

Rapport

Date de la séance du CE: 9 janvier 2018
Direction: Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie
N° d'affaire: 723295
Classification: Non classifié

Berne / Ostermundigen, route cantonale n° 234, Berne – Worb 10271 / Correction de la partie nord de la Bolligenstrasse (tronçon pont CFF – giratoire du Rothus) Crédit d'objet

Table des matières

1	Synthèse	3
2	Bases légales	4
3	Description de l'affaire	4
3.1	Rappel	4
3.2	Caractéristiques du projet	5
3.3	Recoupement avec le projet des Chemins de fer fédéraux (CFF) « Etape d'aménagement (EA) 2025 Aménagement de la vallée de l'Aar Wankdorf Sud –Münsingen »	6
3.4	Pas de rapport de dépendance avec le projet de réaménagement de la jonction du Wankdorf et de la partie sud de la Bolligenstrasse de l'Office fédéral des routes (OFROU)	7
3.5	Calendrier	7
3.6	Conséquences en cas d'abandon du projet	8
4	Répercussions financières, répercussions sur le personnel	8
4.1	Coûts et financement du projet, T.V.A. de 8 pour cent comprise	8
4.2	Nature de la dépense / compétence en matière d'autorisation des dépenses	9
4.3	Informations sur les investissements préservant la valeur et générant une plus-value, sur la durée d'utilisation et sur les amortissements	10
4.4	Répercussions sur le personnel	10
4.5	Coûts induits	10



5	Répercussions sur les communes	10
6	Répercussions sur l'économie, l'environnement et la société.....	10
6.1	Economie	10
6.2	Environnement	11
6.3	Société	11
7	Proposition.....	11

1 Synthèse

Avec l'essor des pôles de développement économiques (PDE) de Wankdorf et de la gare d'Ostermundigen, l'agglomération de Berne Nord grandit. Plus de personnes y travaillent et y habitent et la circulation augmente en conséquence. C'est la raison pour laquelle un projet global à grande échelle était nécessaire pour absorber le trafic supplémentaire dans le respect de l'homme et de l'environnement. Il a été développé conjointement et de manière coordonnée dans le cadre d'une planification test (2011/2012) par la Confédération, le canton et la Ville de Berne, ainsi que par les communes environnantes, l'objectif étant de parvenir à la meilleure solution possible pour l'ensemble des acteurs du trafic. La transformation de la place du Wankdorf a déjà été réalisée (inauguration fin 2012). Il reste maintenant au canton à réaliser la correction de la partie nord de la Bolligenstrasse sur le tronçon qui relie le pont CFF au giratoire du Rothus. Le projet n'empiète pas sur celui de réaménagement de la jonction du Wankdorf et de la partie sud de la Bolligenstrasse de l'Office fédéral des routes (OFROU) et n'a donc aucune influence sur ce dernier.

La partie nord de la Bolligenstrasse est une jonction autoroutière importante pour Ostermundigen et le Worblental. Les spécialistes estiment qu'aujourd'hui, près de 80 pour cent des véhicules circulant sur la partie nord de la Bolligenstrasse viennent de l'autoroute (jonction Wankdorf) ou s'y rendent. Les giratoires de la partie nord de la Bolligenstrasse ont atteint leurs limites de capacité ou ne sont déjà plus adaptés au volume de trafic actuel. La circulation est perturbée dans toutes les directions. Chaque jour, de longues colonnes de voitures et des embouteillages se forment et les bus sont en retard. Le flux de trafic en provenance des axes principaux ne peut plus être canalisé correctement. La partie nord de la Bolligenstrasse est en outre dangereuse, en particulier pour le nombre croissant de piétons et de cyclistes qui l'empruntent.

Le réaménagement de la partie nord de la Bolligenstrasse doit permettre de créer les conditions propices à une circulation fluide avec le moins possible de perturbations sur le réseau local du secteur du Wankdorf. Il s'agira de remédier aux points faibles et aux endroits dangereux, ainsi qu'aux défauts, notamment au niveau de la capacité, de la mobilité douce, de la construction sans obstacles et de l'état de la technique. En outre, l'essor du PDE du Wankdorf visé dans le plan directeur de portée contraignante pour les autorités sera garanti à long terme et des conditions durables seront créées dans cette zone pour un éventuel plan d'affectation.

Le projet comprend les éléments suivants :

- Transformation des giratoires en carrefours réglés par des feux de signalisation
- Deux voies par direction
- Des itinéraires pédestres et cyclables sûrs
- Une évacuation des eaux de chaussée respectueuse de l'environnement et comprenant une installation de traitement
- Des lampadaires à LED avec système de commande intelligent
- Un concept d'exploitation à mesures dynamiques

Le crédit demandé d'un montant brut de **18 943 520 francs** (coût total de CHF 24 293 520.—, moins les subventions de tiers promises de manière contraignante de 400 000 francs et les dépenses déjà autorisées de 2 760 000 francs pour le gros entretien et de 2 190 000 francs pour la planification et l'étude de projet) doit permettre de réaliser le projet. Il faut s'attendre à

des subventions fédérales de 5 250 000 francs hors T.V.A. au maximum, qui n'ont pas encore été déduites.

Les coûts de réalisation du projet ne sont pas compris dans le crédit-cadre d'investissement routier 2018-2021 et doivent être autorisés sous forme de crédit d'objet conformément à l'article 55, alinéa 2 de la loi du 4 juin 2008 sur les routes. L'arrêté sur le crédit est soumis au référendum populaire facultatif.

2 Bases légales

- Loi du 4 juin 2008 sur les routes (LR ; RSB 732.11), articles 38 à 40, 49 et 52 à 56
- 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
- Plan du réseau routier, arrêté du Conseil-exécutif n° 761/2013 du 12 juin 2013
- Crédit-cadre d'investissement routier 2014-2017, arrêté du Grand Conseil du 4 septembre 2013
- Plan de route du 18 octobre 2017

3 Description de l'affaire

3.1 Rappel

L'agglomération de Berne nord grandit en raison de l'essor des pôles de développement économiques (PDE) de Wankdorf et de la gare d'Ostermundigen. Plus de personnes y travaillent et y habitent et la circulation augmente en conséquence. C'est la raison pour laquelle un concept global à grande échelle était nécessaire pour absorber le trafic supplémentaire dans le respect de l'homme et de l'environnement. Il a été développé conjointement et de manière coordonnée dans le cadre d'une planification test (2011/2012) par la Confédération, le canton et la Ville de Berne, ainsi que par les communes environnantes, l'objectif étant de parvenir à la meilleure solution possible pour l'ensemble des acteurs du trafic. Tous les éléments de ce projet ont déjà été définis dans le plan directeur du PDE de Wankdorf de 2010 et dans la conception régionale des transports et de l'urbanisation (CRTU 2012/2017). Le réaménagement de la place du Wankdorf, qui a été inaugurée fin 2012, a déjà été réalisé et il reste au canton à procéder à la correction de la partie nord de la Bolligenstrasse sur le tronçon reliant le pont CFF et le giratoire du Rothus.

La partie nord de la Bolligenstrasse est une jonction autoroutière importante pour Ostermundigen et le Worblental. Les spécialistes estiment qu'aujourd'hui, près de 80 pour cent des véhicules circulant sur la partie nord de la Bolligenstrasse viennent de l'autoroute (jonction Wankdorf) ou s'y rendent. Les jours ouvrables, on dénombre jusqu'à 23 000 véhicules sur ce tronçon. Les giratoires de la partie nord de la Bolligenstrasse ne sont plus adaptés au volume de trafic actuel ou ont atteint leurs limites de capacité. Les voitures se bloquent mutuellement à l'intérieur du giratoire et paralysent souvent le trafic dans toutes les directions. Chaque jour de longues colonnes de voitures et des embouteillages se forment et retardent les bus. Le flux de trafic en provenance des axes principaux ne peut plus être canalisé correctement. La partie nord de la Bolligenstrasse est en outre dangereuse (ces cinq dernières années, 32 accidents y ont été enregistrés), en particulier pour le nombre croissant de piétons et de cyclistes qui l'empruntent.

Par ailleurs, il est nécessaire de procéder à des travaux d'entretien (réfection du revêtement) et le système d'évacuation des eaux de chaussées ne correspond plus à l'état actuel de la technique, car une grande partie des eaux s'écoule directement dans le Löttschenbach sans avoir subi un traitement préalable.

3.2 Caractéristiques du projet

Pour le projet, voici les objectifs qui ont été définis :

- Créer les conditions propices à une circulation fluide avec le moins de perturbations possible sur le réseau local du secteur du Wankdorf
- Remédier aux points faibles et aux endroits dangereux, ainsi qu'aux défauts actuels, notamment au niveau de la capacité, des transports publics, de la mobilité douce, de la construction sans obstacles et de l'état de la technique.
- Garantir à long terme l'essor du PDE de Wankdorf visé dans le plan directeur de portée contraignante pour les autorités et créer durablement dans cette zone les conditions requises pour un éventuel plan d'affectation.

Les éléments suivants doivent permettre de les atteindre :

- Réaménagement de la partie nord de la Bolligenstrasse à deux voies avec une bande cyclable continue (largeur : de 1,75 m à 2 m) dans les deux sens
- Transformation des giratoires en carrefours réglés par des feux de signalisation et réalisation d'une voie pour bifurquer à gauche
- Réaménagement et extension du trottoir sud parallèle à la partie nord de la Bolligenstrasse sur le pont qui permet d'accéder aux biens-fonds d'Emil Frey SA
- Passages pour piétons avec feux et îlots centraux qui permettent aux personnes à mobilité réduite une traversée sûre et adaptée des routes aux carrefours
- Suppression des passages sous-voie actuels qui ne sont plus aux normes à l'est du pont qui permet d'accéder aux biens-fonds d'Emil Frey SA
- Nouveau système d'évacuation des eaux de chaussée comprenant une installation de traitement répondant aux normes techniques actuelles et qui comprend un bassin de décantation (phase de préépuration), un trop-plein et un bassin de rétention à filtre
- Nouveaux lampadaires à LED avec système de commande intelligent
- Concept d'exploitation à mesures dynamiques

Dans le périmètre du projet, la partie nord de la Bolligenstrasse sera aménagée sur deux voies dans les deux directions. Simultanément à la transformation des giratoires en carrefours dotés de feux de signalisation, des voies pour bifurquer à gauche seront créées. Il sera ainsi possible d'augmenter les capacités des carrefours. Des signaux lumineux « intelligents » permettront de doser la circulation selon les besoins. Aux heures de pointe notamment, des phases de vert coordonnées permettront de canaliser correctement les véhicules en provenance des axes principaux. Inversement, la circulation pourra au besoin déjà être retenue sur la partie nord de la Bolligenstrasse. L'amélioration de la gestion du trafic et la gestion active des espaces de retenue seront coordonnées avec le concept d'exploitation de la place du Wankdorf, efficace. Ces mesures garantiront la fluidité du trafic autour de cette place.

Une voie réservée aux bus en direction de la ville et un système de priorisation aux feux permettront aux transports publics de respecter les horaires. Des améliorations au niveau des

arrêts sont également prévues. Ils seront agrandis, rendus plus accessibles et aménagés pour les personnes à mobilité réduite.

Un itinéraire cyclable cantonal emprunte la partie nord de la Bolligenstrasse. Le tronçon qui se trouve dans le périmètre du projet est considéré selon le plan sectoriel cantonal comme une lacune du réseau. Cette dernière sera ainsi comblée.

Les deux côtés de la partie nord de la Bolligenstrasse seront pourvus d'une bande cyclable de 1,75 à 2 mètres de large ainsi que d'aménagements spécifiques visant à sécuriser la bifurcation indirecte. L'ancienne Bolligenstrasse parallèle au tronçon et qui sert en même temps de chemin pédestre pourra continuer à être utilisée comme itinéraire alternatif dans les deux sens. Des passages pour piétons avec des feux et des îlots centraux qui permettent aux personnes à mobilité réduite une traversée sûre et adaptée des routes aux carrefours seront aménagés. Par ailleurs, le trottoir sud qui est parallèle à la Bolligenstrasse, sera agrandi et complété dans la zone du pont menant à Emil Frey SA. L'actuel passage sous-voie qui est peu utilisé à l'est du pont sera supprimé et ne sera pas remplacé, car il ne répond plus aux normes. Un accès de remplacement pour les personnes à mobilité réduite du côté sud ne serait réalisable qu'en construisant une structure porteuse coûteuse dans un souterrain, alors qu'à l'avenir, les possibilités de traverser en surface seront nettement améliorées.

Une installation de traitement des eaux de chaussée composée d'un bassin de décantation (installation de préépuration), d'un trop-plein et d'un bassin de rétention à filtre sera réalisée sur une surface agricole appartenant au canton près du giratoire du Rothus.

3.3 Recoupement avec le projet des Chemins de fer fédéraux (CFF) « Etape d'aménagement (EA) 2025 Aménagement de la vallée de l'Aar Wankdorf Sud – Münsingen »

La liaison de mobilité douce au nord entre le carrefour du Schermenweg et l'ancienne Bolligenstrasse qui est également utilisée par les cyclistes passe aujourd'hui sur un pont enjambant les voies de la ligne de la vallée de l'Aar. En raison de la voie de circulation supplémentaire prévue sur le pont, le trottoir côté nord sera supprimé. Pour le remplacer provisoirement, il était au départ prévu de construire une passerelle séparée pour les piétons et les cyclistes au-dessus des voies CFF au nord du pont existant. Cette construction en bois peu coûteuse, avec une charge utile limitée, était destinée à être utilisée durant 40 ans au maximum. Il s'agissait d'une solution transitoire jusqu'à la mise en service du pont au-dessus des nouvelles voies de la ligne de la vallée de l'Aar par les CFF.

Les CFF ont désormais pris la décision de réaménager nettement plus tôt que prévu les voies sur la partie nord de la Bolligenstrasse et de les faire passer de trois à cinq (au lieu des quatre voies prévues initialement). Ils devront d'abord, dans le cadre d'une première mesure, construire un nouveau pont sur la Bolligenstrasse avant de pouvoir procéder au réaménagement des installations ferroviaires afin qu'il y ait suffisamment de place pour les voies. La construction de ce nouveau pont ne fait pas partie du présent projet. Les CFF partent du principe que la réalisation de ce nouveau pont sera déjà possible dès 2022 et tablent sur une durée des travaux de deux à trois ans.

Dans l'optique d'une solution simple qui soit compatible avec les plans des CFF, la liaison de mobilité douce entre le carrefour du Schermenweg et l'ancienne Bolligenstrasse peut donc directement et sans solution transitoire être intégrée au nouveau pont prévu par les CFF. Une passerelle distincte pour les piétons et les cyclistes (étant seulement destinée à un usage provisoire) n'est plus nécessaire. Les CFF ont l'intention d'entreprendre la construction du

nouveau pont directement après l'achèvement de la correction de la partie nord de la Bolligenstrasse. Sa réalisation sera sous leur responsabilité et devrait ainsi pouvoir dans la mesure du possible se faire d'une manière économique et sans trop perturber les transports.

Si le projet des CFF devait prendre du retard, il serait possible de maintenir provisoirement la liaison de mobilité douce entre le carrefour du Schermenweg et l'ancienne Bolligenstrasse sur l'« ancien » pont.

Le canton a tout intérêt à ce que les CFF réalisent ce pont le plus rapidement possible afin que le réaménagement du rail de la vallée de l'Aar, Wankdorf Sud – Münsingen, et l'augmentation des cadences des RER qu'il permettra puissent rapidement être entrepris.

Le montant prévu dans le devis pour cette passerelle qui n'a plus lieu d'être a été retranché des coûts totaux dans la demande de crédit.

3.4 Pas de rapport de dépendance avec le projet de réaménagement de la jonction du Wankdorf et de la partie sud de la Bolligenstrasse de l'Office fédéral des routes (OFROU)

Le projet concernant la partie nord de la Bolligenstrasse est certes l'un des éléments-clés du projet global développé conjointement par la Confédération, le canton, la Ville de Berne et les communes environnantes, mais il n'a aucun lien avec les projets de l'OFROU, notamment celui qui concerne le réaménagement de la jonction du Wankdorf et de la partie sud de la Bolligenstrasse. Le présent projet porte exclusivement sur la route cantonale entre le pont CFF et le giratoire du Rothus et n'a aucun effet sur le projet de l'OFROU. Si le carrefour entre le Schermenweg et la partie sud de la Bolligenstrasse devait un jour être réaménagé, aucune adaptation ne serait nécessaire sur la partie nord.

3.5 Calendrier

	2018	2019	2020	2021	2022
Décision de financement du canton de Berne	★				
Décision de financement de la Ville de Berne	★				
Décision de financement de la commune d'Ostermundigen	★				
Délai référendaire	★				
Dépôt de la demande de subvention à l'OFROU / décision	★				
Appel d'offres et adjudication de la planification					
Projet définitif / appel d'offres à des entrepreneurs					
Réalisation de la correction de la partie nord de la Bolligenstrasse			★		
Début prévu des travaux de construction du nouveau pont par les CFF					★

Figure 1 : Calendrier approximatif

Un recours sur un point secondaire a été déposé contre le plan de route (emplacement de la clôture de l'installation de traitement des eaux de chaussée). Ce recours n'a aucun effet sur le calendrier.

Les décisions de financement des communes impliquées devraient tomber d'ici au printemps 2018. Les délais sont coordonnés avec la Ville de Berne et la commune d'Ostermundigen.

Après la décision d'octroi du présent crédit, la demande de subventions sera déposée auprès de l'Office fédéral des routes (OFROU). Aussitôt que les délais référendaires seront écoulés et que l'OFROU aura statué, l'appel d'offres pour les travaux de planification sera préparé (phase appel d'offres/réalisation/gestion). Les travaux de réalisation débuteront en 2020 et devraient durer deux ans. La mise en service définitive des feux de signalisation est prévue à l'été 2022.

Une fois les travaux sur la Bolligenstrasse terminés, la construction du nouveau pont par les CFF commencera.

3.6 Conséquences en cas d'abandon du projet

Si le projet ne peut pas être réalisé, il ne sera pas possible d'éliminer les points faibles et les endroits dangereux, ni les défauts actuels dans la partie nord de la Bolligenstrasse. Un écoulement fluide du trafic sans trop de perturbations ne pourra pas être garanti. Le manque de capacité aux carrefours débouchera régulièrement et sur de longues durées sur des surcharges de trafic. Il s'ensuivra des bouchons sur la bretelle d'accès à la jonction autoroutière du Wankdorf. La fiabilité des horaires des transports publics pourra de moins en moins être garantie. Il ne sera pas non plus possible d'améliorer la sécurité de la mobilité douce. Les synergies entre les mesures de réfection du revêtement et les adaptations techniques qui seront de toute manière nécessaires ne pourront pas être exploitées. Les objectifs de développement du milieu bâti et des infrastructures, qui ont été fixés de manière contraignante pour les autorités et formulés dans le plan directeur pour le PDE du Wankdorf et dans la conception régionale des transports et de l'urbanisation (CRTU 2012), ne pourront pas être atteints.

4 Répercussions financières, répercussions sur le personnel

Par le présent crédit, le canton de Berne arrête sa décision de contribuer au financement de la réalisation du projet de la correction de la Bolligenstrasse Nord. Avant le canton, ce seront d'abord la Ville de Berne (conseil de ville) et la commune d'Ostermündingen (conseil général de la commune) qui statueront sur leur participation. L'arrêté de crédit de la Ville de Berne n'est pas soumis à référendum.

Le projet fera l'objet d'un cofinancement de la Confédération au moyen de ressources du fonds d'infrastructure (FInfr) de 5,25 millions de francs au maximum, hors T.V.A. (projet d'agglomération de 2^e génération). La mesure fait partie intégrante de la convention de prestations de juillet 2015 entre le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) et le canton de Berne.

4.1 Coûts et financement du projet, T.V.A. de 8 pour cent comprise

Niveaux des prix de juillet 2017, indice des coûts à la production (ICP) de la Société Suisse des Entrepreneurs – renchérissement après contrat ; indice suisse des coûts de construction de l'Office fédéral de la statistique – renchérissement mesuré par l'indice.

Coût total et coûts à la charge du canton	CHF	24 293 520.–
./.. coûts à la charge de tiers (commande supplémentaire de la commune)	– CHF	400 000.–
Coûts à la charge du canton	CHF	23 893 520.–
dont		

• Gros entretien selon l'article 56 LR (réfection du revêtement, contributions aux nouvelles installations d'évacuation des eaux et d'éclairage) approuvé par la TTE le 7 novembre 2017	CHF	2 760 000.–
• Nouveaux investissements en vertu de l'article 52 LR Agrandissement de la surface de la chaussée, nouvelle évacuation des eaux, installation de traitement des eaux de chaussée comprise, et feux de signalisation	CHF	21 133 520.–
./. coûts de planification déjà approuvés (frais d'études préalables et travaux préliminaires)	CHF	1 000 000.–
- Programme de construction des routes 2008-2010	CHF	100 000.–
- crédit d'étude de la TTE du 24 novembre 2009	CHF	800 000.–
- crédits complémentaires AIC II 2013/2014	CHF	100 000.–
Montant déterminant en matière d'autorisation de dépenses selon l'article 143 OFP	CHF	20 133 520.–
./. dépenses déjà approuvées pour l'étude de projet (ACE n° 1196/2014 et crédits complémentaires)	CHF	1 190 000.–
- ACE n° 1196/2014	CHF	775 000.–
- trois crédits complémentaires OPC + AIC II 2015/2016/2017	CHF	415 000.–
Total des dépenses à autoriser	CHF	18 943 520.–

L'arrêté ci-joint autorise les coûts supplémentaires liés au renchérissement.

Le projet a été mis à jour et optimisé à plusieurs reprises pour tenir compte des développements en cours. C'est la raison pour laquelle des crédits complémentaires ont été nécessaires. Tous les frais d'étude ont été financés par le crédit-cadre d'investissement routier 2014-2017.

Il faut envisager des subventions fédérales d'un montant maximal de 5 250 000 francs (hors TVA).

4.2 Nature de la dépense / compétence en matière d'autorisation des dépenses

Il s'agit de dépenses nouvelles uniques au sens des articles 46 et 48, alinéa 1 LFP. Dans la mesure où elles sont destinées au gros entretien, les dépenses sont financées avec les ressources du crédit-cadre pour le gros entretien des routes cantonales, et la compétence en la matière appartient à la TTE. Le présent projet est individuel et nécessite l'approbation du Grand Conseil conformément à l'article 55, alinéa 2 LR. La décision d'octroi de crédit du Grand Conseil est soumise au vote populaire facultatif.

4.3 Informations sur les investissements préservant la valeur et générant une plus-value, sur la durée d'utilisation et sur les amortissements

Le coût total de 24 293 520 francs comprend 2 017 000 francs d'investissements préservant la valeur et 22 276 520 francs d'investissements générant une plus-value.

La durée d'utilisation des investissements à hauteur de 22 276 520 francs concernant le composant « superstructure et infrastructure » étant de 40 ans, il en résulte des charges d'amortissement annuelles de 556 913 francs.

La durée d'utilisation des investissements à hauteur de 2 017 000 francs concernant le composant « couche de roulement du revêtement » étant de douze ans, il en résulte des charges d'amortissement annuelles de 168 083 francs.

Les charges d'amortissement ordinaire totales s'élèvent ainsi à 724 996 francs par an.

Le revêtement qui doit être remplacé a une valeur comptable résiduelle de 450 982 francs. Un amortissement extraordinaire de cet ordre est donc nécessaire.

4.4 Répercussions sur le personnel

Les mesures n'ont pas de répercussions en termes de personnel.

4.5 Coûts induits

Les coûts induits annuels pour le canton s'élèvent à environ 50 000 francs. Ils sont dus à l'augmentation des coûts d'entretien découlant de la surface de chaussée supplémentaire ainsi qu'aux frais d'exploitation et d'entretien de l'installation de traitement des eaux de chaussée.

5 Répercussions sur les communes

La Confédération, le canton, la Ville de Berne et les communes environnantes ont pour objectif commun de mettre en place un système de transport global qui fonctionne dans le secteur du Wankdorf. Pour en garantir le bon fonctionnement aujourd'hui et demain, un système global de gestion du trafic se révèle indispensable. Avec la réalisation de la correction de la partie nord de la Bolligenstrasse, une étape de plus sera franchie, qui permettra notamment au moyen d'un système de régulation du trafic d'endiguer le flux de circulation en provenance du Worblental dans le secteur de la place du Wankdorf – et ce aussi dans l'optique de protéger les quartiers d'habitation. En outre, le projet permet de garantir le bon fonctionnement des transports publics en évitant les retards. L'amélioration des infrastructures destinées aux piétons et aux cyclistes tient davantage compte du potentiel de report du trafic automobile vers le vélo et les transports publics.

6 Répercussions sur l'économie, l'environnement et la société

6.1 Economie

Le pôle de développement économique du Wankdorf est le plus grand et le plus efficace du canton de Berne. Il est l'une des composantes essentielles du tissu économique bernois. Ces dernières années, d'importantes constructions privées et publiques y ont été réalisées : Mobilcity, ASTAG et ALPABERN ainsi que le siège principal des CFF et de la Poste, et d'autres projets sont en cours de planification. Le projet permettra de renforcer la fonctionnalité du système du Wankdorf pour l'ensemble des acteurs du trafic. Il assure le

développement du PDE Wankdorf à long terme visé dans le plan directeur et crée des conditions durables pour de futures affectations dans cette zone.

6.2 Environnement

Dans le cadre de la procédure d'autorisation, tous les aspects relevant du droit de l'environnement doivent être attestés par l'étude d'impact sur l'environnement. Dans le cas présent, toutes les attestations ad hoc ont été fournies.

6.3 Société

Le projet s'inscrit dans la stratégie générale du projet d'agglomération de la région de Berne (2^e génération), où il est classé priorité « A » (première importance). L'attribution de cette priorité correspond à la stratégie du programme PDE cantonal, qui consiste à favoriser le développement sur des sites adéquats du point de vue de l'aménagement du territoire. Ainsi, de manière générale, le trafic individuel peut être limité au strict nécessaire et la pollution maintenue au niveau le plus bas possible, ce qui réduit le mitage du territoire et améliore le bilan environnemental global.

7 Proposition

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

Annexes

- Projet d'arrêté
- Plan de situation

Annexes supplémentaires à l'attention de la Commission des infrastructures et de l'aménagement du territoire (CIAT)

- Dossier d'approbation en version imprimée (avec devis du rapport technique)
- Récapitulatif des coûts