



ORN 2c-1

Mise au point du périmètre d'entretien

Feuille d'information sur l'art. 2c-1 ORN Jonctions

20081030_Faktenblatt_UH-Peri_2c_-1_Anschlüsse_H164-0973)_f_Stand per 1.1.2018.doc

Berne, le 16 avril 2008 Shj/Jul (Etat au 1.1.2018)

Bases légales	
Art. 8 OUMin Entretien	Al. 1. Sont englobées dans les frais d'entretien les dépenses liées : a. <u>aux parties intégrantes des routes nationales</u> énumérées à l'art. 2 de l'ordonnance du 7 novembre 2007 sur les routes nationales (ORN), à l'exception des installations annexes ;
Art. 6 LRN	Les routes nationales comprennent, outre la chaussée, toutes les installations nécessaires à l'aménagement rationnel des routes, notamment les ouvrages d'art, les <i>jonctions</i> , les places de stationnement, les signaux, les installations pour l'utilisation et l'entretien des routes, les plantations, ainsi que les talus dont l'exploitation ne peut pas être attendue des riverains.
Art. 2 ORN Parties intégrantes des routes nationales	Font partie des routes nationales, compte tenu de la forme de leur aménagement et des exigences découlant d'impératifs techniques c. les jonctions, y compris les tronçons de raccordement rejoignant la prochaine route cantonale, régionale ou locale importante, pour autant que ceux-ci servent principalement au trafic à destination de la route nationale, ainsi que les intersections et giratoires ;
Art. 8, al. 1 ORN Souveraineté et propriété	Les routes nationales sont placées sous l'autorité de la Confédération en matière routière et lui appartiennent.
Mise en oeuvre technique	
Périmètre d'entretien	Le périmètre d'entretien désigne tous les objets des routes nationales dont la Confédération, en vertu de l'art. 8 OUMin, prend en charge les frais d'entretien (let. a) ou participe à l'entretien (let. b). L'Office fédéral des routes a défini dans des feuilles d'information l'interprétation des

	bases légales et les règles de leur mise en œuvre.	
Evaluation de la fonction technique	L'évaluation des différents éléments des routes nationales et des exigences découlant d'impératifs techniques s'effectue conformément aux principes de la feuille d'information Généralités sur l'art. 8 OUMin. Toutes les évaluations concernant l'appartenance des jonctions au périmètre d'entretien s'effectuent selon les considérations suivantes :	
Jonctions		
Remarque: L'appréciation des surfaces de la mobilité douce dans le secteur des fonctions se fait sur la base de la feuille d'information 2a (chaussée et mobilité douce)		
Thème	Position OFROU	Motifs
"... ainsi que les intersections" Définition de la zone de jonction	<u>Zone de jonction en général</u> Le périmètre d'entretien dans la zone de jonction avec la prochaine route importante comprend : <ul style="list-style-type: none">– l'ensemble du carrefour ou du giratoire ;– les zones de séparation des voies de décélération ou d'accélération– les voies de présélection– les zones d'ajustement jusqu'à ce que la route atteigne sa section normale. Sur le plan fonctionnel, la jonction inclut toutes les zones de séparation avec les voies de décélération et de présélection dès l'évasement du profil normal des routes secondaires ainsi que les bandes d'accélération jusqu'à la section où le profil normal continu recommence sur les routes secondaires.	La fonction d'un ou carrefour (croisement, intersection, giratoire) doit être garantie. Pour ce faire, le carrefour doit inclure les surfaces nécessaires pour séparer, présélectionner, aligner et faire entrecroiser le trafic. En tout cas, ces zones font toujours partie intégrante de la version définitive des projets d'aménagement et de transformation. En l'absence de voies de présélection, on peut en pratique fixer la limite du périmètre d'entretien à l'emplacement du nez physique d'un îlot séparateur.
	<u>Routes nationales de première et deuxième classes</u> A proximité de la jonction avec la prochaine route importante, l'ensemble de la zone d'intersection fait partie du périmètre d'entretien.	Voir définition « zone de jonction en général ».
	<u>Routes nationales de troisième classe</u> En ce qui concerne les jonctions entre les routes nationales de troisième classe d'une part et de première ou de deuxième classe d'autre part, ce sont les principes pour ces deux dernières classes qui s'appliquent. Il en va de même pour les jonctions de routes cantonales ou communales très chargées.	Voir définition « zone de jonction en général ».
	Les jonctions de routes communales subordonnées, voire privées, avec la route nationale de troisième classe sont normalement des croisements à niveau.	Ces routes secondaires sont délimitées tangentiellement. On renonce à attribuer toute la zone de croisement à la route nationale.
« (...) prochaine route cantonale, régionale ou locale importante » Définition de la route importante	<u>Route(s) importante(s) la/les plus proche(s)</u> Pour déterminer la capacité d'une route, on évalue sa section et le trafic par rapport au reste du réseau routier.	La route doit être évaluée en fonction de sa capacité à prendre en charge le trafic normalement généré par la jonction. Notions techniques permettant d'apprécier sa capacité : <ul style="list-style-type: none">– route (profil géométrique normal,

		<p>nombre de voies, largeur des voies)</p> <ul style="list-style-type: none"> – trafic (volume du trafic, part du trafic poids lourds) – exploitation (limitations de vitesse, interdictions de dépasser)
	<p>La qualification du tronçon de raccordement à la prochaine route importante est évaluée sous l'angle de sa fonction actuelle au sein du réseau routier à proximité de la jonction.</p> <p>Peu importe qui est propriétaire de la route</p> <ul style="list-style-type: none"> – canton, région ou commune : seule sa fonction est déterminante. 	<p>Etant donné que chaque route d'accès aux routes nationales nouvellement construite en même temps a normalement un profil avec une capacité suffisante, une voie d'accès originelle constitue aujourd'hui dans la plupart des cas un élément performant au sein du réseau routier cantonal.</p>
Justifications juridiques		
Cas possibles selon feuille d'information Généralités sur l'art. 8 OUMin :	Divergence du canton concernant la mise au point du périmètre d'entretien :	
Cas A	<p><u>L'OFROU veut désigner un objet comme élément des routes nationales, le canton ne le veut pas.</u></p> <p>Argumentation OFROU :</p> <p><u>L'objet en fait partie en vertu de l'art. 2 ORN.</u></p> <ul style="list-style-type: none"> – Conséquence : transfert de la propriété et intégration dans le périmètre d'entretien <p>Conséquence : art. 8, al. 1, let. a, OUMin (entretien en principe fédéral à 100%), sous réserve de la participation de tiers aux coûts en cas d'utilisation commune.</p>	
Cas B	<p><u>Le canton veut désigner un objet comme élément des routes nationales, l'OFROU ne le veut pas.</u></p> <p>Argumentation OFROU :</p> <p><u>L'objet n'en fait pas partie en vertu de l'art. 2 ORN.</u></p> <ul style="list-style-type: none"> – Conséquence : art. 8, al. 1, let. a, OUMin inapplicable <p>Conséquence : décision négative concernant la propriété, objet non intégré dans le périmètre d'entretien</p>	
Cas C	<p><u>L'OFROU veut intégrer un objet dans le périmètre d'entretien des RN.</u> Argumentation OFROU :</p> <p><u>L'objet ne fait certes pas partie des RN en vertu de l'art. 2 ORN, mais est au service des RN en vertu de l'art. 8, al. 1, let. b, OUMin.</u></p> <ul style="list-style-type: none"> – Conséquence : intégration dans le périmètre d'entretien, utilisation commune et participation à l'entretien fixées par contrat 	
Cas D	<p><u>Le canton veut faire entrer un objet dans le périmètre d'entretien des RN, l'OFROU ne le veut pas.</u></p> <p>Argumentation OFROU :</p> <p><u>L'installation n'est pas au service des RN en vertu de l'art. 8, al. 1, let. b, OUMin.</u></p> <ul style="list-style-type: none"> – Conséquence : art. 8, al. 1, let. b, OUMin inapplicable <p>Conséquence : décision négative concernant l'entretien, objet non repris dans le périmètre d'entretien</p>	