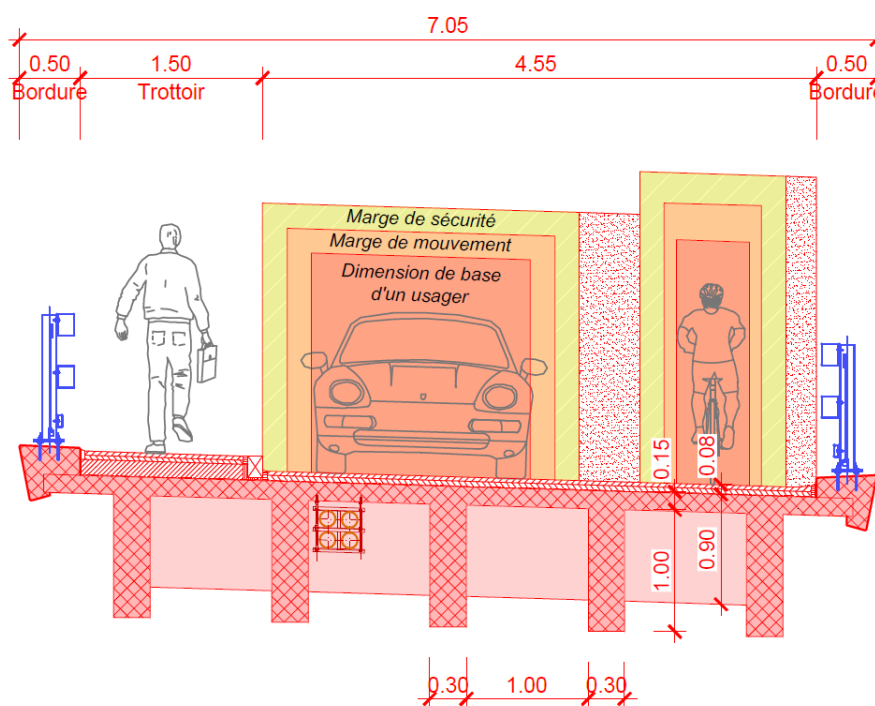
Le cas s'applique normalement où aussi la route de liaison au PI ou PS ne dispose pas de trottoir et a un TGM bas.

Exemple 1 : N01 PS Ch. de Ruyre, canton de Vaud, commune de Luins (déconstruction et reconstruction de l'ouvrage)



◀ GENEVE

LAUSANNE ▶

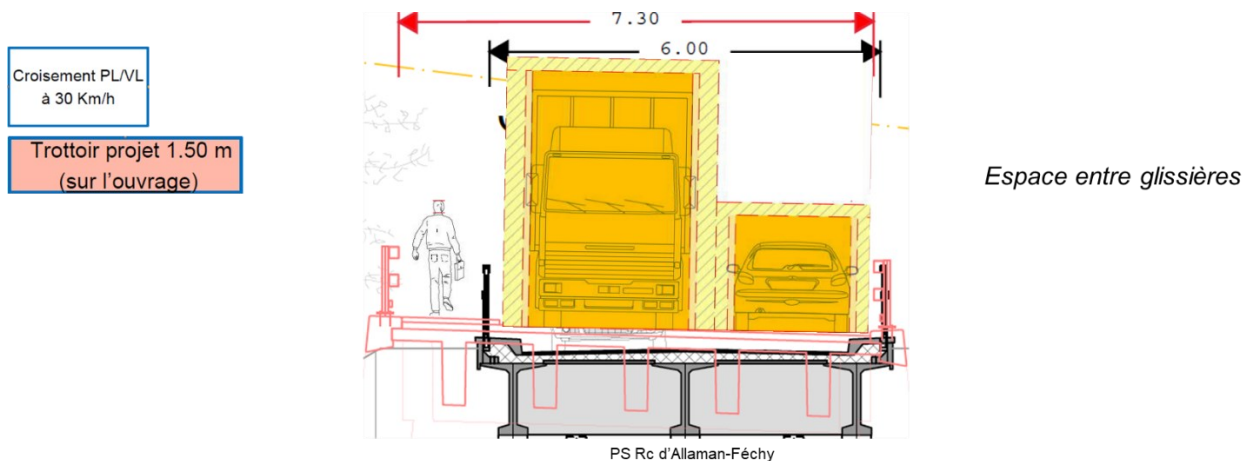


Le nouveau gabarit tient notamment compte des normes :

- VSS 40 045 pour le cas de **croisement déterminant (ici VL/cycle à 50 km/h)**
- VSS 40 201 pour le profil géométrique type
- SN 640 070 pour la confirmation du besoin en délimitation d'espace pour piétons (ici trottoir de 1.50 m)

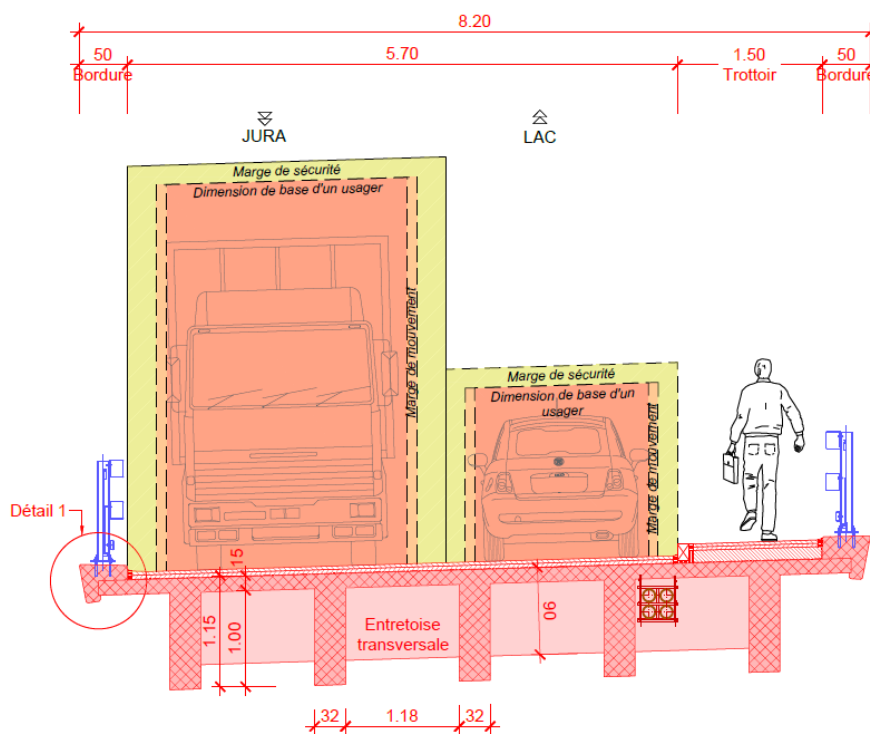
*N.B. Une banquette d'ouvrage est liée à la structure de l'ouvrage. Il ne s'agit pas d'un trottoir qui doit lui respecter les bases normatives en vigueur, en particulier la norme SN 640 070, et fait partie d'un cheminement officiel de mobilité piétonne qui s'étend au-delà de l'ouvrage (banquette ≠ trottoir),*

Exemple 2 : N01 PS Rc d'Allaman-Féchy, canton de Vaud, commune de Féchy (déconstruction et reconstruction de l'ouvrage)



◀ Lausanne

Genève ▶



- Le nouveau gabarit tient notamment compte des normes :
  - VSS 40 043 pour le cas de **croisement déterminant (ici PL/VL à 30 km/h)**
  - VSS 40 201 pour le profil géométrique type
  - SN 640 070 pour la confirmation du besoin en délimitation d'espace pour piétons (ici trottoir de 1.50 m)

*N.B. Une banquette d'ouvrage est liée à la structure de l'ouvrage. Il ne s'agit pas d'un trottoir qui doit lui respecter les bases normatives en vigueur, en particulier la norme SN 640 070, et fait partie d'un cheminement officiel de mobilité piétonne qui s'étend au-delà de l'ouvrage (banquette ≠ trottoir),*

Procédure à suivre :

- Entretien si ouvrage existant est conservé et à assainir (EK, MK, MP) avec autorité d'approbation OFROU (AC I, FU) → financement 100% OFROU
- Aménagement si ouvrage existant est démolé et à reconstruire (AP, DP) avec autorité d'approbation SG DETEC → financement 100% OFROU.

N.B. Dans tous les cas, la procédure à suivre doit être décidée par la centrale OFROU (FU) en coordination éventuelle avec le SG DETEC.

### **2.3 Entretien avec aménagement cyclable et/ou piéton**

Lorsqu'un ouvrage existant de franchissement de la route nationale (hors jonction) comporte un aménagement cyclable (bande cyclable, piste cyclable, trottoir mixte) et/ou piéton, et/ou qu'un besoin supplémentaire par rapport à l'aménagement cyclable et piéton existant est envisagé à futur (N.B. par le canton selon la Loi fédérale sur les voies cyclables, art. 5) et qu'un assainissement dudit ouvrage est requis d'un point de vue structurel, il s'agit de déterminer le cas de croisement déterminant du type de route concerné selon les normes VSS 40 040b et suivantes ainsi que le profil géométrique type selon les normes VSS 40 200/201/202. Et selon les normes mobilité douce.

En tant que propriétaire de l'ouvrage, l'OFROU (autrement dit la Confédération) est tenu de construire et d'entretenir ses installations d'un point de vue technique de manière à ce qu'elles puissent être exploitées en toute sécurité. Cela vaut également pour les passages inférieurs et supérieurs qui font partie intégrante des routes nationales. Si, dans le cas présent, l'ouvrage de franchissement ne correspond effectivement plus à l'état actuel de la technique, il incombe à l'OFROU d'adapter la construction de l'ouvrage en conséquence en considérant en particulier les bases normatives évoquées ci-avant pour la définition du gabarit d'espace libre de la route de franchissement (N.B. qui n'appartient pas à l'OFROU) ainsi que de tenir compte de la planification des réseaux de voies cyclables en force.

Procédure à suivre :

- Entretien si ouvrage existant conservé et à assainir sans besoin supplémentaire d'aménagement cyclable et piéton (EK, MK, MP) avec autorité d'approbation OFROU (AC I, FU) → financement 100% OFROU
- Aménagement si ouvrage existant démolé et à reconstruire (AP, DP) et/ou demande de tiers pour un aménagement de mobilité douce supplémentaire avec autorité d'approbation SG DETEC → financement avec répartition des coûts en fonction de la plus-value due à la requête du tiers (canton et/ou commune selon la Loi sur les voies cyclables et la loi sur les chemins piétons et chemin de randonnées) par rapport à un assainissement 1:1.

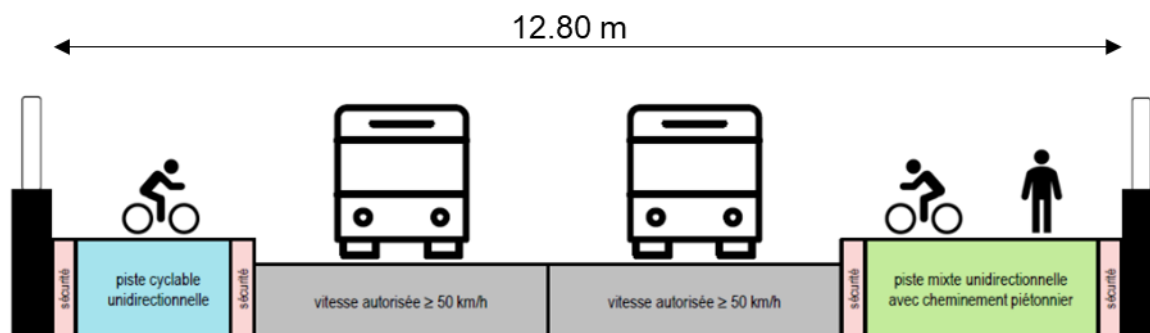
N.B. Dans tous les cas, la procédure à suivre doit être décidée par la centrale OFROU (FU) en coordination éventuelle avec le SG DETEC.

Exemple N01 PS RC de Genolier, canton de Vaud, commune de Duillier

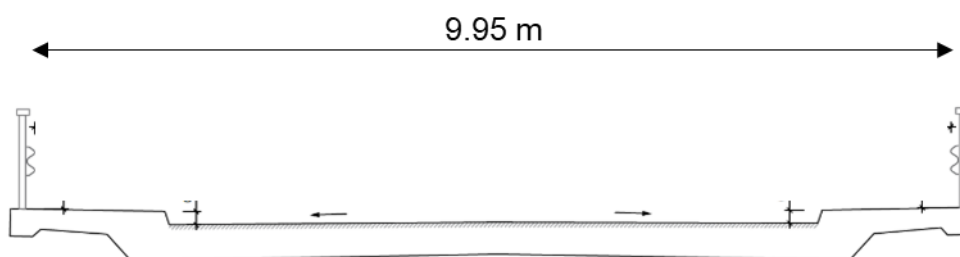
**Contexte :**

- PS existant en mauvais état : réfection lourde prévue
- Le canton communique la planification des aménagements cyclables sur l'itinéraire du PS :
  - Réseau cyclable structurant
  - Projet prioritaire pour le canton
  - Horizon de réalisation défini
  - (implique un gabarit plus large du PS, incompatible avec la structure existante, élargissement non proportionné)

**Décision de l'OFROU de remplacer le PS pour intégration des aménagements cyclables**



Gabarit futur (variante possible, étude en cours)



Gabarit existant

**Conclusion :**

- **Le remplacement du PS est provoqué par le projet tiers cantonal**
- Avantages de l'OFROU :
  - Entretien lourd du PS existant abandonné, nouveau pont avec longue durée de vie
- Avantages du canton :
  - Itinéraire cyclable continu, selon planification stratégique
- **Répartition des coûts :**
  - **Etudes 100 % à charge de l'OFROU** (car à terme, l'OFROU devrait faire un projet de remplacement)
  - **Réalisation : cofinancement OFROU/canton**
  - Quel principe pour la clé de répartition ?

Selon surlargeur induite par le projet tiers

*Exemple : 2,85 m surlargeur / 12,80 m*

*Nouveau pont = 78 % OFROU            et            22 % canton (à affiner selon études)*