



Rapport

Date de la séance du CE : 10 novembre 2021
Direction : Direction des travaux publics et des transports
N° d'affaire : 2021.BVD.3367
Classification : Non classifié

Nouvelle piste cyclable Oberburg–Hasle ; 24020094, crédit d'objet

Table des matières

1.	Synthèse	2
2.	Bases légales	2
3.	Description de l'affaire/du projet	2
3.1	Situation initiale et besoin	2
3.2	Description du projet	3
3.3	Calendrier	4
3.4	Conséquences d'un abandon du projet	5
4.	Répercussions sur les finances et sur le personnel	5
4.1	Récapitulatif des coûts	5
4.2	Subventions de tiers	5
4.3	Financement	6
4.4	Informations sur les investissements préservant la valeur et ceux générant une plus-value, sur la durée d'utilisation et sur les amortissements	6
4.5	Répercussions sur le personnel	6
4.6	Economies et coûts induits	6
5.	Répercussions sur les communes	6
6.	Répercussions sur l'économie, l'environnement et la société	7
6.1	Economie et société	7
6.2	Environnement	7
7.	Proposition	7

1. Synthèse

Entre Oberburg et Hasle, la sécurité des cyclistes n'est pas garantie. En effet, ces derniers doivent circuler sur la même piste que les véhicules à moteur, sur laquelle le trafic est très important avec environ 18 200 véhicules par jour en semaine. 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. Pour cette raison, il est prévu de réaliser une piste cyclable séparée, plus sûre, le long de la ligne ferroviaire de BLS Netz SA (BLS).

Pour ce projet, un crédit d'engagement de 4 489 000 francs net est nécessaire. Le coût total s'élève à 7 048 000 francs. Des dépenses à hauteur de 450 000 francs ont déjà été autorisées pour l'étude de projet. La Confédération, le BLS et la commune d'Oberburg participent au financement du projet à hauteur de 2 109 000 francs au total, et se sont engagés à verser les subventions correspondantes.

Le maître d'ouvrage est le canton de Berne, représenté par 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 légales

- Loi du 4 juin 2008 sur les routes (LR, RSB 732.11), articles 38 ss, notamment articles 45 et 55 alinéa 1
- 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 (LFP ; RSB 621.1), articles 136 ss
- Plan du réseau routier 2022-2037, ACE 702/2021 du 9 juin 2021 (2020.BVD.3739)
- Plan sectoriel cantonal pour le trafic cycliste du 3 décembre 2014, modifié le 27 mai 2020
- CRTU Emmental, 2^e génération, approuvé par l'Office des affaires communales et de l'organisation du territoire le 31 mars 2017
- Convention de prestations entre la Confédération et le canton relative au projet d'agglomération de Berthoud de la 2^e génération du 29 mai 2015
- Convention de prestations entre la Confédération et le canton relative au projet d'agglomération de Berthoud de la 3^e génération du 5 décembre 2019
- Plan de route du 14 juin 2021

3. Description de l'affaire/du projet

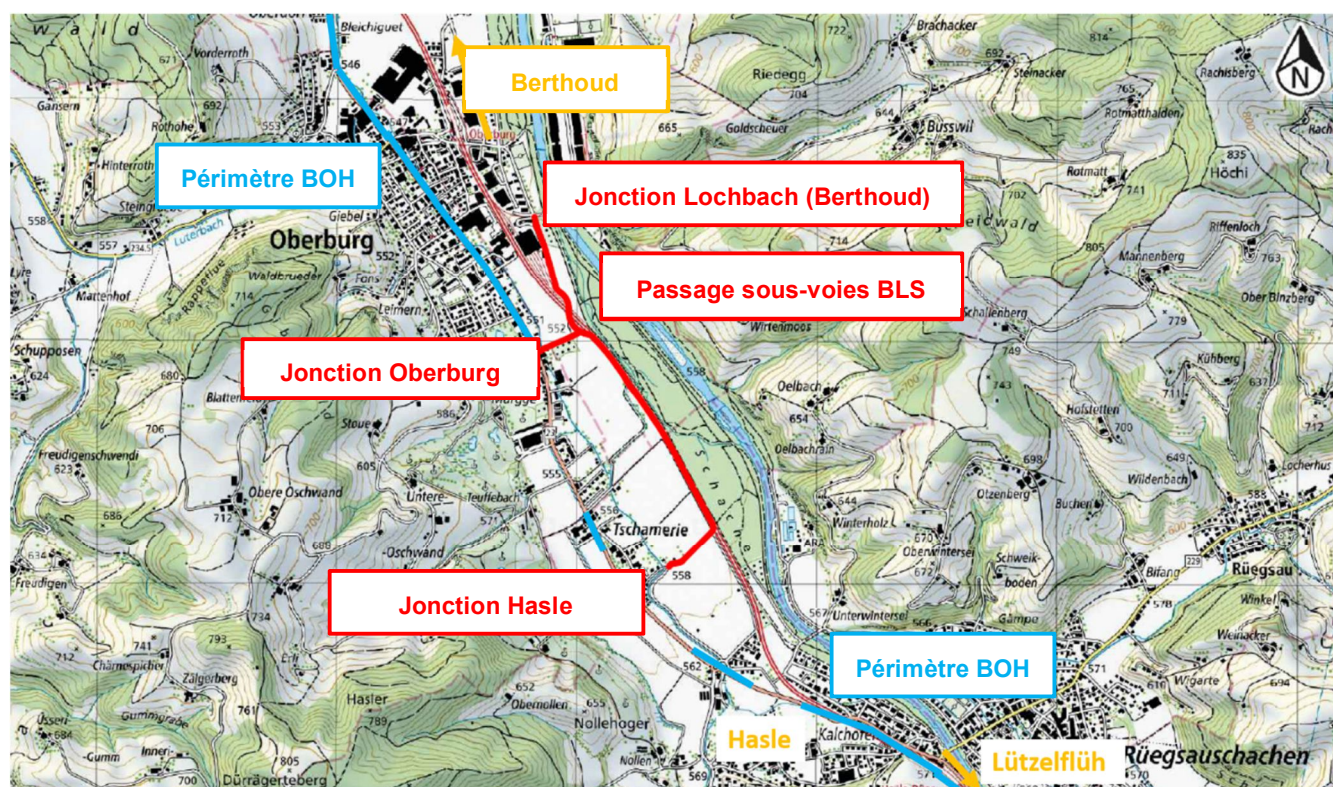
3.1 Situation initiale et besoin

La route cantonale n° 23 (Kirchberg–Berthoud–Ramsei–Huttwil) est une route principale jouant un rôle important dans le 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, qui circulent à une vitesse pouvant aller jusqu'à 80 km/h.

Le tronçon de route cantonale entre la jonction Hasle et la jonction Oberburg se situe en dehors du périmètre du projet « Réaménagement du réseau routier Berthoud–Oberburg–Hasle ». Etant donné que ce

tronçon continuera à présenter un niveau de trafic élevé, la situation restera dangereuse pour les cyclistes.

Au vu de la nécessité de remédier le plus rapidement possible aux déficits en matière de sécurité pour les cyclistes, le projet de piste cyclable a été détaché du projet global et traité comme un projet séparé. Après une procédure de participation publique, le plan de route pour une nouvelle piste cyclable (en rouge sur le plan ci-après) a été élaboré. Il a été approuvé le 14 juin 2021 suite à la mise à l'enquête publique.



III. : Plan de situation avec périmètre du projet (ligne rouge)

3.2 Description du projet

Il est prévu de réaliser une piste cyclable séparée le long de la ligne ferroviaire de BLS Netz SA (BLS) afin de permettre aux différents usagers de la route de se croiser en toute sécurité tout en assurant une utilisation rationnelle des ressources disponibles. Concrètement, la piste cyclable comprendra les dimensions et les éléments suivants :

- Une piste cyclable de 3,5 m de large et un accotement de 0,5 m de chaque côté, qui permettra aux cyclistes de croiser également des véhicules agricoles à vitesse réduite. Sur une distance d'env. 700 m, un chemin agricole existant sera consolidé. Un nouveau tronçon cyclable sera aménagé sur une distance d'env. 1 100 m, qui fera la jonction entre Berthoud et Hasle b. Burgdorf. De par sa largeur, la piste cyclable répond également aux exigences posées aux itinéraires prioritaires pour cyclistes.
- Une piste cyclable de 2,5 m de large avec un accotement de 0,5 m de chaque côté sur une distance de 200 m, qui permettra de relier la commune d'Oberburg.
- Un passage souterrain de 5,0 m de large passant sous les voies du BLS, qui pourra être utilisé à la fois par les cyclistes et les piétons souhaitant se rendre à la zone de détente d'Oberburgschachen depuis Oberburg.

- Une installation d'infiltration qui évacuera les eaux provenant du passage sous-voies et des voies du BLS, financée avec la participation du BLS.
- Un pont de 4 m de large au-dessus du cours d'eau aménagé à des fins de délestage (« Entlastung Biembach »).

La piste cyclable est un projet important de niveau 3 « Projets d'amélioration de la sécurité routière et de compatibilité du trafic avec le site » conformément au plan du réseau routier. Elle permet de combler une lacune importante du réseau cyclable (lacune n° 46 du réseau, conformément au plan sectoriel cantonal pour le trafic cycliste). Le tronçon est par ailleurs situé dans le corridor pour l'évaluation d'itinéraires prioritaires pour les vélos. Partie intégrante de deux projets d'agglomération de Berthoud, le projet répond à un besoin ancré au niveau régional et bénéficie à ce titre de subventions de la Confédération.

Le projet a été développé, priorisé et limité à l'essentiel à l'aide du guide « Standards pour les routes cantonales »¹.

Les largeurs minimales admissibles ont été définies conformément aux normes VSS applicables. La piste cyclable prévue permet aux usagers et usagères de circuler en toute sécurité sur les routes communales, auxquelles elle est raccordée et qui sont moins empruntées, jusqu'au centre de Hasle et de Berthoud, à l'écart de la route cantonale. Grâce à la jonction Oberburg et au raccordement au réseau de routes communal, la piste cyclable offre une liaison directe entre Berthoud et Hasle ainsi qu'une meilleure accessibilité au réseau cyclable à l'ensemble des usagers et usagères.

Avec un montant d'environ 3,7 millions de francs, le passage souterrain sous les voies du BLS représente plus de la moitié des coûts totaux du projet de piste cyclable, étant donné qu'il est situé dans une zone d'eaux souterraines et qu'il faudra tenir compte du trafic du BLS lors de sa construction. Comparé aux autres options, il reste toutefois la solution la plus intéressante. Un passage sur voies entraînerait une perte de terrains plus importante et des coûts plus élevés ; le BLS circule sur un remblai, et la présence des lignes de contact exigerait une hauteur trop importante pour le passage. Un passage à niveau aurait entraîné des durées de fermeture trop importantes ou requis de vastes adaptations des installations de sécurité du BLS, pour lesquelles les autorisations nécessaires n'étaient pas garanties. D'autres points de croisements envisageables ont été étudiés ainsi que la possibilité d'éviter entièrement un croisement des voies du BLS ; cette dernière option aurait toutefois été synonyme d'atteintes importantes à la zone alluviale « Oberburger Schachen », d'importance nationale, ou impacté de manière disproportionnée des terrains privés.

Plusieurs autres tracés ont été étudiés. L'option retenue a paru être la seule susceptible de recevoir une autorisation tout en n'empiétant pas de manière excessive sur des propriétés privées. La réalisation d'une bande cyclable le long de la route cantonale n'aurait pas permis d'améliorer suffisamment la sécurité des cyclistes. Une séparation structurelle est nécessaire au vu de l'importance du trafic, avec des véhicules circulant sur certains tronçons à 80 km/h (vitesse autorisée). A l'intérieur des localités, la place nécessaire à l'élargissement de la route n'était pas disponible et des maisons auraient dû être démolies ou déplacées.

3.3 Calendrier

Afin de pouvoir permettre aux cyclistes de circuler en dehors du périmètre du projet pendant les travaux de réaménagement routier Berthoud–Oberburg–Hasle, il est prévu de commencer les travaux sur le tronçon à ciel ouvert dès 2023.

¹ Guide « Standards pour les routes cantonales »

3.4 Conséquences d'un abandon du projet

Sans cette piste cyclable, il n'existerait toujours pas de manière sûre pour les cyclistes de circuler entre Hasle et Oberburg. La chaussée étant trop étroite et la circulation très importante, la situation resterait dangereuse pour tous les usagers et usagères de la route en raison de dépassements risqués.

La contribution fédérale de 1,9 million de francs est garantie si la piste cyclable est construite d'ici 2027. Un abandon du projet signifierait la perte des subventions fédérales déjà accordées ainsi que des subventions fédérales annoncées.

Les piétons et piétonnes pourraient uniquement accéder à la zone de détente située le long de l'Emme en faisant d'importants détours.

4. Répercussions sur les finances et sur le personnel

4.1 Récapitulatif des coûts

Niveau des prix : 1^{er} janvier 2020 ; 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 de l'indice.

Coûts totaux	CHF	7 048 000
./. subvention assurée par le BLS	– CHF	127 000
./. subvention assurée par la commune d'Oberburg	– CHF	82 000
./. subvention assurée par la Confédération (convention de financement n° 13550051)	– CHF	1 900 000
Montant du crédit déterminant pour l'autorisation de dépenses	CHF	4 939 000
./. frais d'étude du projet déjà autorisés (autorisation de dépenses DTT du 10 août 2016)	– CHF	450 000
Total des dépenses à autoriser	CHF	4 489 000

Les coûts supplémentaires liés au renchérissement sont approuvés par le présent arrêté (art. 151 OFP).

Il s'agit de dépenses nouvelles et uniques au sens des articles 46 et 48, alinéa 1 LFP.

Le projet figure dans le plan du réseau routier 2022-2037 du 12 mai 2021. L'arrêté sur le crédit est soumis à la votation populaire facultative.

4.2 Subventions de tiers

La commune d'Oberburg prend en charge les 82 000 francs nécessaires à la réalisation d'une sortie supplémentaire au niveau du passage sous-voies. Le BLS assume quant à lui une participation financière de 127 000 francs pour l'installation d'infiltration du système d'évacuation des eaux.

Pour le projet de piste cyclable initial, qui s'appuyait sur un montant de 900 000 francs donnant droit à des subventions fédérales et sur un taux de subventionnement de 40 %, la Confédération a prévu une contribution de 360 000 francs dans le cadre du projet d'agglomération de Berthoud de 2^e génération. Cette subvention doit être versée après approbation du crédit par le canton jusqu'au 2027 au plus tard,

via la convention de financement avec la Confédération et le canton. Le droit aux subventions fédérales convenues dans ce but s'éteint après cette date.

Lorsqu'il est apparu au cours de la phase d'étude de projet que le coût total de la piste cyclable allait augmenter de manière considérable, passant de près d'un million à 7 millions de francs en raison de la nécessité de réaliser un passage sous-voies, une nouvelle demande de moyens fédéraux a été faite dans le cadre du projet d'agglomération de Berthoud de 3^e génération.

La Confédération verse un montant forfaitaire de 1,9 million de francs en fonction de la superficie du passage sous-voies et de la piste cyclable en mètres linéaires. La convention de financement avec la Confédération est terminée et les subventions fédérales sont garanties à hauteur de ce montant.

4.3 Financement

Il s'agit d'un crédit d'engagement au sens de l'article 50 LFP, octroyé sous forme de crédit d'objet selon l'article 52 LFP, relayé en principe par les paiements mentionnés sous le chiffre 5 du projet d'arrêté ci-joint et inscrits au budget et au plan financier.

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

Ces informations figurent dans l'annexe « Complément d'information sur l'autorisation de dépenses ».

4.5 Répercussions sur le personnel

La nouvelle piste cyclable cantonale est raccordée aux réseaux communaux de Berthoud et de Hasle. A l'instar des autres pistes cyclables cantonales, l'entretien courant incombe aux communes, sur mandat et à la charge du canton.

4.6 Economies et coûts induits

Les coûts induits pour l'entretien courant de la piste cyclable ainsi que pour l'entretien du système de pompage faisant partie de l'installation d'infiltration s'élèvent à environ 10 000 francs par an.

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. Le nouveau tronçon permet en outre un itinéraire continu et sûr pour les usagers et usagères de la route les plus vulnérables.

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

6.1 Economie et société

Le présent projet permet de créer une liaison cyclable sûre, attrayante et praticable par tous les temps allant de Hasle jusqu'au 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

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 en surface une zone de protection des eaux souterraines créée à titre préventif. Le passage sous-pistes est conçu de manière à être à l'extérieur de la zone protégée.

Au niveau de la jonction Lochbach, des arbres doivent être élagués afin d'améliorer la visibilité. Aucune autre surface forestière n'est concernée.

Dans le cadre du projet, 10 600 m² de terrain seront définitivement requis, dont 6 500 m² de surface d'assèchement. La surface restante consiste en des terrains agricoles, déjà utilisés à l'heure actuelle comme chemins agricoles. Pendant la durée de la construction, env. 18 000 m² supplémentaires de terres cultivables seront mobilisés de manière temporaire. Ils seront remis en état à l'issue des travaux.

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, nous proposons d'approuver le projet d'arrêté ci-joint.

Annexes :

- Projet d'arrêté
- Plan d'ensemble

Annexe supplémentaire à l'attention de la Commission des infrastructures et de l'aménagement du territoire :

- Devis