



Rapport

Date de la séance du CE : 11 février 2026
Direction : Direction des travaux publics et des transports
N° d'affaire : 2021.BVD.3367
Classification : Non classifié

Nouvelle piste cyclable Oberburg–Hasle ; 24 020 094, crédit d'objet

Table des matières

1.	Synthèse	2
2.	Bases juridiques	2
3.	Description de l'affaire / du projet.....	2
3.1	Contexte et nécessité.....	2
3.2	Description du projet	3
3.3	Modification du projet en raison de la construction d'un atelier BLS.....	4
3.4	Hausse des coûts par rapport au crédit demandé pour la session de printemps 2022	5
3.5	Autres solutions et conséquences d'un abandon du projet	5
3.6	Calendrier.....	6
4.	Répercussions sur les finances et le personnel	6
4.1	Récapitulatif des coûts	6
4.2	Participations et contributions de tiers	7
4.3	Financement.....	7
4.4	Informations sur les investissements	7
5.	Répercussions sur les communes	8
6.	Répercussions sur l'économie, la société, l'environnement et le climat	8
6.1	Économie et société.....	8
6.2	Environnement et climat.....	8
7.	Proposition	9

1. Synthèse

La sécurité des cyclistes n'est pas garantie entre Oberburg et Hasle. La chaussée y est en effet partagée avec le trafic motorisé, malgré un trafic très dense (près de 18 200 véhicules par jour ouvrable). Le tronçon de route cantonale concerné se trouve en dehors du périmètre du projet de réaménagement routier Berthoud–Oberburg–Hasle. Dans les localités, la zone située le long de la route cantonale est bâtie si densément par endroits que l'on ne dispose pas de l'espace nécessaire pour aménager une bande ou une piste cyclable. Une piste cyclable séparée et sécurisée doit donc être mise en place le long de la voie ferrée de BLS Netz AG (BLS).

Le plan de route pour la nouvelle piste cyclable a été approuvé en juin 2021. Le 10 novembre 2021, le Conseil-exécutif a adopté le crédit requis à l'intention du Grand Conseil. Suite à cela, il s'est avéré que le tracé prévu pour la piste cyclable n'était pas réalisable en raison de la construction d'un atelier BLS. L'affaire a alors été renvoyée au Conseil-exécutif lors de la session de printemps 2022, assortie de la charge de revoir l'étude de projet de piste cyclable de manière coordonnée avec le projet d'atelier BLS.

Un crédit d'objet de 10 529 000 francs (coûts totaux de 12 479 000 francs, moins les coûts d'étude de projet de 950 000 francs déjà approuvés et la participation aux coûts d'un million de francs promise par BLS SA) est demandé pour la réalisation du projet remanié.

Le maître d'ouvrage est le canton de Berne, agissant par le biais de l'arrondissement d'ingénieur en chef IV de l'Office des ponts et chaussées.

La décision d'octroi de crédit du Grand Conseil est soumise au vote populaire facultatif.

2. Bases juridiques

- Loi du 4 juin 2008 sur les routes (LR ; RSB 732.11), articles 38 ss, en particulier les articles 45 et 55, alinéa 1
- Ordonnance du 29 octobre 2008 sur les routes (OR ; RSB 732.111.1), article 17 ss
- Loi du 15 juin 2022 sur les finances (LFin ; RSB 620.0), articles 21 ss
- Ordonnance du 16 novembre 2022 sur les finances (OFin ; RSB 621.1), articles 21 ss
- Plan du réseau routier 2022-2037 du 9 juin 2021 (ACE 702/2021), modifié le 23 avril 2025 (2024.BVD.4244).
- Plan sectoriel pour le réseau de voies cyclables 2025, ACE 925/2025 (2024.BVD.2025)
- Plan de route du 14 juin 2021, modifié le 4 juillet 2025

3. Description de l'affaire / du projet

3.1 Contexte et nécessité

La route cantonale n° 23 (Kirchberg–Berthoud–Ramsei–Huttwil) est une route principale importante du canton de Berne. Entre Oberburg et Hasle b. Burgdorf, la circulation est très dense avec un trafic moyen aux jours ouvrables d'environ 18 200 véhicules (année de référence : 2019). Sur ce tronçon hors agglomération, les cyclistes ne disposent pas d'une piste réservée protégée et doivent donc emprunter la même route que les autres usagers et usagères et, qui circulent à une vitesse pouvant aller jusqu'à 80 km/h.

En moyenne, près de 600 vélos par jour empruntent la piste cyclable reliant Hasle à Lützelflüh (TJM). Un trafic plus important est attendu sur le prolongement de la piste cyclable prévu en direction de Berthoud. L'analyse de potentiel réalisée prévoit une fréquentation comprise entre 1000 et 1500 vélos par jour en 2040.

Le tronçon de route cantonale situé entre la jonction de Hasle et la jonction d'Oberburg se trouve en dehors du périmètre du projet de réaménagement routier Berthoud–Oberburg–Hasle. Le trafic restera dense sur ce tronçon, ce qui continuera à mettre en danger les cyclistes. Afin que cette lacune en matière de sécurité soit rapidement éliminée, le projet de piste cyclable a été séparé du projet global. À l'issue d'une procédure de participation publique, le plan de route pour une nouvelle piste cyclable a été élaboré (en rouge sur le plan ci-après). Il a été approuvé le 14 juin 2021 à l'issue de la mise à l'enquête publique.

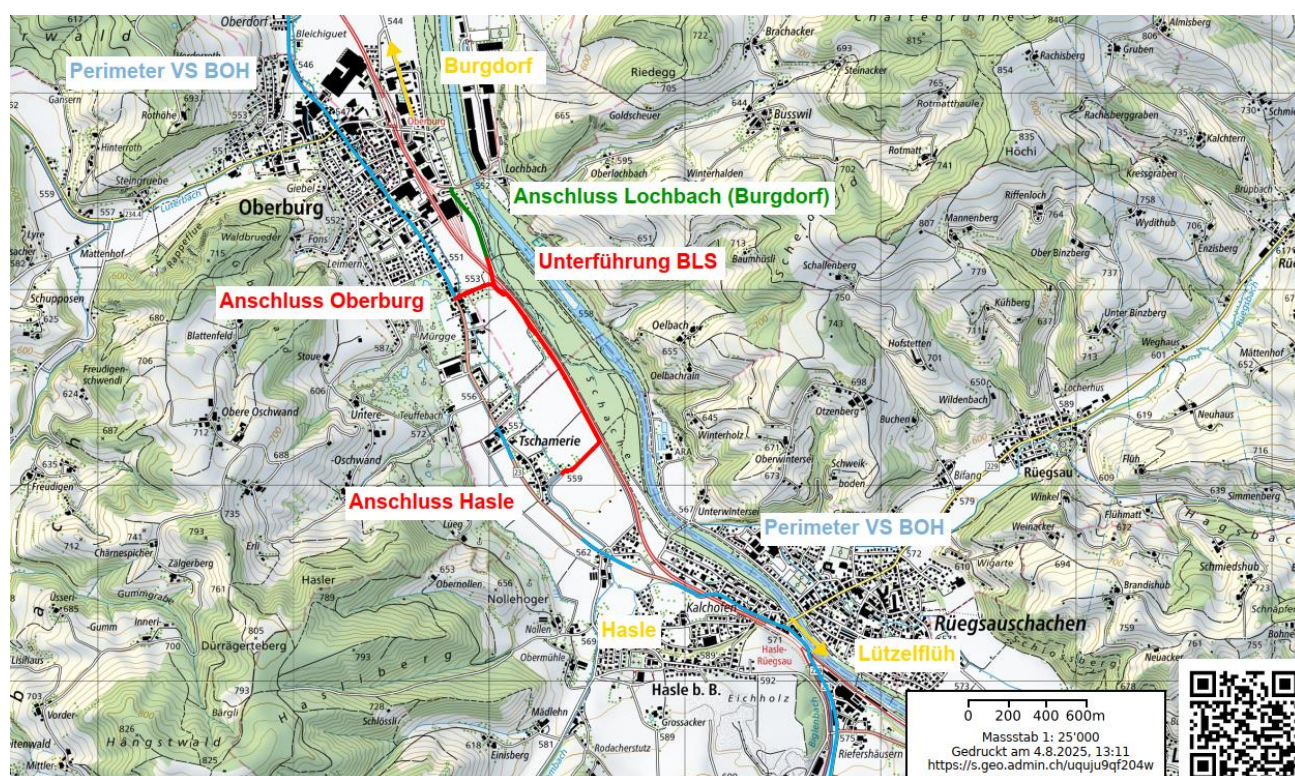


Illustration 1 : plan de situation et périmètre du projet (en rouge)

3.2 Description du projet

Il est prévu de réaliser une piste cyclable séparée le long de la ligne ferroviaire de BLS Netz AG (BLS) afin de permettre aux différents usagers de la route de cohabiter en toute sécurité tout en assurant une utilisation rationnelle des ressources disponibles.

Concrètement, le projet prévoit les éléments suivants :

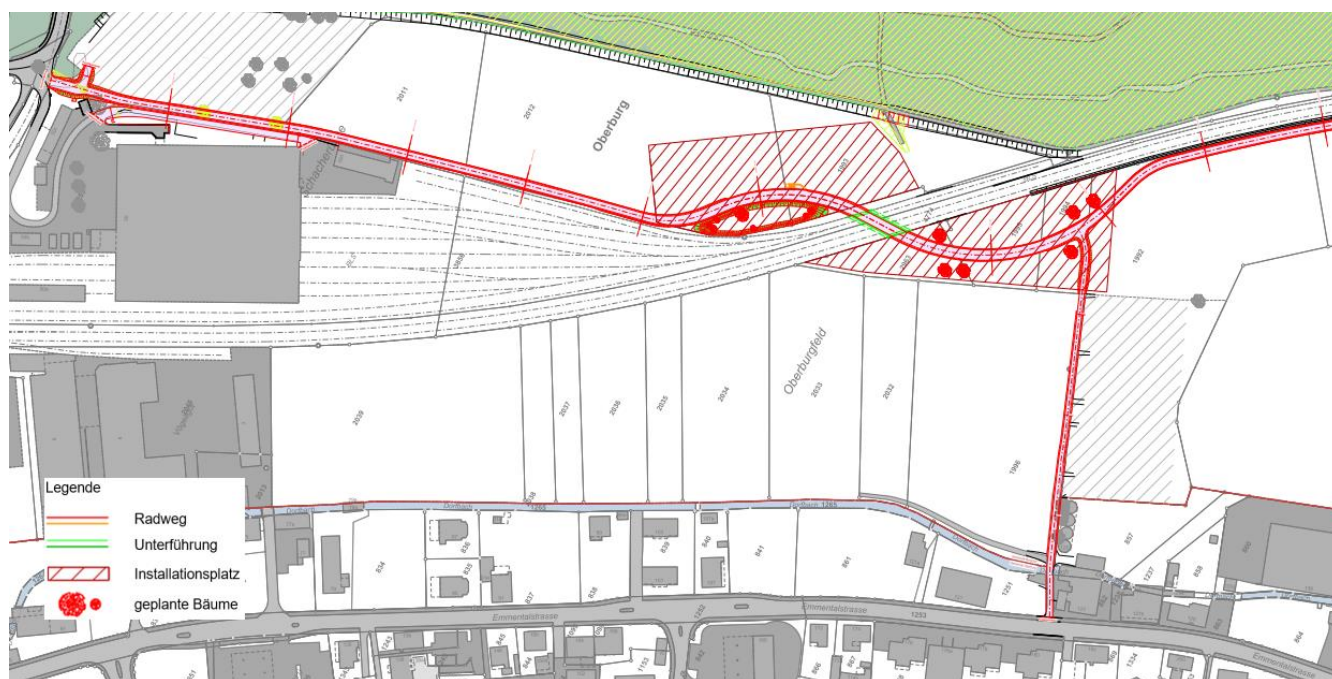
- une piste cyclable de 3,5 m de large et un accotement de 0,5 m de chaque côté ; sur une longueur d'environ 700 m, un chemin existant sera consolidé ; sur une distance d'environ 660 m, un nouveau chemin sera aménagé, qui fera la jonction entre Berthoud et Hasle b. B. ;
- une piste cyclable de 2,5 m de large avec un accotement de 0,5 m de chaque côté sur une distance de 275 m, qui permettra de relier la commune d'Oberburg ;
- un passage souterrain de 5 m de large sous les voies BLS, avec une installation d'infiltration pour l'évacuation des eaux provenant des voies BLS ;
- un pont de 4 m de large au-dessus du Biembach.

La piste cyclable comble une lacune importante sur le réseau de voies cyclables (lacune n° 46 dans le plan sectoriel pour le réseau de voies cyclables). Le tronçon fait partie du projet de voie express cyclable Lützelflüh–Berthoud. Il répond à un besoin ancré au niveau régional.

La piste cyclable cantonale prévue permettra aux cyclistes de circuler en toute sécurité, à l'écart de la route cantonale, sur les routes communales peu fréquentées auxquelles elle est raccordée, et ce jusqu'au centre de Hasle et de Berthoud. Grâce aux jonctions d'Oberburg et Hasle b. B., la piste cyclable servira également aux riveraines et riverains des localités situées entre les deux communes.

3.3 Modification du projet en raison de la construction d'un atelier BLS

Le 10 novembre 2021, le Conseil-exécutif a approuvé la demande de crédit pour la réalisation du projet à l'intention du Grand Conseil. En février 2022, BLS SA a informé qu'il prévoyait de construire un grand atelier dans la zone prévue pour la piste cyclable.



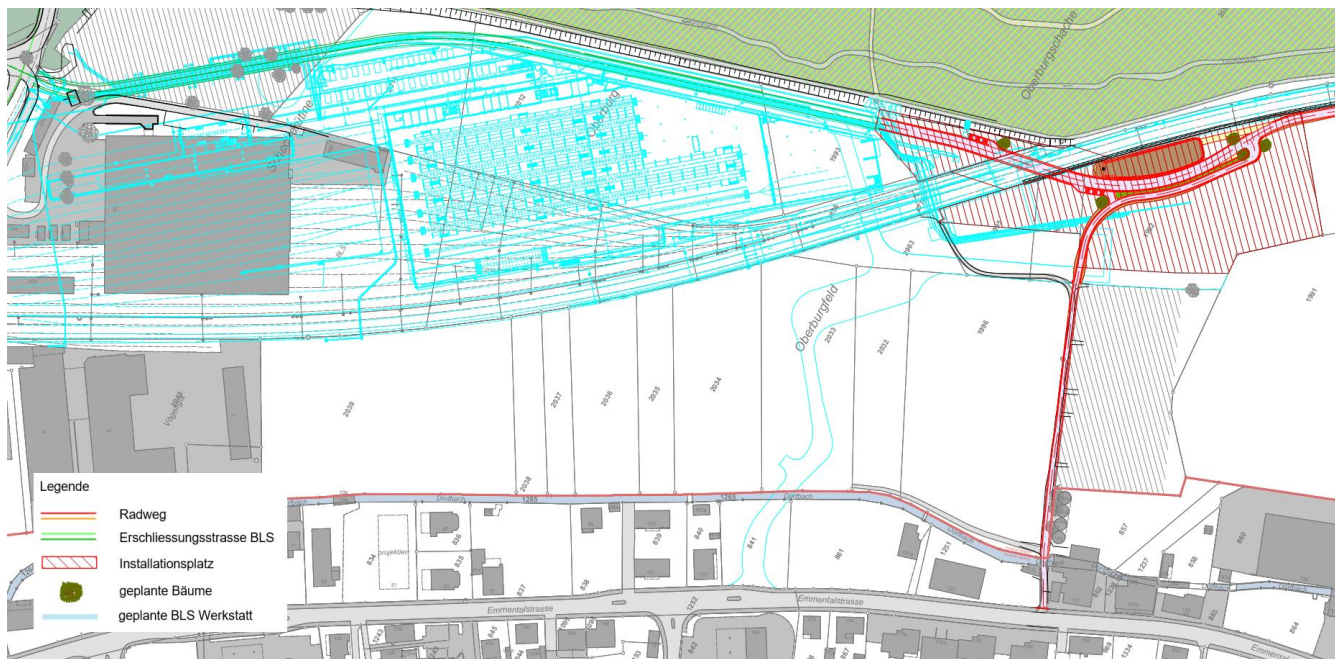


Illustration 3 : plan de situation (projet de 2025)

3.4 Hausse des coûts par rapport au crédit demandé pour la session de printemps 2022

En raison de l'adaptation du plan de route autorisée durant l'été 2025, les coûts totaux du projet ont été recalculés. L'estimation des coûts globaux réalisée en août 2025 s'élève à 15,2 millions de francs. En raison de cette hausse des coûts considérable, les variantes de projet ont été réexaminées et le tracé choisi a été confirmé. Dans le cadre de différents contrôles de plausibilité et d'optimisations, les coûts totaux ont pu être réduits au montant figurant dans la présente demande de crédit, soit 12,5 millions de francs. Il n'est pas possible de réduire les coûts davantage sans procéder à des coupes substantielles dans le projet.

La hausse des coûts de 6,6 millions de francs par rapport au projet de 2021 s'explique non seulement par les adaptations qui ont dû être apportées au projet, mais aussi par l'estimation initiale trop basse des coûts liés aux travaux d'excavation, à la mise en place du chantier et aux dispositifs de sécurité le long de la voie ferrée ainsi que de la participation aux coûts du service de remplacement par bus.

3.5 Autres solutions et conséquences d'un abandon du projet

Les autres tracés possibles au nord de la ligne ferroviaire longent ou traversent la réserve naturelle d'Oberburger Schachen et ne sont pas susceptibles d'être approuvés. Ils auraient un impact considérable sur la zone alluviale d'importance nationale d'Oberburger Schachen. Le tracé situé au sud de la voie ferrée traverserait le site d'une entreprise dans une zone industrielle ainsi que le terrain du supermarché Coop d'Oberburg, ce qui engendrerait des problèmes de sécurité pour les cyclistes devant se mêler à la circulation interne au site.

La solution consistant à aménager un passage supérieur au-dessus des voies a également été rejetée. En raison des caténaires, celui-ci aurait en effet dû se trouver à une hauteur de 10 m sur une courte distance, ce qui aurait représenté une pente de près de 15 %, trop difficile à gravir pour la plupart des cyclistes qui l'auraient emprunté au quotidien. En outre, un passage supérieur constituerait un obstacle insurmontable pour les personnes à mobilité réduite.

BLS SA a rejeté l'idée d'un passage à niveau, qui ne serait vraisemblablement pas approuvée par l'Office fédéral des transports. D'après l'article 24 de la loi fédérale sur les chemins de fer, les nouveaux croisements avec des routes publiques doivent en principe être établis sous forme de passages inférieurs ou supérieurs. En raison de la densité du trafic ferroviaire, les barrières devraient se fermer environ sept fois par heure, pour une durée totale de près de 15 minutes. Pour des raisons d'exploitation, il arriverait régulièrement qu'elles restent fermées pendant plus de quatre minutes. L'expérience montre que lorsque les temps d'attente sont trop élevés, de nombreuses personnes bravent l'interdiction en traversant le passage à niveau fermé, ce qui constitue un énorme risque en matière de sécurité.

En cas d'abandon complet du projet de piste cyclable, les cyclistes ne pourraient toujours pas circuler en toute sécurité entre Hasle et Oberburg. La chaussée étant trop étroite et la circulation très importante, la situation resterait dangereuse pour tous les usagères et usagers de la route et en particulier pour les cyclistes en raison de dépassements risqués.

3.6 Calendrier

Les travaux d'aménagement de la piste cyclable Oberburg–Hasle commenceront à l'automne 2027 par la mise en place des échafaudages de protection le long de la voie ferrée, de manière coordonnée avec les travaux de transformation et de construction déjà en cours des ateliers BLS à Oberburg. La mise en service de la piste cyclable est prévue pour le printemps 2029.

4. Répercussions sur les finances et le personnel

4.1 Récapitulatif des coûts

Niveau des prix au 1^{er} avril 2025 ; 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 de l'indice

Coûts totaux	CHF	12 479 000
Moins la participation de BLS SA	– CHF	1 000 000
Montant déterminant en matière d'autorisation de dépenses au sens de l'article 34 OFin	CHF	11 479 000
Moins les dépenses approuvées le 10 août 2016 pour l'étude de projet (phases 31-33)	– CHF	450 000
Moins les dépenses approuvées le 11 juillet 2024 pour les phases 41-51	– CHF	200 000
Moins le crédit complémentaire approuvé le 5 juin 2025 pour l'appel d'offres adressé à des entreprises totales	– CHF	300 000
Crédit à approuver	CHF	10 529 000

Il s'agit de dépenses nouvelles et uniques au sens des articles 27 et 30, alinéa 1 LFP.

Le présent arrêté autorise les coûts supplémentaires liés au renchérissement (art. 29 OFin).

Le projet figure dans l'adaptation du plan du réseau routier 2022-2037 du 9 juin 2021 (ACE 381/2025). La piste cyclable est autorisée comme projet individuel par le biais d'un crédit d'objet conformément à l'article 55, alinéa 1 LR, étant donné que le montant déterminant du crédit dépasse 2 millions de francs et qu'il s'agit d'une nouvelle construction.

L'arrêté de crédit est soumis au référendum facultatif populaire.

4.2 Participations et contributions de tiers

BLS SA prendra en charge les coûts engendrés par l'aménagement d'une sortie supplémentaire au niveau du passage souterrain, participera aux dépenses liées à l'installation d'infiltration et assumera les coûts supplémentaires résultant des modifications apportées au projet de piste cyclable en raison de la construction de l'atelier BLS. La participation de BLS SA comprend 200 000 francs pour l'étude de projet et 800 000 francs pour la réalisation. La prise en charge des coûts ayant été garantie par écrit, seuls les coûts nets sont intégrés à la présente demande.

Dans le cadre du projet d'agglomération (PA) de Berthoud de 2^e et 3^e générations, la Confédération avait promis le versement d'une subvention de 1,9 million de francs pour le projet initial de piste cyclable. En raison du retard pris par le projet, ce dernier a été retiré des PA de 2^e et 3^e générations au profit d'autres projets. Contrairement aux projets accusant un retard dû à une procédure d'opposition, une extension du délai de validité de la subvention fédérale n'était pas possible dans le cas présent. La piste cyclable a donc été intégrée aux PA de 5^e génération. Étant donné que les coûts supplémentaires n'étaient pas encore connus à ce moment-là, le projet a été annoncé avec des coûts de 7 millions de francs. Malheureusement, il n'est désormais plus possible de demander à la Confédération de contribuer aux coûts supplémentaires désormais établis.

4.3 Financement

Il s'agit d'un crédit d'engagement au sens de l'article 32 LFin, qui sera en principe relayé par les tranches de paiement indiquées au point 4 du projet d'arrêté, en partie inscrites au budget et au plan financier de la Direction des travaux publics et des transports.

4.4 Informations sur les investissements

4.4.1 Nature de la dépense d'investissement

Dépenses d'investissement totales	Dont inv. générant une plus-value	Dont inv. préservant la valeur	Réserves en %
12 479 000	12 479 000	0	0

4.4.2 Écart par rapport au plan cantonal d'investissement intégré (PII)

(Les éventuelles contributions de tiers sont déjà déduites)

En mio CHF	Total	jusque-là	2026	2027	2028	2029	2030
Investissements effectifs actuels	11,479	0,75	0,02	1,00	5,05	4,05	0,609
Montant inscrit au PII 2025							

Étant donné que les coûts nets avaient initialement été estimés à 4,9 millions de francs, le projet figure encore sous le poste collectif « Groupé : nouveaux projets en construction, routes cantonales » dans le plan d'investissement intégré PII 2025. Il est demandé que le projet soit intégré dans le PII 2026 en tant que projet individuel. Les coûts supplémentaires seront compensés au sein du groupe de produits Infrastructures.

4.4.3 Charges d'amortissement

Classes d'immobilisation	Montant en CHF	Durée d'utilisation	Amortissement annuel
Superstructure / infrastructure de route cantonale	10 862 000	40	271 550
Revêtement de route cantonale	617 000	12	51 417

Aucun élément de construction n'étant remplacé, le projet n'entraîne pas de charge d'amortissement extraordinaire.

4.4.4 Répercussions sur le personnel et autres coûts induits

L'investissement génère des coûts d'exploitation et de personnel plus élevés pour l'entretien (environ 10 000 francs par année). Les coûts induits à la charge du compte de résultats sont inscrits dans le plan financier. La nouvelle piste cyclable cantonale est raccordée aux routes communales de Berthoud et Hasle. Comme pour les autres pistes cyclables cantonales, l'entretien courant est réalisé par les communes sur mandat et à la charge du canton.

5. Répercussions sur les communes

Les communes situées dans le périmètre du projet soutiennent le projet, qui représente une offre attractive pour les élèves et les pendulaires. Celle-ci permet de délester le trafic routier et les transports publics tout en promouvant la santé. La nouvelle piste cyclable offre en outre un itinéraire continu et sûr pour les usagers et usagers de la route les plus vulnérables.

6. Répercussions sur l'économie, la société, l'environnement et le climat

6.1 Économie et société

Le présent projet permet de créer une liaison cyclable sûre, attrayante et praticable par tous les temps entre Hasle et le centre de Berthoud. Le comblement de cette lacune dans le réseau cyclable permet l'intégration de la piste cyclable existante allant de Lützelflüh à Berthoud. La création de ce type de pistes cyclables fait partie des exigences formulées dans la motion 162-2020 « Offensive cantonale pour le vélo II », adoptée par le Grand Conseil sous forme de motion ou de postulat. Elles répondent à un besoin croissant du public et génèrent une plus-value économique grâce au cyclotourisme.

6.2 Environnement et climat

Le tracé de la piste cyclable a été choisi de manière à ne pas impacter la zone alluviale « Oberburger Schachen », d'importance nationale. La piste cyclable traverse une zone de protection des eaux souterraines créée à titre préventif.

Dans le cadre du projet, près de 9900 m² de terrain seront définitivement requis, dont 6400 m² de surface d'assolement. La surface restante consiste en des terrains agricoles, déjà utilisés à l'heure actuelle comme chemins agricoles. Pendant la durée de la construction, environ 22 500 m² supplémentaires de terres cultivables seront mobilisés de manière temporaire. Ils seront remis en état à l'issue des travaux.

Afin de limiter l'impact des travaux sur le terrain, l'accès au chantier de construction de la piste cyclable Oberburg–Hasle se fera via l'accès au chantier de construction des ateliers BLS à Oberburg.

Le projet fait l'objet d'un suivi architectural afin de garantir une intégration optimale dans le paysage. Tous les services compétents en matière de protection de l'environnement ainsi que les communes concernées approuvent le projet et ont délivré les dérogations nécessaires.

7. Proposition

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

Pièce jointe

- Projet d'arrêté

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

- Lien vers les dossiers de plans de route pour le projet du 14 juin 2021 et la modification de projet du 4 juillet 2025
- Devis