

Intervention parlementaire. Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention: 184-2016
Type d'intervention: Interpellation
Motion ayant valeur de directive: ☐
N° d'affaire: 2016.RRGR.885

Déposée le: 13.09.2016

Motion de groupe: Non
Motion de commission: Non
Déposée par: Blank (Aarberg, UDC) (porte-parole)

Cosignataires: 0

Urgence demandée: Oui
Urgence accordée: Non 24.11.2016

N° d'ACE: 1409/2016 du 14 décembre 2016
Direction: Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie
Classification: –



Projet de giratoire à Hünibach

L'idée de construire un giratoire à cet endroit ne date pas d'hier. Les autorités compétentes du canton ont cependant toujours rejeté ce projet. D'où notre étonnement lorsque le canton a soudain décidé de soutenir un projet de giratoire à Hünibach. Le premier projet de giratoire à la Chartreuse a été soumis à l'assemblée communale le 3 décembre 2014. Il devait s'accompagner de la fermeture du passage souterrain et de la démolition des ascenseurs et des escaliers des deux côtés. Ce projet s'est heurté à une forte opposition en assemblée ; si la proposition de maintenir le passage souterrain n'avait pas été déposée, il aurait sans aucun doute été rejeté.

Lors de cette même assemblée communale, le conseil municipal a approuvé le changement de zone et l'achat de la place de manœuvre des transports publics STI pour en faire un parc d'activité. Le compromis de vente entre la commune et la société STI a été signé le 16 juin 2014. Le 29 avril 2015, l'ingénieur en chef de l'arrondissement communique que le projet a été modifié, que le passage souterrain et les deux ascenseurs seront maintenus, mais que les six escaliers extérieurs seront détruits et remplacés par cinq escaliers beaucoup plus raides non conformes aux directives du Bureau de la prévention des accidents (bpa). Tout cela pour pouvoir construire le giratoire envers et contre tout.

Il n'est mentionné nulle part que si le giratoire voit le jour, la STI bénéficiera gratuitement d'arrêts de bus en encoche plus longs dans les deux directions et d'une boucle terminale privilégiée autour de la zone d'activités prévue, et que les projets de parc d'activités et de giratoire vont de pair. Il existe des connexions personnelles : des politiques cantonales ont un intérêt direct à ce que le changement de zone mentionné précédemment et l'achat de la place de manœuvre utilisée jusque-là par l'entreprise de transports STI se fassent. L'ingénieur en chef de l'arrondissement était lui aussi directement impliqué tant dans le projet de giratoire que dans les affaires concernant le parc d'activités.

A y regarder de plus près, le projet suscite de nombreuses interrogations et comporte beaucoup d'incohérences. Précisons tout d'abord qu'il n'y a pas de croisement à la Chartreuse. Deux rues de quartier débouchent à cet endroit sur la route cantonale. Aucun accident impliquant des piétons ou des vélos n'a jamais eu lieu à l'endroit de la route concerné par le projet. Depuis février 2009, la Police a enregistré deux collisions avec dégâts matériels. Il n'y a pas de bouchons et il n'est pas nécessaire de réglementer le trafic même aux heures de pointe.

Les politiques communales avaient déjà envisagé par le passé d'aménager un giratoire à la Chartreuse. Le trafic est pourtant très inégalement réparti : 91 pour cent des automobilistes poursuivent leur trajectoire sur la route cantonale, 1 pour cent traverse la route principale. L'Office des ponts et chaussées avait jusqu'alors toujours refusé de construire un giratoire. Le dernier *OPC update* confirme ce qui est unanimement reconnu par les spécialistes : les giratoires ne se prêtent pas à un flux de trafic très inégal. Dans le cas présent, il ne faudrait donc pas aménager de giratoire.

Les coûts de 1,7 million de francs semblent complètement disproportionnés par rapport à la prétendue utilité de ce projet. La portion de route en question n'a pas besoin d'être refaite, elle est en bon état. On peut déceler dans le rapport technique diverses erreurs et affirmations erronées. La réalisation de ce giratoire aurait des effets négatifs sur la circulation dans la zone en question, où tout se passe actuellement très bien. De plus, ce projet ne respecte pas les dispositions de l'article 3, alinéa 1, lettres *a* et *d* de la loi sur les routes du canton de Berne. Sans compter que ce serait manifestement le tout premier giratoire ovale de petite taille du canton de Berne, ce qui va à l'encontre des normes VSS en la matière. La Police cantonale est elle aussi défavorable aux giratoires de forme ovale. En fin de compte, on a l'impression que ce projet n'est objectivement pas nécessaire mais qu'il est voulu politiquement pour qu'un autre projet de construction, servant avant tout des intérêts privés, puisse voir le jour.

Le Conseil-exécutif est prié de répondre aux questions suivantes :

1. Le Conseil-exécutif a-t-il connaissance de ce projet ?
2. Les offices des ponts et chaussées doivent-ils se conformer aux normes VSS SN 640 263 et SN 640 024a, ainsi qu'aux normes de la TTE sur les routes cantonales, lorsqu'ils développent des projets de giratoires sur des routes cantonales (comme la traversée de Hünibach) ?
3. En tant qu'adjudicateur, l'Office des ponts et chaussées a-t-il le droit d'influencer un bureau d'études dans la rédaction du rapport technique afin d'obtenir le résultat souhaité, comme cela s'est produit avec le projet de la Chartreuse ?

4. L'Office des ponts et chaussées peut-il simplement ignorer les avertissements de la section de la sécurité de la Police cantonale à propos des giratoires fortement elliptiques et de l'interdiction de tels ouvrages dans les pays de l'Union européenne ? Les normes VSS ne connaissent que les giratoires ronds.
5. Pourquoi l'autorité cantonale compétente a-t-elle toujours refusé de construire un giratoire à l'endroit en question ? Qu'est-ce qui a changé depuis ?
6. Le Conseil-exécutif confirme-t-il qu'il faut pouvoir prouver la véracité des données figurant dans le rapport technique ? Quelles sont les conséquences si l'on peut apporter la preuve que ces données sont fausses et ont même été influencées par l'Office des ponts et chaussées ? Quelles sont les conséquences au sein de l'administration ?
7. Le Conseil-exécutif a-t-il connaissance du lien entre le projet de giratoire et celui du parc d'activités ? A-t-il connaissance des conflits d'intérêts qui pourraient bien exister chez les personnes impliquées dans les deux projets ?

Motivation de l'urgence : La procédure d'octroi du permis de construire est en cours. Le public a le droit de savoir que tout a été réglé avant la délivrance du permis de construire.

Réponse du Conseil-exécutif

Il y a quinze ans environ, la commune de Hilterfingen a demandé la construction d'un giratoire au croisement à la Chartreuse. Bien que le canton lui aussi y ait décelé des lacunes, il a alors rejeté la demande pour des raisons financières, car le besoin d'agir n'était pas assez urgent. Depuis, la situation s'est sensiblement détériorée, le trafic ayant augmenté d'environ 25 pour cent à cet endroit. Les déficits en matière de sécurité sont donc aujourd'hui d'autant plus importants. Le croisement à la Chartreuse n'est donc plus conforme aux standards pour les routes cantonales. Même si heureusement il n'y a pas eu d'accident grave à déplorer jusqu'à présent, il pourrait être fatal d'en conclure que le projet de giratoire n'est pas nécessaire.

Les coûts totaux s'élevant à 1,7 million de francs comprennent, outre la construction du giratoire à proprement parler, la réfection du passage souterrain appartenant à la commune et l'aménagement des arrêts de bus en encoche de la STI pour qu'ils soient sans obstacles au sens de la législation fédérale sur les personnes handicapées. Alors que les mesures concernant les routes cantonales doivent être financées par le canton, le passage souterrain relève de la responsabilité exclusive de la commune de Hilterfingen sur laquelle il se trouve. Celle-ci assume donc tous les coûts qui y sont liés.

Le projet de giratoire satisfait à toutes les dispositions légales déterminantes. Des études approfondies ont clairement montré que seule la construction d'un giratoire pouvait combler les lacunes avérées en matière de sécurité. Par ailleurs, ce ne sera pas une première sur une route cantonale bernoise dont les axes secondaires présentent un trafic considérablement moins élevé que la route principale. Des exemples à Aarberg et à Studen montrent que cette solution fonctionne bien. L'Office fédéral des routes (OFROU) a également mis en place un giratoire à la jonction autoroutière de Morat en direction de Lausanne, où les flux de circulation sont pourtant inégaux.

Réponses aux questions posées :

1. Oui. Le projet figure sur la liste des projets d'investissement d'envergure en annexe du rapport sur le crédit-cadre d'investissement routier 2014-2017 et est donc également connu du Grand Conseil.
2. En général, oui, mais des dérogations justifiées peuvent être nécessaires dans des cas particuliers, tels que des conditions locales ou topographiques hors du commun. Pour ce qui est du giratoire à la Chartreuse, les normes déterminantes sont respectées.
3. En tant que mandant et maître d'ouvrage, l'Office des ponts et chaussées (OPC) doit, pour chaque projet, assumer diverses tâches de contrôle d'assurance qualité et donc notamment vérifier la qualité et l'exhaustivité des rapports techniques. En ce sens, l'OPC doit effectivement « influencer » le résultat pour garantir la qualité des solutions techniques finalement retenues.
4. Le Conseil-exécutif n'est pas au courant des avertissements de la section de la sécurité de la Police cantonale concernant le projet de giratoire. Le service compétent de la Police cantonale s'est certes enquis dans sa prise de position du 23 juillet 2015 de la praticabilité du giratoire pour les trains routiers. Il a toutefois été démontré ultérieurement que la praticabilité était assurée. La Police cantonale n'a par ailleurs formulé aucune réserve quant au projet en question.

En outre, le giratoire et, plus particulièrement, sa forme ovale respectent les dispositions des normes VSS dans tous les domaines : le rapport entre le plus grand diamètre extérieur et le plus petit ne doit pas dépasser 1,15. Dans le cas présent, avec des diamètres prévus de 28 mètres et de 25 mètres, le rapport est de 1,12 et est donc admissible. Monsieur Hans Peter Lindenmann, professeur émérite de l'EPFZ et membre du conseil scientifique de la VSS, a attesté par écrit que la forme ovale du giratoire prévu et de son centre est conforme aux normes VSS.

5. Dans son plan directeur du réseau routier de 1996 déjà, la commune avait décrit des insuffisances sur le plan de la sécurité pour ce croisement. Voici environ quinze ans, la commune demandait pour la première fois la construction d'un giratoire. Cette demande avait alors été rejetée, car les lacunes décelées ne justifiaient pas la transformation du croisement selon le principe d'une gestion économe des fonds publics. Depuis lors, le trafic à la Chartreuse a augmenté d'environ 25 pour cent. Les effets des déficits de ce carrefour sont aujourd'hui d'autant plus importants. C'est pourquoi il existe un réel besoin d'agir et le giratoire prévu est la meilleure solution pour y répondre.
6. Les grandeurs mesurables doivent naturellement être consignées correctement dans les rapports techniques, des chiffres erronés pouvant avoir des répercussions négatives sur les projets. Les évaluations, les conclusions ou les solutions ne sont en revanche ni « vraies » ni fausses, mais dépendent de l'expérience et des connaissances des ingénieurs mandatés. Le Conseil-exécutif n'a aucune raison de douter du fait que les ingénieurs ont consciencieusement rédigé le rapport technique et que les experts de l'OPC ont assumé correctement leurs tâches de contrôle.
7. La commune et la STI ont pris seules les décisions de changer de zone la boucle terminale de la STI et de l'intégrer dans la zone du parc d'activités, qui s'en trouve ainsi agrandi. Jusqu'ici, le canton, représenté par l'arrondissement d'ingénieur en chef I, n'a été impliqué qu'une seule

fois : lors de la procédure d'autorisation pour l'agrandissement du parc d'activités, il a dû vérifier que la desserte du parc, ou plutôt son raccordement à la route cantonale, respecte les dispositions relevant de la législation sur les routes et du droit de la circulation routière. Il n'y a pas de lien avec le projet de giratoire ni de conflit d'intérêt apparents.

Destinataire

- Grand Conseil