

# 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 n° 23 Kirchberg - Berthoud - Ramsei - Huttwil - Sursee  
Communes : Dürrenroth, Huttwil et Wyssachen  
**24010251 / Bande cyclable Hulligen - Huttwilwald**

## Crédit d'engagement pluriannuel

---

### 1 Résumé

Le crédit d'engagement pluriannuel demandé, de **1 803 000** francs (dépenses nouvelles et dépenses liées ; coût total de CHF 1 884 000.–, moins les contributions probables de tiers de CHF 1 000.–, moins les frais d'étude déjà approuvés de CHF 80 000.–), doit permettre d'aménager une bande cyclable de part et d'autre de la chaussée entre le hameau de Hulligen (commune de Dürrenroth) et Huttwilwald (commune de Huttwil). Le tronçon routier entre ces deux localités est emprunté par les enfants de Dürrenroth qui se rendent à l'école secondaire de Huttwil. Par ailleurs, la route cantonale n° 23 fait partie du réseau suisse des itinéraires cyclables, très fréquentés par le trafic de loisirs et le trafic touristique. Le tronçon en question, d'une longueur d'environ 1,45 km, figure au plan directeur cantonal pour le trafic cycliste, dans la catégorie des « aménagements spécifiques hors localité, de type II » (à réaliser par un élargissement de la route). À partir de Huttwilwald, une bande cyclable existe déjà des deux côtés de la chaussée en direction de Huttwil. Celle qui est prévue améliorera considérablement la sécurité des deux-roues légers.

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, 94 et 95 en relation avec la loi du 2 février 1964 sur la construction et l'entretien des routes (LCER, RSB 732.11), 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, approuvé par l'arrêté du 5 août 2010
- Programme de construction des routes 2009 - 2012, liste des travaux page 4, n° 24010251

### 3 Description de l'affaire

#### 3.1 Besoin

La route cantonale n° 23 relie le bas Emmental (Berthoud) au haut Langetental (Huttwil) et au canton de Lucerne. Le trafic journalier moyen (TJM), de quelque 5500 véhicules, compte une part de poids lourds d'environ 11 pour cent.

Comme les enfants de Dürrenroth vont à l'école secondaire de Huttwil, ils empruntent le tronçon entre cette localité et Hulligen. Par ailleurs, la route en question fait partie du réseau suisse des itinéraires cyclables (itinéraire 94) et est très fréquentée par le trafic de loisirs et le trafic touristique. Le plan directeur cantonal pour le trafic cycliste (PDC Vélo) du 22 décembre 2004 exige un aménagement hors localité de type II, à savoir un élargissement de l'aire de circulation<sup>1</sup> entre Hulligen et Huttwilwald. À partir de là, une bande cyclable existe déjà dans les deux sens jusqu'à Huttwil.

D'un bout à l'autre du tronçon en question, sinueux et vallonné, la vitesse maximale autorisée est de 80 km/h. Il présente donc un danger particulier pour les deux-roues légers.

L'analyse du standard au sens de l'article 39 LR et des articles 17 ss OR a révélé les points faibles suivants :

- La mise en œuvre de divers éléments stratégiques du PDC Vélo s'impose ;
- Il est nécessaire d'agir au niveau du trafic cycliste ;
- Les conducteurs de deux-roues légers éprouvent un sentiment d'insécurité ;
- Les eaux de surface de la route sont en grande partie collectées et rendues à l'exutoire.

#### 3.2 Description du projet

La route actuelle conservera son tracé et ses caractéristiques. Elle sera équipée de part et d'autre d'une bande cyclable d'une largeur de 1,50 m en général mais pouvant être ponctuellement ramenée à 1,30 m en fonction des particularités locales. La chaussée sera élargie si possible d'un seul côté. La voie réservée au trafic motorisé sera de 3 m au moins dans chaque sens, d'où une aire de circulation portée en principe à 9 m de large. Ledit élargissement nécessitera quelques adaptations du système d'évacuation des eaux et des puits, le but étant que ces dernières s'écoulent autant que possible par infiltration dans les terres agricoles via l'accotement. Par endroits, le collecteur devra être remis en état. Enfin, l'arrêt de bus provisoire situé près de l'ancienne auberge Schweinbrunnen sera définitivement aménagé en retrait de la chaussée.

Le projet porte sur un tronçon d'une longueur totale d'environ 1450 m.

Les éléments principaux en sont les suivants :

- Élargissement de la chaussée d'un seul côté pour la faire passer de 7 m à 9 m en général
- Réaménagement de la jonction de Dürrenroth en tourne-à-gauche de type « Laufonnais »<sup>2</sup> équipé d'îlots
- Bande polyvalente pour l'accès aux immeubles Hulligen 7, 8 et 8a
- Nouvel arrêt de bus à hauteur de l'ancienne auberge Schweinbrunnen
- Renouvellement du revêtement à des fins de conservation de la route
- Adaptation du système d'évacuation des eaux de surface de la route

Les principaux objectifs du projet sont les suivants :

<sup>1</sup> Selon le PDC Vélo, il existe deux types d'aménagements en et hors localité :

- le type I est en principe réalisable à l'intérieur de l'aire de circulation existante  
- le type II implique en règle générale un élargissement de l'aire de circulation

<sup>2</sup> Le « Laufonnais » est un tourne-à-gauche marqué comme tel mais dépourvu de ligne de séparation des voies

- Améliorer la sécurité des deux-roues légers
- Respecter les gabarits d'espace libre applicables aux routes d'approvisionnement de type III
- Aménager définitivement l'arrêt de bus à hauteur de l'ancienne auberge Schweinbrunnen

Les mesures prévues permettront d'atteindre les standards de référence conformément à l'article 39 LR et aux articles 17 ss OR.

### 3.3 Besoin en terrain

La réalisation du projet nécessitera environ 11,5 ares de terrain agricole.

### 3.4 Répercussions sur les transports publics

Les deux bandes cyclables et l'élargissement de la chaussée qui y est lié auront des effets positifs sur le trafic des bus, car ceux-ci auront la place pour dépasser les deux-roues légers tout en croisant les véhicules venant en sens inverse. En outre, le nouvel arrêt aménagé en retrait de la route à hauteur de l'ancienne auberge Schweinbrunnen sera équipé d'un abribus.

### 3.5 Répercussions sur l'environnement

Les répercussions sur l'environnement demeureront inchangées étant donné que les émissions causées par le trafic resteront plus ou moins les mêmes. Dans la mesure du possible, les eaux de pluie seront évacuées par l'accotement et réintégreront ainsi le cycle naturel de l'eau.

### 3.6 Répercussions sur l'économie

Ce projet aura des effets positifs sur le secteur de la construction et donc sur l'emploi, mais il n'est pas possible de les quantifier.

### 3.7 Délais

Les travaux doivent débuter en été 2011 et se terminer en 2012.

## 4 Répercussions en termes de finances et de personnel

### 4.1 Coûts et financement

Niveau des prix au 1<sup>er</sup> septembre 2010 ; 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, plan de route compris	CHF	48 000.–
Projet détaillé et direction des travaux	CHF	168 000.–
Coût du risque lié à l'étude et à l'adaptation du projet	CHF	7 000.–
Acquisition de terrain	CHF	70 000.–
Coût du risque lié à l'acquisition de terrain	CHF	3 000.–
Travaux de construction	CHF	1 423 000.–
Coût du risque lié à la conjoncture et à la construction des routes	CHF	165 000.–
<b>Total</b>	<b>CHF</b>	<b>1 884 000.–</b>

b) Contributions probables de tiers

Contribution communale jusqu'au 31.12.2008	– CHF	1 000.–
<b>Total</b>	<b>CHF</b>	<b>1 883 000.–</b>

c) Récapitulatif

Coût total	CHF	1 884 00.–
./. contributions probables de tiers	– CHF	1 000.–
Coûts à la charge du canton	CHF	1 883 000.–

dont

– dépenses liées pour les travaux de conservation du réseau routier (à autoriser par le Conseil-exécutif)	CHF	210 000.–
– dépenses nouvelles	CHF	1 673 000.–

**Montant déterminant en matière d'autorisation de dépenses selon les articles 143 et 147 OFP** **1 673 000.–**

./. frais d'étude déjà approuvés	– CHF	80 000.–
----------------------------------	-------	----------

**Crédit à approuver**

a) dépenses liées	CHF	210 000.–
b) dépenses nouvelles	CHF	1 593 000.–

**Total** **CHF** **1 803 000.–**

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).

d) Nature du crédit / plan financier

Il s'agit d'un crédit d'engagement pluriannuel relayé en principe par les paiements mentionnés sous chiffre 4 du projet d'arrêté ci-joint et inscrits au budget ainsi qu'au plan financier 2011 - 2013.

e) Coûts induits

Aucuns.

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

Le projet de bande cyclable entre Hulligen et Huttwilwald a été lancé au printemps 2007. Le montant de 970 000 francs inscrit au programme de construction des routes 2009 – 2012 pour sa réalisation repose sur une estimation sommaire de ± 30 pour cent des coûts.

La différence par rapport aux coûts estimés s'explique notamment par les dépenses qui n'avaient pas été prises en compte, à savoir :

- Renouvellement du revêtement
- Aménagement de l'arrêt de bus de Schweinbrunnen
- Mise en place de la bande polyvalente à Hülligen
- Adaptation du système d'évacuation des eaux de surface de la route
- Acquisition de terrain

En outre, le renchérissement s'élève à environ 6 pour cent pour la période de mi-2007 à 2010.

#### **4.2 Répercussions en termes de personnel**

Aucune.

#### **5 Prises de position**

Le plan a fait l'objet d'une procédure de participation du 17 août au 18 septembre 2009 ; le plan de route a été mis à l'enquête publique du 1<sup>er</sup> avril au 3 mai 2010. Aucune opposition n'a été formée.

#### **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 2 décembre 2010

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  
Simon Wermuth, responsable du projet

Tél. 034 420 82 99  
Tél. 034 420 82 93

Annexes supplémentaires figurant dans le dossier de la Commission des finances du Grand Conseil

---

- Plan d'ensemble
- Résumé du devis de novembre 2010 de la société Markwalder & Partner AG
- Approbation du plan de route du 5 août 2010
- Dossier du projet (bureau d'ingénieurs Markwalder & Partner, Berthoud) de juillet 2007, révisé en mars 2010 et approuvé le 5 août 2010
- Corapports et prises de position : figurent en annexe du rapport technique (voir dossier du projet, document 6)