

DÉCISION DE
LA DIRECTION DES TRAVAUX PUBLICS,
DES TRANSPORTS ET DE L'ÉNERGIE

OJ n° 140/2017/15

Berne, le 20 juin 2017

en la cause liée entre

A. _____
recourant 1

B. _____
recourant 2

C. _____
recourante 3

D. _____
recourant 4

E. _____
recourante 5

F. _____
recourante 6

G. _____
recourante 7

H. _____
recourante 8

I. _____
recourante 9

J. _____
recourante 10

K. _____
recourante 11

L. _____
recourante 12

M. _____
recourante 13



N. _____
recourante 14

O. _____
recourante 15

pour adresse A. _____

et

**Office des ponts et chaussées (OPC), Ille arrondissement d'ingénieur en chef,
Service pour le Jura bernois, Grand Nods 1, 2732 Loveresse**

Commune mixte de Plateau de Diesse, La Chaîne 2, 2515 Prêles

en ce qui concerne les décisions de l'Office des ponts et chaussées du canton de Berne (OPC) du 29 mars 2017 (3012-17 Plateau de Diesse - Diesse et 3013-17 Plateau de Diesse - Lamboing; restriction de la circulation)

I. Faits

1. Par décision du 11 mars 2013, la Direction des travaux publics, des transports publics et de l'énergie (TTE) a arrêté le plan de route du 10 septembre 2012 / 23 novembre 2012 élaboré par le Ille arrondissement d'ingénieur en chef de l'OPC, Service pour le Jura bernois (ci-après OPC), tendant au réaménagement de la route cantonale (RC) dans la localité de Diesse (commune de Plateau de Diesse). Le projet a été subdivisé en trois étapes: 2015 réfection de la RC 1324 (route de Prêles), 2016 réfection de la RC 1325 (route de Nods) au centre de la localité, 2017 réfection de la RC 1325 (route de Nods) partie ouest de la localité.

Par décision du 7 février 2017, la TTE a arrêté le plan de route du 21 septembre 2016 élaboré par l'OPC, tendant au réaménagement de la route cantonale (RC) dans la localité de Lamboing (commune de Plateau de Diesse). Le projet a été subdivisé en trois étapes: 2017 réfection de la RC 1325 partie ouest de la localité (route de Diesse), 2018 réfection des RC 1325 et 1322 de part et d'autre du carrefour central (route de Diesse/route

d'Orvin/route de Prêles), 2019 réfection des RC 1325 et 1322 à l'est et au sud (route d'Orvin/route de Prêles).

Les projets sont induits par plusieurs déficiences des routes concernées (notamment les tronçons visés par les étapes de 2017) quant à la qualité de circulation des usagers de la mobilité douce (cyclistes, piétons), au respect de la vitesse autorisée, à l'intégration dans les structures urbanistiques, à l'état de la chaussée, la qualité de l'éclairage public et (à Lamboing) le positionnement des arrêts de bus. Par ailleurs, les réseaux de conduites souterraines doivent être renouvelés.

Les décisions du 11 mars 2013 et du 7 février 2017 sont entrées en force.

2. Par décision n° 3012-17 du 29 mars 2017, l'OPC a prononcé une interdiction générale de circuler dans les deux sens, bordiers et car postal autorisés, s'agissant de la RC 1325 à Diesse, depuis l'entrée ouest de la localité jusqu'au débouché La Ruelle y compris, ou selon les étapes du chantier.

Par décision n° 3013-17 du 29 mars 2017 également, l'OPC a prononcé une interdiction générale de circuler dans les deux sens, bordiers et car postal autorisés, s'agissant de la RC 1325 à Lamboing, depuis l'entrée ouest de la localité jusqu'au débouché La Rouette y compris, ou selon les étapes du chantier.

Dans les deux cas, la validité de l'interdiction s'étend du 18 avril au 20 octobre 2017, ou jusqu'à la fin du chantier au plus tard. L'OPC a retiré l'effet suspensif à un éventuel recours. Une déviation est mise en place par Nods-Lignièrès-La Main-Prêles. La fermeture au trafic de transit est motivée par des raisons de sécurité, de qualité de travail et de limitation de la durée d'intervention.

3. Par écriture du 12 avril 2017, les recourants 1 à 15 ont interjeté recours auprès de la commune de Plateau de Diesse, qui a transmis leur écriture à la TTE le 20 avril 2017 pour raison de compétence. Ils concluent à la modification des décisions du 29 mars 2017, dans le sens où tous les habitants du Plateau de Diesse devraient être autorisés à traverser les localités de Diesse et de Lamboing pendant la période de chantier, par la mise en place

d'une circulation alternée. Ils font valoir que la fermeture de la route cantonale l'année dernière à Diesse a porté un préjudice important à leurs commerces.

4. Par ordonnance du 25 avril 2017, l'Office juridique, qui conduit les procédures de recours pour le compte de la TTE¹, a prié l'OPC de se prononcer au sujet d'un éventuel rétablissement partiel de l'effet suspensif, dans le sens où les travaux entrepris devraient être continués de telle sorte que la mise en place d'une circulation alternée reste possible.

5. Par prise de position du 17 mai 2017, l'OPC conclut au rejet du recours. Il n'a pas pris explicitement de conclusion sur la question de l'éventuel rétablissement de l'effet suspensif. Il fait savoir que le maintien du trafic de transit au moyen de la mise en place d'une circulation alternée réglée par une signalisation lumineuse n'est pas envisageable, ce principalement pour des raisons de sécurité. L'OPC expose notamment que la place à disposition dans les traversées de Diesse et de Lamboing objets de la présente procédure, compte tenu de l'emprise du chantier lui-même, ne permet pas dans la plupart des endroits le respect des conditions usuelles de passage du trafic motorisé et piétonnier le long du chantier, ce d'autant plus que certains travaux d'assainissement doivent être exécutés depuis la chaussée ouverte aux transports publics et aux bordiers.

6. Dans sa prise de position du 18 mai 2017, la commune soutient la démarche des commerçants. Elle est d'avis que, pour autant que la sécurité des ouvriers puisse être garantie, uniquement les bordiers ainsi que les habitants des villages de Diesse, Lamboing et Prêles devraient être autorisés à traverser les tronçons concernés. La commune relève que les fermetures cumulées dues à la première étape à Lamboing d'une part et à la troisième et dernière étape à Diesse d'autre part péjorent encore un peu plus les activités des commerçants par rapport à l'année dernière.

¹ art. 7 de l'ordonnance du 18 octobre 1995 sur l'organisation et les tâches de la Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie, OO TTE, RSB 152.221.191

II. Considérants

1. Recevabilité

Le recours est dirigé contre deux décisions de l'OPC statuant des restrictions de la circulation routière. Selon l'art. 62 al. 1 let. a en relation avec l'art. 67 LPJA², ces décisions peuvent être attaquées dans les 30 jours auprès de la Direction du Conseil-exécutif compétente en la matière. La TTE est donc compétente pour traiter du présent recours.

Aux termes de l'art. 65 al. 1 LPJA, a notamment qualité pour former recours quiconque est particulièrement atteint par la décision attaquée (let. b) et a un intérêt digne de protection à son annulation ou à sa modification (let. c). La recourante 9 est située dans la commune de Lignièrès (NE) et la recourante 15 dans le village de Prêles. Ces emplacements ne sont pas sis à proximité des tronçons fermés à la circulation, mais sur le trajet de la déviation. Par conséquent, les recourantes 9 et 15 ne subiront pas d'atteintes particulières du fait des décisions attaquées.³ La recourante 15 a pour adresse de livraison la recourante 14 située entre les deux tronçons fermés, mais cette dernière reste accessible aux livraisons au moyen d'une déviation raisonnable (env. 5 km). Quant au trajet entre la recourante 15 et la recourante 14, il n'est pas modifié par les chantiers. Par conséquent, les recourantes 9 et 15 n'ont pas qualité pour recourir. Dans cette mesure, le recours doit être déclaré irrecevable. Les autres recourants sont situés le long d'un des tronçons ou entre les deux ou encore à proximité immédiate. Ils sont donc plus touchés que quiconque et ont un intérêt digne de protection à ce que la décision de l'OPC soit annulée ou modifiée. Ils ont donc qualité pour recourir.

Les autres conditions de forme sont également remplies, il y a donc lieu d'entrer en matière sur le recours.

2. Mesure de restriction fonctionnelle du trafic

a) Les décisions attaquées prescrivent une interdiction générale de circuler dans les deux sens, bordiers et car postal autorisés.

² loi du 23 mai 1989 sur la procédure et la juridiction administratives, LPJA, RSB 155.21

³ décision de la TTE OJ n° "140 2015 66" du 17 septembre 2015, consid. 3

La circulation des véhicules automobiles et des cycles peut être interdite complètement ou restreinte temporairement sur les routes qui ne sont pas ouvertes au grand transit (art. 3 al. 3 LCR⁴). D'autres limitations ou prescriptions peuvent être édictées lorsqu'elles sont nécessaires pour protéger les habitants ou d'autres personnes touchées de manière comparable contre le bruit et la pollution de l'air, pour éliminer les inégalités frappant les personnes handicapées, pour assurer la sécurité, faciliter ou régler la circulation, pour préserver la structure de la route, ou pour satisfaire à d'autres exigences imposées par les conditions locales; pour de telles raisons, la circulation peut être restreinte et le parage réglementé de façon spéciale, notamment dans les quartiers d'habitation (art. 3 al. 4 LCR).

Ainsi, la législation fédérale distingue interdiction complète de circuler d'une part et autres limitations ou prescriptions, dites mesures de restriction fonctionnelles du trafic, d'autre part. On parle d'interdiction de circuler au sens de l'art. 3 al. 3 LCR lorsqu'une route est durablement ou temporairement fermée à tout trafic motorisé, quelle que soit la catégorie de véhicules. L'interdiction reste totale même si des exceptions peu nombreuses et bien délimitées sont prévues, par exemple au moyen d'autorisations spéciales pour le trafic agricole, des livreurs, la poste ou les services d'urgence. En revanche, si une "interdiction générale de circuler" est signalée, mais qu'elle ne s'applique pas à un cercle relativement étendu de personnes, à une catégorie de véhicules ou aux riverains, on aura alors affaire à une mesure au sens de l'art. 3 al. 4 LCR. Dans ce cas en effet, la route dite fermée admet néanmoins une certaine ampleur de trafic, auquel les règles de la circulation routière prescrites par la LCR sont applicables.⁵

Selon les décisions attaquées, les deux tronçons concernés restent ouverts aux bordiers (en plus du car postal). Au vu du dossier, cela signifie concrètement que "l'accès aux commerces et entreprises est à maintenir en tout temps".⁶ Dans les documents d'appel d'offres, il est également spécifié que "l'accès aux immeubles et biens-fonds avoisinants devra être garanti en tout temps pour le service de défense, le service des urgences ainsi que pour le chargement et le déchargement des marchandises".⁷ L'ensemble de ces usa-

⁴ loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière, LCR, RS 741.01

⁵ décision du Conseil fédéral du 24 janvier 1996, JAAC 60.82, consid. 1b; décision du Conseil fédéral du 25 février 1987, JAAC 51.51, consid. 1b; André Bussy, Baptiste Rusconi et al., Code suisse de la circulation routière commenté, 2015, art. 3 LCR ch. 4.6

⁶ séances de démarrage des travaux 2017, procès-verbaux n° 1, Diesse p. 4, Lamboing p. 5

⁷ documents B, pt 623.100

gers représente une certaine ampleur de trafic. Par conséquent, la mesure litigieuse constitue une mesure de restriction fonctionnelle au sens de l'art. 3 al. 4 LCR.

b) Les décisions prises sur la base de l'art. 3 al. 4 LCR doivent respecter le principe de la proportionnalité. Les mesures administratives de limitation ou de prescription ne sont licites que si elles sont propres à atteindre le but d'intérêt public recherché (règle d'aptitude) en restreignant le moins possible la circulation (règle de nécessité) – cf. aussi art. 107 al. 5 OSR⁸. Il faut de plus qu'il existe un rapport raisonnable entre le but d'intérêt public visé et la gravité de l'atteinte aux intérêts privés touchés (règle d'exigibilité ou proportionnalité au sens étroit).⁹ Des restrictions à la liberté économique sont justifiées si elles sont fondées sur des motifs de police (sécurité, tranquillité, ordre public), de politique sociale ou encore d'aménagement du territoire.¹⁰

La responsabilité de l'adéquation et de l'efficacité des mesures de restriction fonctionnelle échoit en premier lieu aux autorités qui les décident, lesquelles jouissent à cet égard d'un important pouvoir d'appréciation. Une intervention de l'autorité de recours ne se justifie que lorsque les autorités compétentes ont apprécié les faits de façon insoutenable, ont visé des objectifs contraires au droit fédéral, ont fait des différences injustifiées lors de la mise en œuvre des mesures ou alors n'ont pas fait des différences qui s'imposaient, ou encore se sont laissé guider par des considérations contraires au droit.¹¹

c) Toute personne peut utiliser gratuitement et sans autorisation spéciale les routes publiques, dans les limites de leur affectation, de leur aménagement, des conditions locales et des prescriptions en vigueur (art. 65 al. 1 LR¹²). L'usage commun peut être limité ou supprimé en cas d'intérêt public prépondérant (art. 65 al. 2 LR). Le canton édicte des prescriptions régulant la circulation au sens de l'art. 3 al. 2 à 4 LCR pour les routes cantonales et pour les routes dans la zone d'intersection avec des routes cantonales (art. 66 al. 1 LR). En cas d'interruption du trafic sur des routes publiques, la circulation peut être

⁸ ordonnance fédérale du 5 septembre 1979 sur la signalisation routière, OSR, RS 741.21

⁹ Bussy / Rusconi, art. 3 LCR ch. 5.7; Pierre Moor, Droit administratif, vol. I, 1994, p. 418 ss

¹⁰ Bussy / Rusconi, art. 3 LCR ch. 5.6

¹¹ Bussy / Rusconi, art. 3 LCR ch. 7.1.4

¹² loi sur les routes du 4 juin 2008, LR, RSB 732.11

déviée sur d'autres routes (art. 72 al. 1 LR). Ni les bordiers ni les usagers n'ont droit à une indemnité (art. 72 al. 2 LR).

3. Proportionnalité

a) L'OPC explique dans sa prise de position du 17 mai 2017 que les travaux de réaménagement de la route cantonale n° 1325 à travers les localités de Diesse et de Lamboing ont notamment pour objet la construction de cheminements piétonniers et la redéfinition de l'espace routier aux fins de modérer le trafic et d'améliorer la sécurité des usagers, surtout du point de vue de la mobilité douce; ces travaux sont combinés à l'assainissement des conduites des réseaux souterrains. L'OPC fait valoir que les facteurs principaux fondant la fermeture de la RC 1325 dans l'emprise des chantiers sont les suivants: garantir la sécurité des usagers de la route et des ouvriers, réduire au strict minimum la durée des travaux, assurer aux piétons un passage sécurisé à travers les chantiers, respecter les normes d'exécution des travaux, maintenir le passage des transports publics. De l'avis de l'OPC, le maintien du trafic de transit au moyen de la mise en œuvre d'une circulation alternée réglée par une signalisation lumineuse n'est pas envisageable, ce principalement pour des raisons de sécurité. En effet, compte tenu de la charge de trafic habituelle sur le tracé concerné, plutôt élevée, la sécurité des piétons et notamment celles des enfants ne pourrait être garantie qu'au moyen d'une voie piétonne séparée. Or la place manque pour la création de celle-ci. A l'appui de sa position, l'OPC expose que normalement, une largeur minimale de 4.70 m doit être disponible pour maintenir la circulation à travers les zones de chantier tout en assurant un accès piétonnier sécurisé. Cette largeur comprend 3.20 m pour le trafic motorisé (y compris le trafic de chantier) ainsi que 1.50 m pour le passage des piétons incluant une séparation physique entre ces deux types d'usagers. A Diesse, une fois déduite l'emprise nécessaire aux fouilles pour l'assainissement des conduites, il ne reste qu'une largeur de 3.40 m à 3.90 m. A Lamboing, cette largeur atteint certes 4.50 m mais reste tout de même inférieure aux 4.70 m nécessaires. A Lamboing toujours, la construction du trottoir au nord exige le déplacement de plusieurs murs. Au moment de leur reconstruction unité par unité, vu l'élargissement de la route ainsi créé, la largeur minimale de 4.70 m peut parfois être disponible perpendiculairement au mur concerné. Toutefois, cette possibilité serait ponctuelle tant en distance qu'en durée. L'OPC ajoute que les travaux de réfection de la superstructure de la chaussée (coffre) doivent être réalisés par demi-chaussée.

b) La fermeture des tronçons concernés au trafic de transit vise plusieurs buts d'intérêts publics: sécurité des usagers et des ouvriers, gestion de la durée des travaux, maintien de l'accès pour les piétons et les transports publics, respect des normes d'exécution des travaux. Cette mesure est propre à atteindre ces buts. La règle d'aptitude, qui constitue le premier volet du principe de proportionnalité, est respectée.

c) La règle de nécessité exige que la mesure prononcée soit celle qui restreint le moins possible la circulation. Pour rendre une restriction moins grave, il y a lieu par exemple de prévoir la possibilité d'accorder des autorisations exceptionnelles. D'un autre côté, on prendra en compte les coûts administratifs excessifs d'un régime plus favorable, qui exigerait par exemple de plus amples et fréquentes surveillances.¹³

En l'occurrence, les décisions attaquées prononcent l'interdiction générale de circuler dans les deux sens et font exception en faveur des bordiers et du car postal. Il en va de même des services d'urgence (ambulance, police, sapeurs-pompiers), même si cela ne résulte pas expressément des décisions elles-mêmes.¹⁴ Autrement dit, la fermeture des tronçons concernés vise le trafic de transit.¹⁵ Au vu du dossier, les chantiers concernés présentent une certaine complexité, alors même que le problème de la place à disposition est patent: les tronçons en question passent au milieu des villages, à proximité des bâtiments. Au projet de l'OPC proprement dit (réaménagement complet de la route, y compris notamment création ou réaménagement de cheminements piétonniers) s'ajoutent ceux de la commune (en particulier assainissement de conduites), voire d'autres services techniques (p. ex. Swisscom, pose de tubes et pose ou modification de chambres).¹⁶ Selon les plans d'exécution du 21 avril 2017 (Diesse) et du 5 mai 2017 (Lamboing), le nombre de conduites à assainir est passablement élevé et elles longent, traversent, voire passent au milieu de l'emprise de la route. Au nombre des entraves et conditions difficiles annoncées par l'OPC dans les documents d'appels d'offre, sont énumérés notamment le maintien en tout temps d'un accès praticable pour le service de défense et le service des urgences, le maintien des accès aux immeubles et bien-fonds avoisinant le chantier pour les piétons ainsi que pour le chargement et le déchargement des marchandises, ou encore les temps d'attente

¹³ Moor, p. 420

¹⁴ séance de démarrage des travaux 2017, procès-verbal n° 01, Diesse p. 4; appels d'offres, documents B, Diesse pt 351.310, Lamboing pt 351.301

¹⁵ arrêt du Tribunal administratif 2012/213 du 22 mars 2013, consid. 4.3.2

¹⁶ séances de démarrage des travaux 2017, procès-verbaux n° 01, Diesse p. 2, Lamboing p. 2

imputables aux conditions de circulation en général. Concrètement, le long des chantiers, une seule voie est à disposition: le trafic de chantier et le car postal doivent partager la même et unique voie, et il en va de même des riverains ainsi que, le cas échéant, des services d'urgence.¹⁷

Les recourants semblent demander que tous les habitants du plateau de Diesse au sens géographique soient autorisés à emprunter les tronçons fermés, la commune quant à elle suggère l'ouverture aux seuls habitants de la commune de Plateau de Diesse comprenant les villages de Diesse, Lamboing et Prêles. Or il résulte de ce qui précède que tous ces conducteurs supplémentaires devraient emprunter la même voie unique utilisée pour le trafic de chantier, le car postal, les éventuels services d'urgence et les riverains. Etant donné la charge de trafic existante (1'700 véhicules par jour à Diesse, 2'000 à Lamboing)¹⁸, on peut en déduire que la conduite du chantier s'en verrait compliquée à l'excès. Même sans trafic de transit plus ou moins abondant, la gestion des enfants à proximité de l'emprise du chantier est déjà un souci en soi, en particulier à Lamboing où pourtant la largeur à disposition est moins limitée qu'à Diesse.¹⁹ En matière de protection des ouvriers lors de travaux de construction, les postes de travail doivent offrir toute la sécurité voulue et pouvoir être atteints par des passages sûrs (art. 8 al. 1 OTConst²⁰). Diverses exigences sont posées s'agissant notamment des voies de circulation et de la marche arrière des machines de chantier (art. 9 ss OTConst). Plus le nombre d'automobilistes empruntant les voies de chantier serait élevé, plus il serait difficile de respecter ces exigences. Par ailleurs, il est connu que même l'ouverture aux seuls riverains peut remettre en question l'efficacité des services d'urgence.²¹ En effet, le cercle des riverains ou bordiers²² tel qu'il est défini dans la législation fédérale est déjà passablement large (art. 17 al. 3 OSR), puisqu'il englobe non seulement les habitants des logements situés en bordure immédiate du segment de route concerné par la restriction du trafic, mais aussi les personnes qui accomplissent des travaux sur les biens-fonds attenants au tronçon de route en question (p. ex. commerçants); de plus, la notion de riverain vise aussi toutes les personnes qui rendent visite à ces habitants et travailleurs ou doivent effectuer pour eux des transports, travaux ou livrai-

¹⁷ annexes 1, 2a et 2b produites à l'appui de la prise de position de l'OPC du 17 mai 2017

¹⁸ décisions du 11 mars 2013 et du 7 février 2017, ch. II.1

¹⁹ séance de démarrage des travaux 2017, procès-verbal n° 01, Lamboing p. 5

²⁰ ordonnance du 29 juin 2005 sur la sécurité et la protection de la santé des travailleurs dans les travaux de construction, OTConst, RS 832.311.141

²¹ arrêt du Tribunal administratif 2012/213 du 22 mars 2013, consid. 4.3.2

²² terme régional selon le Petit Robert

sons.²³ Finalement, au-delà des questions de sécurité, l'octroi d'exceptions plus larges que celles prononcées dans les décisions attaquées aurait pour effet inévitable des retards dans les transports publics et dans le déroulement du chantier. Le passage du trafic de transit sur la piste de chantier empêcherait momentanément le trafic de chantier. L'attente du trafic de transit devant les feux augmenterait d'autant la file devant ceux-ci et bloquerait l'avancée du car postal.

Pour toutes ces raisons, le peu de place à disposition doit être réservé au trafic de chantier, aux transports publics, aux riverains et aux services d'urgence, sans compter les piétons, qui dans le cas concret doivent en principe partager la même voie unique que le trafic motorisé. L'OPC a établi de manière convaincante qu'une circulation alternée ne serait physiquement possible que sur de très courts segments et/ou pendant un laps de temps très limité. Autoriser tous les habitants du plateau de Diesse au sens géographique à circuler sur les tronçons objets des décisions attaquées reviendrait à vider de son contenu la fermeture générale. Quant à exempter seulement les résidents de la commune de Plateau de Diesse de l'interdiction de circuler, la jurisprudence a déjà eu l'occasion de considérer qu'une telle manière de faire viole le principe constitutionnel de l'égalité de traitement: les habitants qui ne résident pas en bordure de chantier seraient privilégiés de manière injustifiée par rapport aux personnes résidant à l'extérieur de la commune, compte tenu de l'affectation de principe des routes publiques à l'usage commun.²⁴ A cela s'ajoute qu'une telle quantité d'exceptions impliquerait une activité de contrôle excessive.

Au vu de l'ensemble de ce qui précède, il y a lieu de considérer qu'il n'existe pas de mesure moins sévère que celles qui font l'objet des décisions attaquées. Par conséquent, les mesures prononcées sont conformes à la règle de nécessité.

d) Finalement, il y a lieu d'examiner si la gravité des effets de la mesure sur la situation des administrés est en rapport raisonnable avec le résultat escompté du point de vue de l'intérêt public (exigibilité, proportionnalité au sens étroit).

²³ Bussy / Rusconi, art. 17 OSR ch. 2.1 s.

²⁴ décision de la TTE OJ n° 140/2006/2 du 9 novembre 2006, publiée dans JAB (Jurisprudence administrative bernoise) 2008 p. 42, consid. 3 y compris jurisprudence et doctrine citées

Les recourants font valoir le grand préjudice déjà porté à leurs commerces par la fermeture de la route cantonale l'année dernière à Diesse. Ils ajoutent que la bonne marche de ceux-ci n'est pas négligeable pour la commune de Plateau de Diesse.

La route cantonale n° 1325 assure la liaison des communes du plateau de Diesse (Nods, Plateau de Diesse, Orvin) au Seeland vers l'est et au canton de Neuchâtel (Lignièrès) vers l'ouest. Pendant la durée des travaux, une déviation est mise en place. En venant de Bienne ou Orvin, la déviation emprunte la RC 1322 de Lamboing à Prêles, puis la RC 1324 de Prêles à Diesse. Le point d'arrivée se situe à Diesse à l'est du chantier. La longueur de cette déviation représente environ 5 km. Pour rejoindre Nods, il faut continuer depuis Prêles sur la RC 1322 en direction de la Neuveville puis de Lignièrès dans le canton de Neuchâtel. Cette déviation représente environ 15 km entre Lamboing et Nods.

Certains recourants sont situés entre les deux tronçons fermés à Diesse et Lamboing respectivement (recourants 4 à 6 ainsi que 12 à 14). D'autres sont riverains du chantier à Lamboing (recourants 1 à 3 ainsi que 7 et 8). Les derniers (recourants 10 et 11) sont situés à proximité mais en dehors de la limite est du chantier de Lamboing. Les riverains ainsi que leurs visiteurs, livreurs et clients ne tombent pas sous le coup de l'interdiction de circuler s'agissant du tronçon concerné (cf. consid. 3c ci-dessus). Le droit d'accès accordé à cette catégorie n'est pas réservé aux courses indispensables ou nécessaires, tant qu'il n'y a pas d'abus manifeste.²⁵

Les livraisons et l'accès de la clientèle est assurée pour tous les recourants. Le trajet des livreurs et clients en provenance de La Neuveville voire du canton de Neuchâtel ne connaît aucune modification. Celui des livreurs et clients en provenance de Bienne ou Orvin subit un allongement de 5 km s'ils doivent se rendre chez un des recourants situés entre les deux chantiers. Cet inconvénient peut être considéré comme raisonnablement admissible. En définitive, les recourants verront avant tout la clientèle en provenance de Nods se raréfier. En considérant la seule commune de Plateau de Diesse, le trajet des clients (ou livreurs) en provenance de Prêles ne connaît aucune modification. Les clients (ou livreurs) se rendant de Lamboing à Diesse ou inversement doivent emprunter la déviation de 5 km. Comme déjà dit, cet inconvénient doit être toléré.

²⁵ Bussy / Rusconi, art. 17 OSR ch. 2.2

En définitive, les effets concrets de la déviation pour l'accessibilité aux commerces n'apparaissent pas à tel point importants qu'ils péjoreraient la situation financière des recourants de façon inadmissible. Au demeurant, ceux-ci n'ont pas chiffré et étayé leurs dires. Quoiqu'il en soit, les préjudices invoqués ne font pas le poids face aux intérêts publics énumérés plus haut. Les impératifs de sécurité protègent des biens de police tels que la vie et l'intégrité corporelle. Il est également dans l'intérêt public de favoriser en l'occurrence les transports publics plutôt que le trafic individuel. Finalement, il faut relever que permettre le trafic de transit n'irait pas sans retarder l'avance du chantier. Dans les décisions attaquées, la fin des travaux nécessitant fermeture de la route est située en principe au 20 octobre 2017. Lors des séances de démarrage des travaux du 5 avril 2017, la fin des travaux selon programme a été consignée au 25 (Diesse) et au 27 (Lamboing) octobre 2017.²⁶ Etant donné l'imminence de la mauvaise saison à cette période, la marge temporelle est faible. A plus de 800 m d'altitude, le climat est rigoureux sur le plateau de Diesse, en particulier en hiver, et les chutes de neige peuvent être importantes.²⁷ Par conséquent, en cas de survenue prématurée de l'hiver, toute prolongation du chantier n'irait pas sans difficultés.

Au vu de ce qui précède, il n'y a pas de disproportion entre le préjudice causé aux intérêts financiers des recourants et les divers intérêts publics protégés par l'interdiction de circuler telle qu'elle est prononcée dans les décisions attaquées. Le recours est donc rejeté en ce qui concerne les recourants 1 à 8 et 10 à 14. Les décisions du 29 mars 2017 sont confirmées.

4. Effet suspensif

a) Le retrait de l'effet suspensif prononcé par l'OPC dans les décisions attaquées correspond à une mesure provisionnelle et ne vaut que pour la procédure de recours devant la TTE. Par la présente décision, la question de savoir si l'effet suspensif devrait ou non être rétabli dans la présente procédure, et dans quelle mesure, est devenue sans objet.

b) La TTE peut statuer qu'un éventuel recours auprès du Tribunal administratif n'aura pas d'effet suspensif (art. 82 LPJA en relation avec art. 68 LPJA). Le retrait de l'effet sus-

²⁶ séances de démarrage des travaux 2017, procès-verbaux n° 01, Diesse p. 4, Lamboing p. 4

²⁷ rapports techniques du 8 janvier 2013 p. 12 (Diesse) et du 16 novembre 2016 p. 14 (Lamboing)

pensif nécessite de justes motifs. Sont considérés comme tels notamment des intérêts publics ou privés importants et urgents, qui doivent primer sur l'intérêt juridique au gel momentané de l'exécution jusqu'à ce que la cause soit tranchée définitivement. L'autorité doit procéder à la balance des intérêts.²⁸

Au vu des considérants qui précèdent, il apparaît clairement que la restriction de circulation est nécessaire notamment pour des raisons de sécurité (cf. consid. 3c). De plus, les travaux ont déjà commencé (le 18 avril 2017²⁹) et des retards auraient des conséquences négatives du point de vue de l'intérêt public à la bonne gestion du chantier. Ces retards ne seraient d'ailleurs pas non plus dans l'intérêt des particuliers, car ils ne feraient que reporter à un stade ultérieur la fermeture indispensable des tronçons concernés. Par conséquent, le retrait de l'effet suspensif doit être maintenu également en ce qui concerne un éventuel recours au Tribunal administratif.

5. Frais

Les frais de procédure sont perçus sous la forme d'un émolument forfaitaire. Un émolument supplémentaire peut être perçu pour les enquêtes particulières, les expertises ou d'autres mesures d'instruction (art. 103 al. 1 LPJA). Un émolument forfaitaire de 200 à 4'000 fr. est perçu pour les décisions sur recours dans des affaires de justice administrative (art. 19 al. 1 OEmo³⁰ en relation avec art. 4 al. 2 et 3 OEmo).

Selon la pratique de la TTE, les frais de la procédure sont fixés à 900 fr. Les frais de la procédure de recours sont mis à la charge de la partie qui succombe, à moins que le comportement d'une partie au cours de la procédure permette une répartition différente ou qu'il soit justifié par des circonstances particulières de ne pas percevoir de frais (art. 108 al. 1 LPJA). Les recourants, qui succombent, assument les frais de procédure solidairement (art. 106 LPJA).

²⁸ Thomas Merkli / Arthur Aeschlimann / Ruth Herzog, Kommentar zum Gesetz über die Verwaltungsrechtspflege im Kanton Bern, 1997, art. 68 n. 16

²⁹ A noter que les restrictions n'excédant pas 60 jours ne sont pas susceptibles de recours, Bussy / Rusconi, art. 3 LCR ch. 6.1.4

³⁰ ordonnance du 22 février 1995 fixant les émoluments de l'administration cantonale, OEmo, RSB 154.21

III. Décision

1. Le recours du 12 avril 2017 est rejeté dans la mesure où il est recevable. Les décisions du 29 mars 2017 sont confirmées.
2. L'effet suspensif d'un éventuel recours auprès du Tribunal administratif est retiré.
3. Les frais de procédure par 900 fr. sont mis à la charge des recourants.
Les recourants répondent solidairement du montant total.
La facture leur sera notifiée dès l'entrée en force de la présente décision.

IV. Notification

- A. _____, par courrier recommandé
- Office des ponts et chaussées (OPC), Arrondissement III, Service pour le Jura bernois, par courrier A
- Commune mixte de Plateau de Diesse, par courrier A
- Office des ponts et chaussées du canton de Berne, Reiterstrasse 11, 3011 Berne, par courrier interne, pour information

DIRECTION DES TRAVAUX PUBLICS,
DES TRANSPORTS ET DE L'ÉNERGIE
La directrice

Barbara Egger-Jenzer
Conseillère d'Etat