

Rapport

Date de la séance du CE: 17 février 2016
Direction: Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie
N° d'affaire: 560510
Classification: Non classifié

Route cantonale n° 1114 Leissigen – Aeschi – Mülenen Commune d'Aeschi bei Spiez 10326 / Renouvellement Aeschi – Mülenen ; crédit d'engagement

Table des matières

1	Synthèse	2
2	Bases légales	2
2.1	Législation	2
2.2	Etudes et plans	2
3	Description de l'affaire	3
3.1	Situation initiale et besoins	3
3.2	Caractéristiques du projet	3
3.3	Terrain requis	4
3.4	Calendrier	4
4	Répercussions financières, répercussions sur le personnel	4
4.1	Coûts et financement	4
4.2	Répercussions sur le personnel	5
5	Répercussions sur les communes	6
6	Répercussions sur l'économie, l'environnement et la société	6
6.1	Répercussions sur l'économie	6
6.2	Répercussions sur l'environnement	6
6.3	Répercussions sur la société	6
7	Résultats de la procédure de consultation et de dépôt	6
8	Proposition	6



1 Synthèse

Entre Waldrain et Hundbühl, la route cantonale Aeschi – Mülenen suit sur près de 1100 mètres le flanc escarpé de la vallée de la Kander. La chaussée est en mauvais état, et doit être rénovée dans les meilleurs délais. La faible largeur de la route, l'absence d'accotements et le terrain en pente ont conduit à des tassements en bordure de chaussée côté vallée, à des fissures dans le revêtement et à des instabilités locales. En différents emplacements, l'effondrement de la voie de circulation côté vallée ne peut plus être exclu en cas de fortes précipitations. Avec une largeur de chaussée inférieure à cinq mètres, et de tout juste quatre mètres aux passages étroits, cette route pentue ne répond plus aux exigences actuelles. Les camions et les voitures ne peuvent se croiser qu'en réduisant fortement leur vitesse, et encore pas partout. Les manques en matière de sécurité routière sont considérables. Bien que le trafic journalier moyen ne soit que de 2500 véhicules, quatre à cinq accidents se produisent chaque année sur ce tronçon, des collisions frontales le plus souvent. Il est donc urgent de prendre des mesures.

Parallèlement à sa réfection, il est prévu que la route soit élargie sur ce tronçon à une largeur minimale de 5,20 mètres, de manière à ce que moyennant une vitesse adaptée, les voitures puissent croiser partout les camions ou les bus des transports publics. Six places d'évitement seront réalisées pour les grands véhicules. Ces mesures permettent d'atteindre les standards pour les routes cantonales de catégorie C.

Les coûts totaux s'élèvent à 4 496 000 francs. Ceux afférents au gros entretien, de 1 860 500 francs, ont déjà été approuvés par la Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie (TTE). La demande de crédit adressée au Grand Conseil, d'un montant de **2 469 000 francs**, porte sur les nouveaux investissements à hauteur de 2 579 000 francs, déduction faite des frais d'étude de projet déjà avalisés de 110 000 francs.

Etant donné qu'il était initialement prévu de procéder à une simple réfection, cette affaire ne figure pas dans le plan du réseau routier 2014-2029, et les nouveaux investissements de 2 579 000 francs pour l'élargissement de la chaussée ne peuvent dès lors pas être financés par les ressources du crédit-cadre d'investissement 2014-2017. Ces dépenses requièrent donc un crédit d'objet du Grand Conseil, conformément à l'article 55 alinéa 1 de la loi sur les routes.

L'arrêté est soumis à la votation populaire facultative.

2 Bases légales

2.1 Législation

- Loi du 4 juin 2008 sur les routes (LR ; RSB 732.11), articles 3, 38, 39, 49, 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

2.2 Etudes et plans

- Plan de route (approbation prévue en mars 2016)

3 Description de l'affaire

3.1 Situation initiale et besoins

La route cantonale n° 1114 relie les localités d'Aeschi et Mülenen. Elle constitue également la liaison la plus directe entre la rive gauche du lac de Thoune et la vallée de la Kander. La route est classée comme une route cantonale de catégorie C. Elle affiche une pente moyenne de 6,5 pour cent et suit le flanc droit de la vallée de la Kander, à travers un terrain escarpé. La chaussée est trop étroite. Elle mesure moins de cinq mètres, et parfois seulement quatre mètres. Les accotements latéraux manquent presque partout. Dans le périmètre du projet, le trafic journalier moyen est d'environ 2500 véhicules, avec une part de poids lourds de deux pour cent environ. Des bus des transports publics circulent entre Mülenen et Aeschi, pour le transport d'élèves principalement, avec un nombre peu important de courses par jour.

Il est manifeste depuis un certain temps déjà que ce tronçon doit être rénové, et la route est actuellement en très mauvais état. Le revêtement présente des déformations, ainsi que des fissures là où des tassements se sont produits, et du côté vallée en particulier, le bord de la chaussée est brisé en plusieurs endroits. La portance de la route est insuffisante. Les accotements manquant presque systématiquement, les bords de route présentent un danger pour le trafic, et après un premier effondrement au niveau de l'« Innere Chappelegrabe », un effondrement plus important de la voie de circulation côté vallée ne peut pas être exclu en cas de fortes précipitations. A certains endroits, des mesures provisoires pour sécuriser la route ont déjà dû être prises. Les mesures et analyses effectuées ont montré que l'ensemble du corps de la chaussée présentait des dommages structurels, et ce en continu.

Du fait de la trop faible largeur de la chaussée, les voitures de tourisme et les camions ne peuvent se croiser sans danger qu'en réduisant fortement leur vitesse, et en certains endroits le croisement est tout simplement impossible. En plusieurs emplacements, les grands véhicules ne peuvent pas se croiser. Les manques en matière de sécurité routière sont ainsi considérables. Bien que le trafic journalier moyen ne soit que de 2500 véhicules, quatre à cinq accidents se produisent chaque année, des collisions frontales le plus souvent. Dans environ un tiers des cas, ces accidents entraînent des dommages corporels.

Il est donc nécessaire non seulement de rénover la route, mais également de remédier aux déficits en matière de sécurité.

3.2 Caractéristiques du projet

La chaussée sera élargie sur tout le tronçon à un minimum de 5,20 mètres. La surlargeur en courbe prescrite par les normes s'y ajoutera dans les virages. A six emplacements bien visibles, la chaussée sera portée à six mètres de manière à ce que les grands véhicules puissent se croiser en toute sécurité. Les nouveaux accotements qui seront aménagés présenteront une largeur minimale de 30 centimètres côté montagne, et de 50 centimètres côté vallée.

L'élargissement de la route sera effectué selon les tronçons du côté montagne ou du côté vallée. Le terrain étant escarpé, des ouvrages de soutènement en béton ou constitués de blocs de pierre seront parfois nécessaires. Trois murs de pierre d'une longueur totale de 140 mètres sont prévus, de même que cinq murs en béton, d'une longueur totale de 520 mètres. Leur hauteur variera fortement ; elle atteindra généralement un à deux mètres, et 4,75 mètres au maximum. L'élargissement de la route impliquera d'adapter plusieurs accès à

des immeubles privés ou à des esplanades, de même que le débouché d'une route communale (l'Alte Gasse).

Pour remédier aux dommages structurels et au défaut de portance, le corps de la route doit être remplacé ou reconstruit sur l'ensemble du tronçon. De « Hundbüel » à « Innere Horüggrabe », il sera procédé à un remplacement conventionnel avec une couche de fondation en gravier. La superstructure devrait être renouvelée au moyen d'un recyclage à froid. L'évacuation des eaux de la chaussée se fera autant que possible par l'accotement, et pour le reste par deux rigoles transversales. La conduite souterraine permettant le passage du ruisseau à l'« Innere Chappelegrabe » devra être prolongée du fait de l'élargissement de la route, et la conduite située à l'« Innere Horüggrabe », en mauvais état, sera quant à elle remplacée.

3.3 Terrain requis

La surface requise est d'environ 3300 mètres carrés. Il s'agit principalement de terres agricoles en pente, parfois très abrupte, ainsi que de 165 mètres carrés de forêt et de 405 mètres carrés de bosquets. Les terrains se trouvent en majeure partie sur la bande interdite à la construction conformément à l'article 80 de la loi sur les routes. Aucune surface d'assolement n'est concernée.

3.4 Calendrier

Pour éviter de devoir prendre d'autres mesures provisoires pour sécuriser la route, les travaux devraient commencer au plus tard au printemps 2017. La mise en service est prévue pour 2018, et l'achèvement des travaux annexes pour 2019.

4 Répercussions financières, répercussions sur le personnel

4.1 Coûts et financement

Niveau des prix au 1^{er} septembre 2015 ; indice des coûts de 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.

4.1.1 Coût total

Etude de projet et direction des travaux	CHF	334 800.–
Acquisition de terrains	CHF	81 000.–
Aménagement	CHF	2 300 400.–
Gros entretien	CHF	1 779 800.–
Total	CHF	4 496 000.–

4.1.2 Contributions prévues de tiers

Commune (adaptation du débouché de l'Alte Gasse)	CHF	56 500.–
Total	CHF	56 500.–

4.1.3 Récapitulatif

Coût total	CHF	4 496 000.–
./. Contributions de tiers	–CHF	56 500.–
Coûts à la charge du canton	CHF	4 439 500.–
dont		
• gros entretien selon l'article 56 LR, <u>approuvé par la TTE</u>	CHF	1 860 500.–
• nouveaux investissements selon l'article 52 LR	CHF	2 579 000.–
Montant déterminant en matière d'autorisation de dépenses selon l'article 143 OFP	CHF	2 579 000.–
./. Dépenses déjà approuvées pour l'étude de projet	–CHF	110 000.–
Crédit à approuver	CHF	2 469 000.–

Les coûts attestés correspondent au devis, avec une précision de plus ou moins dix pour cent. Les coûts totaux incluent un coût du risque à hauteur de 527 000 francs.

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, elles sont financées par les ressources du crédit-cadre pour le gros entretien et la compétence en matière de dépenses appartient à la TTE.

Le projet ne figurant pas dans le plan du réseau routier, les nouveaux investissements ne peuvent pas être financés au moyen du crédit-cadre d'investissement routier 2014-2017. Au moment de l'adoption du plan du réseau routier, on n'était pas encore assez conscient de la nécessité de ces nouveaux investissements. Les nouveaux investissements, d'un montant d'environ 2,5 millions de francs, relèvent donc d'un projet individuel et nécessitent, en vertu des articles 52 et 55, alinéa 1 LR, l'approbation du Grand Conseil.

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

4.1.4 Nature du crédit / plan financier

Il s'agit d'un crédit d'engagement au sens de l'article 50 LFP, qui sera en principe relayé par les paiements prévus au chiffre 4 du projet d'arrêté et inscrits au budget et au plan financier.

4.1.5 Coûts induits

Il n'y a pas de coûts induits.

4.2 Répercussions sur le personnel

Aucune.

5 Répercussions sur les communes

Le projet n'a pas de répercussions directes sur les communes. Il améliore toutefois la qualité de la desserte de la commune d'Aeschi ainsi que son raccordement à la vallée de la Kander.

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

6.1 Répercussions sur l'économie

Durant les travaux, le projet aura des répercussions positives sur le secteur de la construction et les emplois qui y sont liés. L'impact n'est cependant pas quantifiable.

6.2 Répercussions sur l'environnement

Le projet n'a quasiment pas d'impact sur l'environnement, car la situation actuelle et l'aspect de la route, élargie et dotée de nouveaux murs de soutènement, ne se trouvent pas substantiellement modifiés. Les surfaces de forêts et de bosquets qui seront défrichées pourront être en grande partie reboisées.

6.3 Répercussions sur la société

Grâce aux aménagements, la sécurité se trouvera nettement renforcée sur ce tronçon aujourd'hui délicat. Le risque de collision et de perte de maîtrise du véhicule sera réduit.

7 Résultats de la procédure de consultation et de dépôt

Les offices et les services impliqués dans la procédure se sont prononcés en faveur du projet. Le plan de route a été déposé pour consultation à Aeschi bei Spiez du 30 septembre au 30 octobre 2015. Aucune opposition ni réserve de droit n'a été déposée.

8 Proposition

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

Pièces jointes

- Projet d'arrêté
- Plan d'ensemble au 1:25 000
- Coupes au 1:100

Annexes au dossier de la Commission des infrastructures et de l'aménagement du territoire (CIAT ; en allemand)

- Devis de septembre 2015
- Approbation du plan de route (prévue en mars 2016)
- Dossier du projet (dossier de mise à l'enquête) du bureau d'ingénieurs Mätzener & Wyss, Unterseen, de septembre 2015