
Numéro de l'intervention: 164-2010
Type d'intervention: **Motion**

Déposée le: 09.09.2010

Déposée par: Gnägi (Jens, PBD) (porte-parole)
Herren-Brauen (Rosshäusern, PBD)
Siegenthaler (Rüti b.Büren, PBD)
Etter (Treiten, PBD)
Schenk-Anderegg (Schüpfen, PBD)
Spring (Lyss, PBD)

Cosignataires: 14

Urgente:

Date de la réponse: 09.03.2010
Numéro de l'ACE: 415/2011
Direction: TTE



Modernisation des ouvrages de la correction des eaux du Jura

La première correction des eaux du Jura remonte à environ 150 ans. Des améliorations ont été apportées il y a 50 ans environ dans le cadre de la seconde correction.

Des canaux et des ponts ont été aménagés dans le Seeland à cette occasion pour assurer la continuité des voies de communication.

Ces ponts vont atteindre prochainement leur limite d'âge et leurs limites de capacités et ils vont devoir être rénovés. Dans certains cas, ils ne supportent plus le poids des véhicules et des limites de poids doivent être imposées. Ils ne remplissent donc plus complètement les objectifs définis à l'origine.

Le Conseil-exécutif est dans ces conditions chargé d'identifier et de prendre immédiatement les mesures nécessaires à la modernisation de ces ouvrages.

Réponse du Conseil-exécutif

Le Conseil-exécutif partage l'avis des auteurs de la motion selon lequel les ouvrages réalisés dans le contexte de la correction des eaux du Jura pour assurer la continuité du réseau routier doivent remplir effectivement cette fonction. Concrètement, il s'agit de trois ponts, à savoir celui qui enjambe le canal de Hagneck à Walperswil ainsi que les deux ouvrages « Eybrücke » et « Safnernbrücke » qui franchissent le canal Nidau-Büren.

Pont de Walperswil enjambant le canal de Hagneck

Construit en 1876 dans le cadre de la première correction des eaux du Jura (CEJ), le pont de Walperswil avait été conçu pour le trafic de l'époque (chars attelés). Aujourd'hui, les deux tronçons routiers situés de part et d'autre de l'ouvrage sont propriété de la commune municipale de Walperswil et la route qui le traverse est une route communale au sens de

l'article 8 de la loi sur les routes. Quant au pont lui-même, il appartient au canton, qui l'a repris de la CEJ. Il a par ailleurs été classé « digne de protection » par le Service cantonal des monuments historiques. Pour des raisons de sécurité, la limite de poids y est de 3,5 tonnes, d'où l'impossibilité pour les véhicules agricoles modernes de le franchir. Les communes riveraines souhaitent depuis un certain temps déjà la construction d'un ouvrage supportant de plus lourdes charges.

« Eybrücke » et « Safnernbrücke » enjambant le canal Nidau-Büren

Le canal Nidau-Büren a été réalisé à l'occasion de la première correction des eaux du Jura (1868–1884) également. Il a nécessité à son tour la construction de deux ouvrages, soit la Safnernbrücke dans la commune de Safnern et la Eybrücke (encore appelée Ziegeleibrücke, Hägnibrücke ou Häftlibrücke) dans celle de Büren a. A. Ponts vicinaux à l'origine, ils ont été reconstruits en béton dans le cadre de la deuxième correction des eaux du Jura. Aujourd'hui, ils appartiennent au canton en vertu de la loi. Quant aux routes qui les traversent, elles font chacune partie du réseau des routes communales concernées.

L'analyse de l'état des deux ouvrages a révélé la nécessité de soumettre la Eybrücke à des travaux de réfection et de reconstruire la Safnernbrücke :

- Une réfection complète est recommandée pour la Eybrücke. La commune de Büren examine si elle veut profiter de ces travaux pour l'élargir à deux voies (desserte de la zone industrielle et artisanale d'Ey) et y aménager un chemin piétonnier et cyclable séparé (zone d'habitation, trajet scolaire).
- La sécurité structurale de la Safnernbrücke n'est plus assurée, puisque des tassements ont été constatés au niveau des culées. Celles-ci datent probablement du premier ouvrage et c'est sur elles que repose le pont actuel et qu'il exerce une surcharge depuis de nombreuses années. A titre de mesure urgente destinée à garantir la sécurité, la limite de poids a été fixée à 15 tonnes, véhicules agricoles compris. Sur la base de l'analyse de son état, il est recommandé de démolir le pont le plus rapidement possible et de le remplacer dans un délai de deux à cinq ans. Une réfection de l'ouvrage n'est judicieuse ni du point de vue technique, ni financièrement.

La nécessité d'intervenir est certes établie, mais il a d'abord fallu, en l'absence de dispositions légales suffisamment complètes, examiner la répartition des compétences et des coûts entre le canton et les communes concernées. L'avis de droit établi en externe l'an dernier a clairement montré qu'en vertu de la loi sur les routes, les communes, en leur qualité de propriétaires des routes communales en question, étaient compétentes et responsables en ce qui concerne les mesures de construction. Le canton, qui a repris la propriété de ces ouvrages de la CEJ et qui est à l'origine de leur existence, doit participer aux frais dans la mesure où ils servent à maintenir la substance des ponts.

Les compétences et l'obligation de prise en charge des coûts ainsi définies servent de base à la suite de la procédure et les communes sont responsables des projets de ponts. Le canton a pour sa part accompli sa tâche en procédant aux clarifications qui s'imposaient et n'a désormais plus qu'à assumer sa part des coûts.

Proposition : adoption et classement.

Au Grand Conseil