

# Rapport

de la Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie du canton de Berne

au Conseil-exécutif  
à l'intention du Grand Conseil

---

## **Roggwil** **Route cantonale H1 : Berne – Zurich** **24004007 Itinéraire cyclable Kaltenherberge – Roggwil** **Crédit d'engagement pluriannuel**

---

### **1 RÉSUMÉ**

Le crédit d'engagement demandé de **3 017 000** francs pour des dépenses nouvelles et des dépenses liées (coût total de CHF 3 132 000.–, moins les contributions de tiers de CHF 35 000.–, moins les frais d'étude déjà approuvés de CHF 80 000.–) doit permettre d'aménager une bande cyclable de part et d'autre du tronçon de la route cantonale entre Kaltenherberge et Roggwil. Par ailleurs, le carrefour situé avant le viaduc Roggwil-Wynau dont la traversée est périlleuse sera réaménagé en giratoire et le drainage ainsi que l'éclairage routiers seront modernisés.

L'affaire est de la compétence financière exclusive du Grand Conseil.

### **2 BASES JURIDIQUES**

#### **2.1 Bases légales**

- Loi du 4 juin 2008 sur les routes (LR ; RSB 732.11), articles 38, 39, 49, 75, 76 et 95 en relation avec la loi du 2 février 1964 sur la construction et l'entretien des routes (LCER), articles 31a–d et 36
- Ordonnance du 29 octobre 2008 sur les routes (OR, RSB 732.111.1), articles 10, 17 ss
- Loi du 26 mars 2002 sur le pilotage des finances et des prestations (LFP, RSB 620.0), articles 42 ss
- Ordonnance du 3 décembre 2003 sur le pilotage des finances et des prestations (OFP, RSB 621.1), articles 136 ss

#### **2.2 Plans et programme de construction des routes**

- Plan de route, approuvé par arrêté du 26 juin 2009
- Modification du plan de route, approuvée par arrêté du 12 janvier 2011
- Programme de construction des routes 2011 – 2013, liste des travaux, page 9, no 24004007

### 3 DESCRIPTION DE L'AFFAIRE

#### 3.1 Besoin

La réalisation de ce projet routier est nécessaire pour les raisons suivantes :

- En dépit de sa vocation de route de desserte et de liaison pour le trafic cycliste, le tronçon entre Kaltenherberge et la bifurcation de Roggwil, autorisant une vitesse de 80 km/h sur une chaussée d'une largeur moyenne de 7,25 à 7,65 m, comporte de sérieux risques pour cette catégorie d'usagers. Le trafic journalier moyen y est de 9200 véhicules sur l'ensemble de l'année, pour une part de poids lourds d'environ 13 pour cent.
- Aménagée en carrefour classique en T au début des années 1970, l'intersection de la route H1 Berne-Zurich et de la route cantonale n° 256 ne permet plus guère de s'engager dans la H1 ou de la quitter en toute sécurité, en raison d'une forte augmentation du trafic sur cet axe. Entre janvier 2002 et juin 2007, 39 accidents faisant 25 blessés se sont produits dans le périmètre du projet, soit 23 accidents pour douze blessés en section libre et 16 accidents pour treize blessés au carrefour lui-même.
- La route en question étant un itinéraire d'approvisionnement de type I au sens de l'article 10 OR, sa largeur de passage et sa hauteur libre doivent être respectivement d'au moins 6,50 m et 5,20 m.
- Une partie des eaux routières sont actuellement déversées dans le canal des prairies irriguées inscrites à l'inventaire fédéral. Elles occasionnent une pollution considérable qui n'est plus admissible.
- Surdimensionné, l'éclairage routier actuel sera réduit et doté d'ampoules basse consommation.

#### 3.2 Description du projet

Le périmètre du projet s'étend entre Kaltenherberge et le viaduc Roggwil-Wynau sur la route cantonale H1 Berne-Zurich.

Les principaux objectifs du projet sont les suivants :

- Améliorer la sécurité des cyclistes et des piétons
- Renforcer la sécurité au carrefour (bifurcation vers Roggwil)
- Rendre l'accès à la zone résidentielle de Weibelacker plus sûr
- Décharger l'exutoire (canaux des prairies irriguées) des eaux routières
- Réduire la consommation d'énergie de l'éclairage routier
- Garantir le cadre juridique de la protection antibruit conformément à la législation.

Les principaux éléments du projet sont les suivants :

- Longueur env. 1720 m
- Largeur de la chaussée 6,60 m
- Largeur des bandes cyclables 1,50 m chacune
- Accotements 0,75 m
- Tourne-à-gauche Weibelacker : longueur 50 m, largeur 3,00 m
- Nouveau giratoire : diamètre extérieur 32 m, largeur de la chaussée 6,00 m, îlot 2,00 m
- Cuvette d'infiltration : longueur environ 17 m, largeur 7,00 m
- Suppression des luminaires actuels (environ 60)
- Installation de quelque 35 luminaires dotés d'ampoules basse consommation
- Etablissement du cadre juridique des parois antibruit conformément à la législation.

En rapport avec l'aménagement de la bande cyclable de part et d'autre de la route, il est prévu de transformer en giratoire le carrefour route cantonale/rue de la Gare à Roggwil.

Dans le secteur de Weibelacker, le rond-point (Fröschlikreisel) sera maintenu. L'éclairage actuel, qui est surdimensionné, sera réduit ou adapté par mesure d'économie d'énergie et ne sera conservé qu'aux endroits où il est indispensable. Par ailleurs, l'écoulement des eaux routières dans le canal des prairies irriguées sera supprimé pour mettre un terme à cette pollution. Un nouveau tourne-à-gauche sera en outre aménagé. L'adoption du plan de route a également posé les bases juridiques des parois antibruit, mais leur réalisation se fera dans le cadre d'un projet séparé. Enfin, les services industriels de la commune de Roggwil déplaceront ou adapteront leurs conduites à l'occasion de l'exécution du présent projet.

Le standard cantonal est respecté conformément à l'article 39 LR et aux articles 17 ss OR.

### 3.3 Besoin de terrain

La réalisation du projet requiert 2166 m<sup>2</sup> de terrain agricole.

### 3.4 Répercussions sur les transports

Aucune

### 3.5 Répercussions sur l'environnement

Une surface de quelque 1093 m<sup>2</sup> sera défrichée, puis reboisée. Les eaux routières polluées ne seront plus évacuées dans le canal des prairies irriguées.

### 3.6 Répercussions sur l'économie

Le projet aura des répercussions positives sur le secteur de la construction et sur l'emploi, mais il n'est pas possible de les quantifier.

### 3.7 Délais

Une procédure de recours à l'encontre du plan de route a retardé d'une année la préparation de la mise en œuvre du projet. Les travaux vont commencer en 2011 et s'achèveront en 2014.

## 4 RÉPERCUSSIONS EN MATIÈRE DE FINANCES ET DE PERSONNEL

### 4.1 Coûts et financement

Niveau des prix au 1<sup>er</sup> janvier 2011 ; indice des coûts de production [ICP] de la Société Suisse des Entrepreneurs, renchérissement après contrat ; indice suisse des prix de la construction de l'Office fédéral de la statistique, renchérissement mesuré par l'indice)

#### a) Coût total

Etude du projet jusqu'au plan de route	CHF	125 000.–
Projet détaillé et direction des travaux	CHF	60 000.–
Acquisition du terrain	CHF	85 000.–
Construction	CHF	2 230 000.–
Coût du risque	CHF	400 000.–
TVA	CHF	232 000.–
<b>Total</b>	<b>CHF</b>	<b>3 132 000.–</b>

## b) Récapitulatif

<b>Coût total</b>	<b>CHF</b>	<b>3 132 000.–</b>
./ contributions de la commune de Roggwil (34,3 % des dépenses jusqu'au 31.12.2008)	– CHF	35 000.–
<b>Coûts à la charge du canton</b>	<b>CHF</b>	<b>3 097 000.–</b>
dont		
– dépenses liées pour les travaux de conservation du réseau routier <u>à autoriser par le Conseil-exécutif</u>	CHF	260 000.–
– dépenses nouvelles	CHF	2 837 000.–
<b>Coûts à la charge du canton / montant déterminant en matière d'autorisation de dépenses selon les articles 143 et 147 OFP (dépenses nouvelles, frais d'étude inclus)</b>	<b>CHF</b>	<b>2 837 000.–</b>
./ frais d'étude déjà approuvés (autorisation de dépenses du 27 septembre 2005)	– CHF	80 000.–
<b>Crédit à approuver</b>		
a) dépenses liées	CHF	260 000.–
b) dépenses nouvelles	CHF	2 757 000.–
<b>Total</b>	<b>CHF</b>	<b>3 017 000.–</b>

Il s'agit de dépenses uniques au sens de l'article 46 LFP. Dans la mesure où elles sont destinées à des travaux de conservation de l'actuelle route (renouvellement du revêtement), elles sont liées au sens de l'article 48, alinéa 1, lettre d LFP. Elles sont en outre nouvelles au sens de l'article 48, alinéa 2, lettre a LFP.

Le présent arrêté autorise les dépenses additionnelles liées au renchérissement (art. 54, al. 3 LFP et art. 151 OFP).

## c) Nature du crédit / Plan financier

Il s'agit d'un crédit d'engagement pluriannuel relayé en principe par les paiements indiqués au chiffre 4 du projet d'arrêté, qui figurent au budget et dans le plan financier 2011–2014.

## d) Coûts induits / Économies

La réduction quantitative de 50 pour cent de l'éclairage routier se traduira par une diminution des coûts de l'électricité.

## 4.2 Incidences en termes de personnel

Aucune

## 5 Prises de position

Le plan a fait l'objet d'une procédure de participation du 16 décembre 2004 au 28 janvier 2005 ; une fois cette dernière évaluée, le plan de route a été mis à l'enquête publique du 1<sup>er</sup> au 30 septembre 2008.

Au total, sept oppositions ont été formées, dont trois assorties de réserves de droit. Cinq ont été rejetées et deux étaient irrecevables. Un opposant a fait recours et la procédure a été réglée par le biais d'une conciliation extrajudiciaire. Toutes les réserves de droit ont été annotées.

## 6 Proposition

Pour les motifs exposés ci-dessus, nous vous proposons d'approuver le projet d'arrêté ci-joint.

## 7 Annexes

- Projet d'arrêté
- Plan d'ensemble

Berne, le 4 février 2011

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

B. Egger-Jenzer, conseillère d'état

Pour tout renseignement complémentaire, s'adresser à :

Walter Brodbeck, ingénieur en chef d'arrondissement, OPC :                   Tél. 034 420 82 99  
Jakob Beck, chef de projet :   Tél. 034 420 82 95

Annexes au dossier de la Commission des finances du Grand Conseil

---

- Dossier du projet (bureau d'ingénieurs Markwalder + Partner AG) d'août 2008, approuvé le 26 juin 2009, y compris corapports et prises de position en annexe du rapport technique
- Arrêté du 26 juin 2009 portant sur l'approbation du plan de route
- Dossier du projet concernant la modification du plan de route (bureau d'ingénieurs Markwalder + Partner AG du 12 novembre 2010, approuvé le 12 janvier 2011
- Arrêté du 12 janvier 2011 portant sur la modification du plan de route
- Décision sur recours rendue par le Conseil-exécutif du canton de Berne (suivra)
- Résumé du devis avec coût du risque
- Décompte du projet jusqu'au 31 décembre 2010