

# 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

---

Route cantonale H1 Morat – Berne – Zurich  
Commune de Thunstetten

**10331 / Traversée de Bützberg : optimisation des conditions de circulation**  
**Crédit d'engagement pluriannuel**

---

## 1 Résumé

Le crédit d'engagement pluriannuel demandé, de **3 332 000 francs** (coûts totaux de CHF 3 783 000, moins les contributions probables de tiers de CHF 169 000, moins le crédit déjà approuvé de CHF 282 000 pour l'étude de projet et les frais de réalisation anticipée d'une partie du projet) doit permettre d'optimiser les conditions de circulation sur le tronçon de la route cantonale H1 qui traverse Bützberg. Le trafic y étant dense et la sécurité routière insuffisante, il est nécessaire de réaménager ce tronçon pour que tous les usagers de la route y trouvent leur compte. Les aménagements comprennent notamment :

- une bande polyvalente au centre de Bützberg ;
- une chaussée à voie centrale banalisée à l'extérieur du centre et en dehors des passages pour piétons ;
- des îlots de protection aux passages pour piétons ;
- un giratoire pour désengorger le carrefour Schlossbergstrasse/route cantonale H1 ;
- des présélections permettant d'obliquer à gauche devant les emplacements prévus pour deux magasins.

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 et 95 en relation avec la loi du 2 février 1964 sur la construction et l'entretien des routes (LCER), articles 31a à 31d
- Ordonnance du 29 octobre 2008 sur les routes (OR, RSB 732.111.1), articles 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 adopté par décision du 24 décembre 2009

- Programme de construction des routes 2009 – 2012, liste des tâches, page 9, projet N° 24009520  
(Le projet a entre-temps été subdivisé en deux volets : « 24009520 Assainissement contre le bruit dans le secteur de la traversée de Bützberg » et « 24010331 Traversée de Bützberg : optimisation des conditions de circulation ».)

### **3 Description de l'affaire**

#### **3.1 Situation et besoins**

Le tronçon Kirchberg - Langenthal de la route cantonale H1 est une route principale et un itinéraire d'approvisionnement de type II où circulent notamment des chars. Les voies de circulation qui débouchent sur cette route sont des rues collectrices de quartier, excepté l'Aarwangenstrasse, la Schlosstrasse et la Solothurnstrasse, qui sont des routes locales. La Schlosstrasse revêt une importance particulière à l'échelle de la commune car elle relie Bützberg et Thunstetten.

Jusqu'à 15 750 véhicules empruntent la Zürichstrasse et la Bernstrasse chaque jour, selon les comptages effectués en janvier 2008, et 44 accidents se sont produits dans le secteur au cours des cinq dernières années ; leur nombre grimpera vraisemblablement dans les années à venir vu l'augmentation de trafic qui s'annonce.

La traversée de Bützberg semble être avant tout une voie de circulation, des surfaces importantes étant réservées aux arrêts de bus en site propre, aux marquages et aux carrefours. Ses fonctions de centre ne sont pas manifestes, bien que de nombreux lieux fréquentés se situent à proximité et occasionnent du trafic. La Bernstrasse et les rues qui y débouchent ainsi que les alentours servent donc de voie de circulation, d'itinéraire pour les écoliers, de voie pour les bus, d'arrêts de bus, de lieu d'implantation des commerces ou de lieu de vie.

Les tronçons est et ouest de la traversée ressemblent à un village-rue et les bâtiments y sont affectés à divers usages (logements, petites entreprises artisanales, agriculture, etc.).

Le trafic motorisé étant très important, les cyclistes n'ont pas beaucoup de place sur la route et les piétons subissent les nuisances de la circulation. Les conducteurs ont par ailleurs tendance à dépasser les 50 km/h sur les tronçons rectilignes, alors que de telles vitesses ne sont pas adaptées à la situation.

Certains espaces réservés au trafic lent sont inadéquats ou leur conception est inadaptée au lieu ou à leur fonction. Les passages pour piétons ne comportent pas d'îlots de protection, d'où la présence de patrouilleurs à l'endroit où la plupart des écoliers traversent.

Une intervention est devenue indispensable vu l'importance du trafic, les lacunes en matière de sécurité et la vitesse effective des véhicules.

#### **3.2 Description du projet**

Le projet porte sur un tronçon d'environ 970 m subdivisé en six secteurs. Une partie de la couche de fondation de la route et l'ensemble de la couche de surface doivent être remplacées pour assurer la conservation de la route.

Cette voie de circulation est une route d'approvisionnement de type II au sens de la nouvelle loi sur les routes et de l'ordonnance d'application. La largeur de passage de la chaussée doit ainsi être de 5 m et sa hauteur libre de 4,80 m, des dimensions à prendre en considération dans le projet. Ces chiffres se fondent sur l'hypothèse du passage d'environ 16 000 véhicules par jour, dont une part importante de poids lourds.

La transformation de la Bernstrasse et de la Zürichstrasse est nécessaire pour répondre aux besoins de tous les usagers de la route, pour aménager l'espace routier en fonction

de ses autres affectations et pour mettre fin à la prédominance du trafic motorisé. Des mesures d'aménagement et une amélioration des conditions de circulation s'imposent en raison de la vitesse réelle des véhicules, de l'importance du trafic et du nombre de poids lourds.

A l'entrée ouest de la localité, il est prévu de planter des arbres de part et d'autre de la chaussée. L'espace ainsi délimité et la modification du tracé de la route auront pour effet de ralentir les véhicules. Il sera toujours possible d'attendre sur la bande polyvalente avant d'obliquer à gauche. Celle-ci sera élargie et une bande cyclable sera créée pour les vélos circulant en direction de la localité ; pour ces deux raisons, la route devra être élargie.

Au centre, une bande polyvalente continue de 1,50 m de large au milieu de la chaussée permettra aux piétons de traverser et aux conducteurs d'obliquer à gauche. La route devra être élargie à cet effet. Le projet prévoit aussi un petit giratoire au carrefour entre la Schlossstrasse et l'axe Bernstrasse-Zürichstrasse, la visibilité y étant insuffisante et l'accès à la route en venant de la Schlossstrasse s'avérant difficile, surtout aux heures de pointe.

A l'entrée est, il est prévu de construire plusieurs bâtiments qui seront très fréquentés (Landi, Lidl, etc.). Afin de canaliser le trafic et de garantir la sécurité routière, une bande polyvalente et des présélections pour obliquer à gauche sont planifiées. Les mesures comprennent également une amélioration des conditions de circulation pour les vélos sur l'axe Bernstrasse-Zürichstrasse. Des transformations au niveau de l'éclairage et des espaces d'écoulement des eaux seront en outre nécessaires, la route devant être élargie et l'emplacement de certains passages pour piétons changé.

Des îlots de protection seront aussi aménagés aux passages pour piétons.

Ces mesures permettront d'atteindre les standards de référence indiqués aux articles 39 LR et 17 ss OR.

### **3.3 Terrain**

L'ensemble du projet porte sur une superficie d'environ 1771 m<sup>2</sup> dont 922 m<sup>2</sup> de terrain à bâtir et 391 m<sup>2</sup> occupés par les routes communales ; 458 m<sup>2</sup> appartiennent à la commune municipale de Thunstetten.

### **3.4 Effets sur les transports publics**

Les arrêts de bus aménagés sur la voie de circulation ou à côté de celle-ci seront maintenus. Aux arrêts du premier type, il ne sera plus possible de dépasser les bus car des îlots de protection y seront construits. Les arrêts du second type devant subir des travaux seront aménagés pour les bus articulés et adaptés aux besoins des personnes handicapées.

### **3.5 Effets sur l'environnement**

L'espace routier, caractérisé par l'architecture et l'emplacement des bâtiments et par quelques arbres isolés bien visibles, ne subira pas de grand changement. Il est prévu de ralentir le trafic et de le rendre plus fluide, l'expérience montrant que ces mesures réduisent la pollution de l'air et les nuisances sonores. Deux arbres seront par ailleurs abattus et plusieurs autres seront plantés.

Le projet d'assainissement contre le bruit (N° 24009520) est mené parallèlement au projet « Traversée de Bützberg : optimisation des conditions de circulation ». Les fenêtres antibruit ont déjà été installées et les parois antibruit figurent dans le plan de route. Le coût des parois antibruit n'est pas compris dans le présent crédit mais sera couvert par le crédit-cadre correspondant.

### 3.6 Effets sur l'économie

Un nouveau plan des places de parc au centre a été mis au point en collaboration avec un groupe de suivi. Avec la nouvelle bande polyvalente, il permettra d'améliorer la situation des exploitations artisanales et des commerces de détail. De plus, la réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores se traduira par une amélioration de la qualité de vie dans le secteur. Les propriétaires trouveront ainsi plus facilement des locataires qui à leur tour seront mieux disposés à payer les loyers demandés. Les travaux d'aménagement seront aussi l'occasion d'assainir les conduites d'alimentation. Le projet aura des effets positifs dans le secteur de la construction, qui cependant ne sont pas quantifiables.

### 3.7 Calendrier

Les travaux dans le secteur F (extrémité est) ont dû être accomplis en automne 2010 déjà dans le cadre de la construction d'un bâtiment du Landi Bützberg. Les autres travaux, qui devraient débuter en été 2011, seront réalisés par étapes et leur achèvement est prévu pour 2015.

## 4 Effets en termes de finances et de personnel

### 4.1 Coûts et financement

Niveau des prix au 1<sup>er</sup> octobre 2010 ; indice des prix de production (IPP) 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) Coûts totaux

Projet et direction de chantier	CHF	311 000.–
Acquisition de terrain	CHF	162 000.–
Travaux de construction	CHF	2 793 000.–
Entretien de renouvellement	CHF	517 000.–
<b>Total</b>	<b>CHF</b>	<b>3 783 000.–</b>

#### b) Contributions probables de tiers

Contribution pour les usagers de la route devant obliquer à gauche pour se rendre au Landi Bützberg	– CHF	85 000.–
Contribution pour les usagers de la route devant obliquer à gauche pour se rendre à Glas Trösch AG	– CHF	84 000.–
<b>Total</b>	<b>CHF</b>	<b>169 000.–</b>

#### c) Récapitulation

Coûts totaux	CHF	3 783 000.–
./. contributions probables de tiers	– CHF	169 000.–
<b>Montant à la charge du canton</b>	<b>CHF</b>	<b>3 614 000.–</b>
dont		
– dépenses liées affectées à la conservation des routes devant être autorisées par le Conseil-exécutif	CHF	517 000.–

– dépenses nouvelles	CHF	3 097 000.–
<b>Montant déterminant pour l'autorisation de dépenses selon les art. 143 et 147 OFP</b>	<b>CHF</b>	<b>3 097 000.–</b>
./.. frais d'étude et de réalisation partielle déjà autorisés (Landi)	– CHF	282 000.–
<hr/>		
<b>Dépenses à autoriser</b>		
a) dépenses liées	<b>CHF</b>	<b>517 000.–</b>
b) dépenses nouvelles	<b>CHF</b>	<b>2 815 000.–</b>
<b>Total</b>	<b>CHF</b>	<b>3 332 000.–</b>
<hr/> <hr/>		

Il s'agit de dépenses uniques au sens de l'article 46 LFP. Dans la mesure où la somme est affectée à des travaux de conservation de la route (renouvellement de la couche de surface et des espaces d'écoulement des eaux, remplacement des grilles d'évacuation des eaux), ces dépenses sont considérées comme liées selon l'article 48, alinéa 1, lettre *d* LFP. Les dépenses sont en outre nouvelles au sens de l'article 48, alinéa 2, lettre *a* LFP.

Le présent arrêté autorise les coûts supplémentaires liés au renchérissement (art. 54, al. 3 LFP et art. 151 OFP).

d) Type de 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.

e) Coûts induits

Les mesures prévues n'auront pas de répercussions au niveau des frais d'exploitation et d'entretien.

f) Différence de coût par rapport au programme de construction des routes 2009 – 2012

Le programme de construction des routes 2011 – 2013 indique que les coûts bruts totaux de l'ensemble du projet est de 5,332 millions de francs (dossier N° 24009520). Le projet a entre-temps été subdivisé en deux parties, soit la protection contre le bruit (N° 24009520, coût brut de CHF 1,763 mio) et l'optimisation des conditions de circulation (N° 24010331, coût brut de CHF 3,783 mio). Les coûts bruts prévus pour les deux volets du projet sont donc d'environ quatre pour cent supérieurs à l'estimation indiquée dans le programme de construction des routes 2011 – 2013.

#### 4.2 Effets en termes de personnel

Aucun.

#### 5 Prises de position

Une procédure de participation concernant le plan de route a été conduite du 8 juin au 7 juillet 2006. Après l'évaluation des résultats, le plan a été mis à l'enquête entre le

19 juin et le 31 juillet 2008. Des oppositions ayant été déposées, le projet a subi des modifications qui ont à leur tour été mises à l'enquête du 9 avril au 11 mai 2009.

## 6 Proposition

Pour les raisons exposées ci-dessus, nous proposons l'approbation du projet d'arrêté ci-joint.

## 7 Annexes

- Projet d'arrêté
- Plan d'ensemble

Berne, le 7 décembre 2010

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

B. Egger-Jenzer, conseillère d'Etat

Pour tout renseignement complémentaire, veuillez vous adresser à :

Walter Brodbeck, ingénieur d'arrondissement en chef  
H.-P. Hubert, chef de projet

Tél. 034 420 82 99  
Tél. 034 420 82 98

Annexes au dossier de la Commission des finances du Grand Conseil

---

- Plan d'ensemble
- Résumé du budget de novembre 2010 de Kontextplan AG, y compris annexe portant sur le coût liés aux risques et sur les mesures de conservation de la route (en allemand)
- Décision d'approbation du plan de route du 24 décembre 2010 (en allemand)
- Dossier de projet de juin 2008 révisé en mars 2009 (bureau smt AG, Berne) approuvé le 24 décembre 2009 (en allemand)
- Les corapports et les prises de position sont regroupés dans le document N° 11 du dossier d'approbation