



Projets des routes nationales et financement en lien avec la mobilité douce

Impressum

Date d'élaboration / de révision :	Mars 2024
Auteurs :	Noëlle Petitdemange / Martin Urwyler / René Sutter / Valentina Kumpusch
Nom du fichier :	2024-12-10 Projets des routes nationales et participations financières en lien avec la MD.docx
Nombre de pages :	13
Approuvé le :	10.12.2024 / LA LV
Approuvé par :	

Liste des modifications

Version	Date	Auteur	Remarques
1	06.03.2024	Pen	
2	19.04.2024	Urm	Les retours des membres du comité spécialisé en mobilité douce sur les routes nationales ont été examinés.
3	22.05.2024	Urm	Les retours d'Irène Roduit (état-major I-Ouest) ont été examinés.
4	23.07.2024	Urm	
5	01.11.2024	Kuv	Compléments et modifications à la suite de la réunion du 02.09.2024
6	04.11.2024	Pen	Commentaires de Pen
7	01.12.2024	Urm	Révision

Table des matières

Projets des routes nationales et financement en lien avec la mobilité douce	1
1. Introduction	3
2. Bases légales	3
2.1. Obligations de la Confédération	3
2.2. Financement des routes nationales	4
2.2.1. Constitution fédérale (art. 86, al. 1)	4
2.2.2. Loi fédérale concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et des autres moyens affectés à la circulation routière et au trafic aérien (LUMin)	4
2.2.3. Ordonnance concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire dans le trafic routier (OUMin)	5
3. Rôles, responsabilités et conséquences financières	5
3.1. Rôles généraux	5
3.2. Principes généraux de la participation financière aux itinéraires bis	6
3.3. Tronçons dédiés à la MD le long des routes nationales de troisième classe	6
3.4. La MD aux jonctions	7
Annexe 1	9
Cas-type	9

1. Introduction

Les routes nationales comprennent, outre la chaussée, toutes les installations nécessaires à l'aménagement rationnel des routes (art. 6 de la loi fédérale sur les routes nationales [LRN]). Il s'agit de surfaces destinées aux piétons et aux cyclistes telles que les bandes cyclables, les trottoirs ou les chemins pour piétons et les pistes cyclables séparés de la route, de même que les arrêts de transports publics au niveau des jonctions vers des routes nationales de première ou de deuxième classe ainsi que sur les routes nationales de troisième classe.

L'OFROU, et plus précisément le domaine Mobilité douce et voies de communication historiques de la division N, a analysé la mobilité douce (MD) sur les routes nationales (sur les routes de 3^e classe et aux abords des jonctions) et émis des recommandations sur les aménagements à réaliser au cours des 20 prochaines années. Le comité de pilotage Mobilité douce¹ a opté pour cet horizon temporel puisqu'il s'agit du délai octroyé aux cantons pour mettre en œuvre la loi sur les voies cyclables, c'est-à-dire d'ici fin 2043.

Il incombe à l'OFROU de garantir une gestion sûre et professionnelle du trafic individuel non motorisé sur ces tronçons et carrefours. En principe, là où des mesures doivent être prises, les solutions sont toujours à chercher le long des axes principaux, ce qui signifie que l'OFROU a théoriquement pour tâche d'adapter ses routes aux normes en vigueur. Il n'est pas envisageable de contourner cette obligation en se contentant de participer au financement de projets routiers à l'échelle cantonale ou communale.

Le présent document aborde les procédures, les rôles et la participation financière des projets de MD en s'appuyant sur les bases légales y relatives. La question se pose éventuellement d'une participation financière des cantons et communes à l'aménagement des routes et des chemins alternatifs ou à la construction de nouvelles infrastructures, sous réserve qu'ils y aient aussi un intérêt. **Il convient de noter que chaque cas est différent et qu'il faut toujours prévoir une certaine marge de manœuvre.**

2. Bases légales

2.1. Obligations de la Confédération

En ce qui concerne la planification, la construction, l'entretien et l'exploitation de l'infrastructure routière, les obligations suivantes s'imposent à la Confédération, aux cantons et aux communes :

- *La Confédération, les cantons et les communes examinent si leurs réseaux routiers présentent des points noirs ou des endroits dangereux et élaborent une planification en vue de les supprimer (art. 6a LCR).*
- *Les routes nationales comprennent outre la chaussée, toutes les installations nécessaires à l'aménagement rationnel des routes, notamment les ouvrages d'art, les jonctions, 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. Au niveau des jonctions vers des routes nationales de première ou de deuxième classe ainsi que sur les routes nationales de troisième classe, les surfaces destinées aux piétons et aux cyclistes telles que les bandes cyclables, les trottoirs ou les chemins pour piétons et les pistes cyclables séparés de la route ainsi que les arrêts des transports publics font partie de la chaussée (art. 6 LRN).*

¹ Composé des membres de la Direction OFROU

- *¹Dans l'accomplissement de leurs tâches, les services fédéraux prennent en considération les réseaux de voies cyclables figurant dans les plans visés à l'art. 5 :*
 - a. *en concevant et construisant des ouvrages et des installations de grande qualité ;*
 - b. *en subordonnant l'octroi d'autorisations et de concessions à des conditions et charges ou en refusant d'en délivrer ;*
 - c. *en subordonnant l'allocation d'aides financières à des conditions ou en refusant de les allouer ;*
 - d. *en veillant dans l'intérêt public à remplacer de manière appropriée les réseaux de voies cyclables ou les parties de ceux-ci qui doivent être supprimés.*
- *²Les coûts qui découlent de l'obligation de tenir compte de réseaux de voies cyclables ou de remplacer des parties de ceux-ci sont imputés sur le crédit alloué à l'objet concerné ou subventionnés au même taux que les autres coûts générés par l'objet (art. 13 de la loi sur les voies cyclables).*

2.2. Financement des routes nationales

Les articles de loi ci-après sont pertinents en termes de financement des routes nationales et des infrastructures de MD qui s'y rapportent.

2.2.1. Constitution fédérale (art. 86, al. 1)

Le financement des routes nationales et des contributions aux mesures visant à améliorer les infrastructures de transport dans les villes et les agglomérations, en lien avec la circulation routière, est assuré par un fonds (FORTA).

2.2.2. Loi fédérale concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et des autres moyens affectés à la circulation routière et au trafic aérien (LUMin)

Chapitre 2 : financement des routes nationales (art. 7 LUMin)

Le financement couvre :

- les frais de construction, d'aménagement, d'entretien et d'exploitation des routes nationales ;
- la participation aux frais d'achèvement du réseau des routes nationales.

Construction et aménagement (art. 8 LUMin)

- Construction = réalisation d'une nouvelle route nationale
- Aménagement = mesures de construction réalisées sur une route nationale ouverte à la circulation
- La construction et l'aménagement comprennent :
 - la planification, les études de base, l'établissement des projets, la direction des travaux, la surveillance, les tâches administratives ainsi que l'acquisition de terrains ;
 - la construction et les travaux d'adaptation nécessaires, y compris le remplacement des chemins forestiers et de campagne, des pistes cyclables, des chemins pour piétons et des chemins de randonnée pédestre ;
 - les mesures de protection de l'environnement et du paysage ainsi que les mesures de protection contre les forces de la nature
 - les équipements qui servent à assurer la sécurité de la route (par ex. les centres d'intervention contre les accidents chimiques, les dispositifs de contrôle du poids et de la circulation) et le délestage de celle-ci (voies et aires de stationnement)
 - les installations de gestion du trafic (centrale de gestion du trafic, plateforme de données sur le trafic).

Entretien et exploitation (art. 9 et 10 LUMin)

- Entretien = travaux de réfection et gros entretien d'une installation existante liés à un projet
- Exploitation = entretien courant, travaux d'entretien, gestion du trafic et travail des centres d'intervention ne faisant pas l'objet d'un projet

2.2.3. Ordonnance concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire dans le trafic routier (OUMin)

Chapitre 2 : routes nationales

- Section 1 : construction et aménagement
 - Les frais de construction et d'aménagement sont définis dans le projet définitif ou Pdéf (art. 2).
- Section 2 : entretien (art. 8)
 - Les frais d'entretien englobent les dépenses liées aux parties intégrantes des routes nationales (art. 2 ORN) ;
 - Ces frais englobent également les dépenses liées aux autres installations qui, indépendamment de leur relation de propriété, sont au service des routes nationales (détermination par l'OFROU en fonction des intérêts de la route nationale), tels que :
 - les ouvrages de consolidation du terrain, les talus, les croisements avec d'autres voies de communication et conduites, les chemins et accès servant aux travaux d'entretien, les fossés, les systèmes de drainage, les aménagements de ruisseaux et de rivières, etc.
 - La question de savoir si les voies de communication dédiées à la MD font partie du réseau routier secondaire est juridiquement contestée et probablement à rejeter.
- Section 3 : exploitation (art. 9, 10 et 11)
 - Les frais de l'entretien courant et des travaux d'entretien ne faisant pas l'objet d'un projet englobent les dépenses liées aux parties intégrantes des routes nationales énumérées à l'art. 2 ORN, à l'exception de la chaussée d'un passage supérieur ou inférieur, des installations annexes, des moyens d'exploitation engagés par la police pour les centres de contrôle du trafic lourd ainsi que des équipements pour les autres contrôles de la circulation ;
 - Ils comprennent également les dépenses liées aux autres installations qui, indépendamment de leur relation de propriété, sont au service des routes nationales conformément à l'art. 8, al 1, let. b, OUMin (détermination par l'OFROU en fonction des intérêts de la route nationale) ;
 - Les frais découlant de la détermination des immissions au sens de l'ordonnance sur la protection de l'air sont imputables selon le principe du pollueur-payeur ;
 - Les charges induites par les routes nationales relatives aux services de protection sont indemnisées.

3. Rôles, responsabilités et conséquences financières

3.1. Rôles généraux

En règle générale, les projets dans le domaine de la planification de la maintenance sont générés par les filiales et c'est le domaine Gestion des projets qui les met en œuvre. Les analyses concernant la MD sont intégrées à la génération de projet. Pour ce faire, l'appui des spécialistes techniques des domaines Soutien technique et Acquisition de terrains est sollicitée par les différents chefs de projet du domaine Gestion des projets, comme pour tous les autres projets. **En outre, le domaine Mobilité douce et voies de communication historiques doit être impliqué pour l'évaluation technique des options envisageables en matière de MD.** Cet examen réalisé par des experts a lieu dans le cadre de séances de projets détaillées ci-après.

Lors de la séance technique, l'auteur de projet et le Soutien technique abordent les aspects techniques sous la houlette du chef de projet. Il est prévu que le service spécialisé chargé de la MD participe à cette séance pour fixer les principes et déterminer le tracé. Dès lors, la responsabilité incombe au Soutien technique en charge du tracé ; celui-ci consulte également le domaine Mobilité douce et voies de communication historiques de la division N en cas de nécessité et pour les demandes d'autorisation

(concept de maintenance / concept d'intervention / projet d'intervention ou projet général / Pdéf / projet d'intervention).

Les standards de tous les secteurs spécialisés auxquels il sera éventuellement dérogé sont notamment abordés lors de cette séance. En cas de divergences importantes et de désaccords entre le Soutien technique et le chef de projet, ceux-ci sont ajournés aux prochaines étapes de la séance de pilotage du projet.

Les participants à la séance de pilotage du projet sont le chef de projet, les responsables des domaines Gestion des projets, Soutien technique et Controlling des investissements, le chef de filiale et éventuellement le chef de la division Infrastructure (en cas de projets-clés). Si des désaccords subsistent à cette étape en ce qui concerne le respect des standards relatifs à la MD, ce cas spécifique est traité par le comité de pilotage en charge de la MD.

Le cas échéant, le domaine Acquisition de terrains et de droits de la centrale est impliqué dans les projets (voir à ce sujet le manuel technique sur l'acquisition de terrains et de droits en cours d'élaboration).

Trois typologies existent pour différencier les rôles, responsabilités et frais des projets relatifs à la MD :

1. Les tronçons dédiés à la MD le long des routes nationales de troisième classe (art. 4 LRN)
2. La MD aux jonctions autoroutières
3. Les autres voies dédiées à la MD hors des routes nationales de troisième classe et jonctions autoroutières (passages supérieurs et inférieurs)

Le sous-chapitre suivant aborde les deux premières typologies, responsabilités comprises. Pour les autres voies dédiées à la MD, les règles générales sur la participation financière aux projets tiers conformément à la LUMin s'appliquent, de même que les instructions figurant dans le document « Participation financière pour les passages supérieurs et inférieurs » des aides à la conception [2024-12-10 Projets d'entretien mobilité cyclable Participation financière pour les passages supérieurs et inférieurs](#).

3.2. Principes généraux de la participation financière aux itinéraires bis

Au lieu d'élargir une route nationale pour construire une piste ou une bande cyclable, il peut s'avérer plus simple et plus économique d'aménager une route ou une voie située à proximité de la route nationale en question. Cependant, l'OFROU doit mettre en œuvre ses propres solutions avant toute chose. Si les bases légales correspondantes font défaut, il ne peut pas simplement aménager une route du réseau secondaire. Des exceptions sont toutefois possibles si une solution qualitative le long d'une route ou à une jonction n'est techniquement pas réalisable et que le propriétaire de la voie (canton/commune) y est aussi favorable. Dans tous les cas, ces exceptions doivent être examinées avec le Soutien technique, en incluant le domaine Mobilité douce et voies de communication historiques de la division N ainsi que le Service juridique de la division Affaires de la direction.

3.3. Tronçons dédiés à la MD le long des routes nationales de troisième classe

Le domaine Mobilité douce et voies de communication historiques de la division N a mené une analyse des points noirs situés sur les routes nationales de troisième classe. Les mesures requises et recommandées par cette analyse sont disponibles sous la forme de fiches d'information² dont les filiales vont tenir compte pour leurs planifications.

On prône souvent la réalisation de pistes cyclables séparées du trafic individuel motorisé mais passant à l'intérieur du périmètre de la route nationale. Sur certains tronçons, il est conseillé d'examiner si les cyclistes peuvent être guidés vers un itinéraire bis à proximité de la route nationale pour des raisons de

² [Version définitive de l'analyse \(ASTRA-415-4/5/11/5\)](#)

faisabilité, de sécurité et de confort et pour évaluer si cette route ou voie alternative répond aux standards de l'OFROU.

Les filiales ont étudié l'analyse des points noirs des routes de troisième classe réalisée par le domaine Mobilité douce et voies de communication historiques et en ont tiré une liste³ où sont indiqués les étapes à venir et le suivi des projets pour chaque tronçon.

La mise en œuvre se déroule dans le cadre de projets d'entretien ou de Pdéf.

Principes concernant la procédure et la prise en charge des frais

Principe de conduite MD	Procédure/autorisation	Prise en charge des frais	Remarques
Sur la route nationale existante	Planification de l'entretien des routes nationales (UPLaNS) / OFROU si nécessaire en cas d'acquisition de terrains supplémentaires Pdéf / SG du DETEC	100 % OFROU	
Parallèle à la route nationale, sur des voies existantes qui ne sont pas la propriété de l'OFROU		100 % des frais des jonctions / voies de liaison	Accords pour l'entretien
Parallèle à la route nationale, sur une nouvelle voie et terrain qui ne sont pas la propriété de l'OFROU	Pdéf / SG du DETEC	100 % OFROU	Deviens la propriété de l'OFROU

Des exemples sont disponibles à l'annexe 1.

La mise au point du périmètre d'entretien a lieu dans le cadre des projets / UPLaNS

3.4. La MD aux jonctions

L'analyse de la division N sera remise d'ici mars 2025.

Principe de conduite MD	Procédure/autorisation	Prise en charge des frais	Remarques
MD à la jonction	UPLaNS / OFROU si nécessaire en cas de fournisseur d'acquisition de terrains supplémentaires Év. Pdéf / SG du DETEC en cas de	100 % OFROU	

³ [Liste projets LV RN 3e classe V3.xlsx](#)

	réaménagement de la jonction		
Tracé propre à la MD	Pdéf / SG DETEC	OFROU	L'OFROU paie une partie des frais dans le cas d'une jonction (par ex. passage supérieur au-dessus de l'autoroute et jonction vers une voie cyclable cantonale/communale existante)
MD sur le réseau routier secondaire		OFROU / canton Suivant l'intérêt et l'impératif (obligation de remplacer des pistes cyclables)	

Des exemples sont disponibles à l'annexe 1.



Annexe 1

Cas-type

Réalisation d'une nouvelle infrastructure			
Exemple : piste cyclable sur la N8 entre Leissigen et Interlaken	Procédure/autorisation	Prise en charge des frais	Remarques
<p>Le canton de Berne souhaite réaliser une piste cyclable le long du lac de Thoune entre Leissigen et Interlaken. L'OFROU a financé une partie de l'étude de faisabilité en 2019. La moitié du tronçon de la variante optimale est parallèle à la route nationale de troisième classe (mais se trouve hors des alignements), tandis que l'autre moitié est parallèle à la route cantonale.</p> <p>L'infrastructure cycliste actuellement présente sur la route nationale N8 laisse à désirer. En effet, seule une partie de cette dernière est dotée d'une piste cyclable séparée du trafic individuel motorisé, d'une largeur insuffisante pour répondre aux standards de l'OFROU en matière de MD. Le reste de la route dispose seulement d'une bande cyclable, ce qui ne correspond pas non plus aux standards relatifs aux tronçons sur lesquels circule un trafic dense à 80 km/h. L'analyse sur la MD de l'OFROU préconise de construire une piste cyclable séparée sur l'entier du tronçon et dans les deux</p>	<p>De fait, selon la jurisprudence constante, la planification et la conception des éléments faisant partie intégrante des routes nationales sont exclusivement régies par les prescriptions de la LRN et de l'ORN, ce qui ne laisse pas de place à l'application du droit de la construction cantonal ou communal. Le canton et l'OFROU devraient donc élaborer chacun leur propre projet (en se coordonnant toutefois pour les aspects techniques et les délais) et le faire valider par les services compétents en fonction du droit en vigueur (législation sur les routes nationales et législation sur les routes cantonales).</p>	<p>Dans ce cas, la clé de répartition se présenterait de la manière suivante :</p> <ul style="list-style-type: none">• Tous les frais pour la piste cyclable parallèle à la route nationale sont pris en charge par l'OFROU, puisqu'il y « remplace » l'infrastructure cycliste.• La piste cyclable parallèle à la route nationale fera désormais partie intégrante de cette dernière.• Concernant la piste cyclable parallèle à la route cantonale, tous les frais	<p>Conclure des accords relatifs à l'exploitation / l'entretien avec le canton / la commune.</p>

<p>sens de circulation afin de garantir la sécurité des cyclistes. Avec la construction d'une piste cyclable bidirectionnelle le long du lac de Thoune reliant Leissigen à Interlaken située entre le lac et la route nationale, l'OFROU remplirait également ses engagements. Il revient tant au canton qu'à l'OFROU de prendre des mesures en lien avec la MD. La voie cyclable fait partie intégrante de la route nationale là où elle la longe.</p>	<p>UPLaNS / OFROU si nécessaire en cas d'acquisition de terrains supplémentaires</p> <p>Pdéf / SG du DETEC</p>	<p>sont assumés par le canton. Si la route cantonale se trouve dans une agglomération, le canton peut faire une demande de contribution à la Confédération auprès du fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Il est possible d'établir un contrat de servitude entre le canton et la Confédération pour mettre en place une réglementation concernant l'entretien. 	
---	--	---	--

Aménagement d'une infrastructure existante

Exemple 1 : jonction d'autoroute de Sierre-Ouest	Procédure/autorisation	Prise en charge des frais	Remarques
<p>La capacité de la jonction d'autoroute de Sierre-Ouest doit être augmentée, ce qui requiert une transformation importante et difficilement compatible avec la présence de cyclistes et de piétons. En lieu et place de la jonction, une solution plus adéquate consisterait à guider le trafic individuel non motorisé vers un pont existant du réseau routier secondaire situé à proximité de la jonction.</p>	<p>L'aménagement des infrastructures dédiées à la MD sur le réseau routier secondaire devrait faire partie du projet relatif à la jonction à titre de mesure d'accompagnement. L'OFROU est responsable de la</p>	<p>Les frais sont à la charge du projet de route nationale si seul l'OFROU en a été à l'origine et y a un intérêt</p> <p>Si le canton ou la commune y voit aussi une utilité, alors il ou elle contribuera au</p>	<p>Établir des conventions pour régler l'exploitation / l'entretien avec le propriétaire du terrain.</p>

	<p>mise en œuvre des mesures requises.</p> <p>Planification de l'entretien des routes nationales (UPlaN) / OFROU si nécessaire en cas d'acquisition de terrains supplémentaires</p> <p>Pdéf / SG du DETEC</p>	financement (participation aux frais en fonction de l'intérêt de chaque partie).	
--	---	--	--

Utilisation d'une infrastructure existante, sans aménagement

	Procédure/autorisation	Prise en charge des frais	Remarques
Si, pour respecter les standards de l'OFROU relatifs à la MD, il s'avère plus simple et économique d'utiliser une route ou une voie communale située à proximité et n'ayant pas besoin d'être adaptée au lieu d'élargir la route nationale pour réaliser une bande ou une piste cyclable, la Confédération peut apporter une contribution financière aux frais d'entretien de la route ou de la voie en question.	Conformément à l'art. 8, al. 1, let. b et à l'art. 9, al. 1, let. b, OUMin, la Confédération peut participer aux frais d'entretien et d'exploitation d'installations ne faisant pas partie intégrante de la route nationale, mais qui sont au service de cette dernière. Les rapports de propriété n'entrent pas non plus en compte. Les dispositions mentionnent ici par exemple les ouvrages de consolidation du terrain, les talus, les croisements avec d'autres voies de communication et conduites, les chemins et accès servant aux travaux d'entretien, les fossés, les		

	<p>systèmes de drainage ainsi que les aménagements de ruisseaux et de rivières. La question se pose toutefois de savoir si une route communale peut être considérée comme une installation utilisée en commun dans le sens des deux dispositions. Une route communale est une infrastructure de transport publique. Finalement, la Confédération ne demande pas non plus de participation financière de la part des cantons et des communes pour que les routes nationales absorbent le trafic cantonal et communal.</p>		
Exemple 1 : col du Brünig	Procédure/autorisation	Prise en charge des frais	Remarques
<p>Les cyclistes sont autorisés à circuler sur la route nationale. Dans l'analyse de la MD sur les routes nationales de 3^e classe, il est recommandé de créer une bande cyclable à la montée ou de guider les cyclistes vers le chemin alternatif existant (et qui fait partie de la route 9 de La Suisse à vélo). Ce dernier consiste en un chemin de campagne qui n'est pas entièrement goudronné. Cette route communale ne peut donc accueillir qu'une partie des cyclistes (par ex. les vélos de randonnée, les gravel ou les VTT). En raison du faible volume de trafic motorisé, un aménagement n'est probablement pas non plus nécessaire.</p> <p>De fait, les standards relatives à la MD ne peuvent pas être respectés. Le marquage d'une bande cyclable à la montée sur la route nationale s'avère donc</p>	<p>Planification de l'entretien des routes nationales (UPlaN) / OFROU si nécessaire en cas d'acquisition de terrains supplémentaires</p> <p>Pdéf / SG du DETEC</p>	<p>100 % OFROU (pour le marquage de la bande cyclable sur la route nationale)</p> <p>100 % des frais des jonctions / voie menant à la route communale</p> <p>Aucune participation pour la route communale</p>	

<p>indispensable. Il serait toutefois judicieux d'attirer l'attention des cyclistes sur l'existence du chemin alternatif (la commune ne jouirait cependant d'aucun droit à une indemnisation à cet effet).</p>			
<p>Exemple 2 : gorges de la Schin (Alvaschein)</p>	<p>Procédure/autorisation</p>	<p>Prise en charge des frais</p>	<p>Remarques</p>
<p>Pour la traversée des gorges de la Schin, les cyclistes sont majoritairement guidés vers la route nationale. À hauteur du restaurant Solisbrücke se trouve une route cantonale avec un faible trafic journalier moyen et un niveau de vitesse peu élevé. L'itinéraire cyclable de SuisseMobile passe par la route cantonale. Il est indiqué aux cyclistes d'emprunter cette route, mais la route nationale ne dispose d'aucune interdiction de circuler pour les cyclistes.</p>	<p>L'analyse des points noirs de la MD préconise de se pencher sur la route cantonale pour voir si elle correspond aux standards de l'OFROU et semble adaptée au trafic cycliste. Le cas échéant, il serait possible de renoncer à prendre des mesures sur la route nationale puisque les conditions pour le trafic cycliste sur la route cantonale seraient satisfaisantes. Dans le cas contraire, le canton devrait, dans l'idéal, optimiser la route cantonale pour le trafic cycliste (sans participation financière de l'OFROU). L'OFROU ne peut toutefois pas forcer la main du canton. La loi sur les voies cyclables oblige néanmoins les cantons à planifier un réseau cyclable pour le quotidien et les activités de loisirs. Si la route cantonale en fait partie, le canton doit proposer une infrastructure adaptée à la MD ; si le canton s'y refuse, l'OFROU doit améliorer les</p>	<p>100 % des frais pour les jonctions / voie menant à la route cantonale</p> <p>ou</p> <p>100 % OFROU, si des mesures doivent être prises sur la route nationale</p>	

	conditions pour le trafic cycliste sur la route nationale.		
--	--	--	--