



Rapport

Date de la séance du CE : 23 février 2022
Direction : Direction des travaux publics et des transports
N° d'affaire : 2021.BVD.8960
Classification : Non classifié

Route cantonale n° 23 Kirchberg – Berthoud – Ramsei – Huttwil ; communes de Lyssach, Berthoud, Oberburg, Hasle b. B. 10273 / réaménagement du réseau routier de Berthoud – Oberburg – Hasle ; crédit d'engagement pour la réalisation ; crédit d'objet et arrêté d'exécution sur le crédit-cadre d'investissement 2022-2025 pour les transports publics

Table des matières

1.	Synthèse	2
2.	Bases légales	3
3.	Description de l'affaire/du projet	3
3.1	Contexte	3
3.2	Objectifs et description du projet	3
3.3	État de l'approbation du plan de route, risques et début prévu pour les travaux	6
4.	Place de l'arrêté dans le programme gouvernemental de législature et d'autres planifications importantes	6
5.	Répercussions sur les finances, l'organisation et le personnel	7
5.1	Coûts totaux	7
5.2	Coûts à la charge du canton, nature et qualification de la dépense, autorisation de dépenses	7
5.3	Financement	8
5.4	Coûts induits	10
5.5	Répercussions sur le personnel	10
5.6	Indications sur les frais d'investissement préservant la valeur et ceux générant une plus-value, sur la durée d'utilisation et sur les amortissements	10
6.	Répercussions sur les communes	10
7.	Répercussions sur l'économie, l'environnement et la société	11
7.1	Économie et société	11
7.2	Environnement et besoin en terrain	11
8.	Conséquence d'un abandon du projet	12
9.	Proposition	12

1. Synthèse

L'objectif du présent arrêté est d'autoriser la réalisation du réaménagement du réseau routier de l'Emmental. Depuis des décennies, les localités de Berthoud, Oberburg et Hasle b. B. subissent un trafic intense, de retards des bus et de nombreuses lacunes en matière de sécurité routière lacunaire. La desserte par les transports publics est par ailleurs insuffisante, ce qui constitue un frein au développement économique et pénalise l'Emmental. Le but du projet est de délester les localités du trafic, d'améliorer le trafic privé et public, mais aussi de contribuer à l'essor économique de la région et d'augmenter la sécurité des usagères et usagers de la route.

À Berthoud, le trafic sera rendu plus fluide grâce à l'aménagement de deux passages sous-voies ainsi que des mesures sur les routes existantes. Les localités d'Oberburg et Hasle b. B. seront contournées et leurs traversées délestées du trafic et réaménagées.

Il s'agit d'un projet d'importance stratégique longuement préparé via une large participation. Il soutient les objectifs relatifs à l'aménagement du territoire ainsi que les objectifs économiques pour la région Berthoud-Emmental et est le résultat d'une participation active de tous les groupes d'intérêts. Le projet tient compte autant que possible des impératifs environnementaux et son impact sur les valeurs naturelles est très faible. Les éventuelles atteintes à l'environnement seront totalement compensées. Le projet bénéficie en outre d'une large adhésion de la population.

Le crédit demandé au Grand Conseil pour la construction des routes s'élève à 313,87 millions de francs (coûts totaux de 424,37 millions de francs, déduction faite des dépenses déjà approuvées pour l'étude de projet de 16,4 millions de francs, d'une subvention fédérale dans de 92,2 millions de francs dans le cadre du programme d'agglomération de Berthoud de 3^e génération et des dépenses de 1,9 million de francs pour les transports publics que le Conseil-exécutif doit approuver). Les coûts bruts pour des mesures favorisant les transports publics de 1,9 million de francs seront financés avec 1,27 million de francs nets issu du crédit-cadre 2022–2025 pour les transports publics et soumis à l'approbation du Conseil-exécutif.

Le financement est assuré pour près de trois quarts de ce grand projet. La Confédération apporte son soutien financier dans le cadre du projet d'agglomération de Berthoud de 3^e génération avec 92,2 millions de francs. Des contributions d'autres parties concernées à hauteur d'environ 7,47 millions de francs sont prévues. Le financement des coûts à la charge du canton à hauteur de près de 212 millions de francs sera assuré par des avoirs encore disponibles du Fonds cantonal de couverture des pics d'investissement. Les coûts restants à la charge du canton se situent ainsi dans une fourchette permettant un financement avec les ressources ordinaires du canton. Cela représente l'opportunité unique de trouver une solution à un problème de longue date qui devient de plus en plus urgent pour la région en tenant compte de la situation financière du canton.

Le maître d'ouvrage est le canton de Berne, représenté par l'Office des ponts et chaussées de la Direction des travaux publics et des transports.

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 38–40, 49 et 52–56
- Ordonnance du 29 octobre 2008 sur les routes (OR, RSB 732.111.1), articles 17 ss
- Loi du 16 septembre 1993 sur les transports publics (LCTP ; RSB 762.4), articles 4, 5 et 12
- Loi du 27 novembre 2000 sur la péréquation financière et la compensation des charges (LPFC ; RSB 631.1), article 29
- 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 2022–2037, approuvé avec l'ACE 702/2021 du 9 juin 2021 (2020.BVD.3739)
- Plan sectoriel pour le trafic cycliste du 3 décembre 2014, adaptation du 27 mai
- Projet d'agglomération de Berthoud, 3^e génération, décision de novembre 2016
- La convention de prestations du 5 décembre 2019 entre la Confédération et le canton relative au projet d'agglomération de de Berthoud de 3^e génération
- Arrêté fédéral du 28 septembre 2021 sur le crédit supplémentaire pour une participation aux mesures « contournement d'Oberburg » dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération
- Conception régionale des transports et de l'urbanisation (CRTU) Emmental 2021, approuvé le 1^{er} novembre 2021
- ACE du 16 mars 2015 concernant l'allocation des avoirs encore disponibles du Fonds de couverture des pics d'investissement selon l'article 3 de la loi sur le Fonds d'investissement (2014.RRGR.817)
- ACE du 10 mars 2021 « Subventions d'investissement dans les transports publics, crédit-cadre 2022-2025 », (2020.BVD.3722)
- ACE 1232/2016 du 9 novembre 2016 « Directives du Conseil-exécutif sur les compétences en matière de financement des investissements dans les transports publics »
- Plan de route du 10 janvier 2022

3. Description de l'affaire/du projet

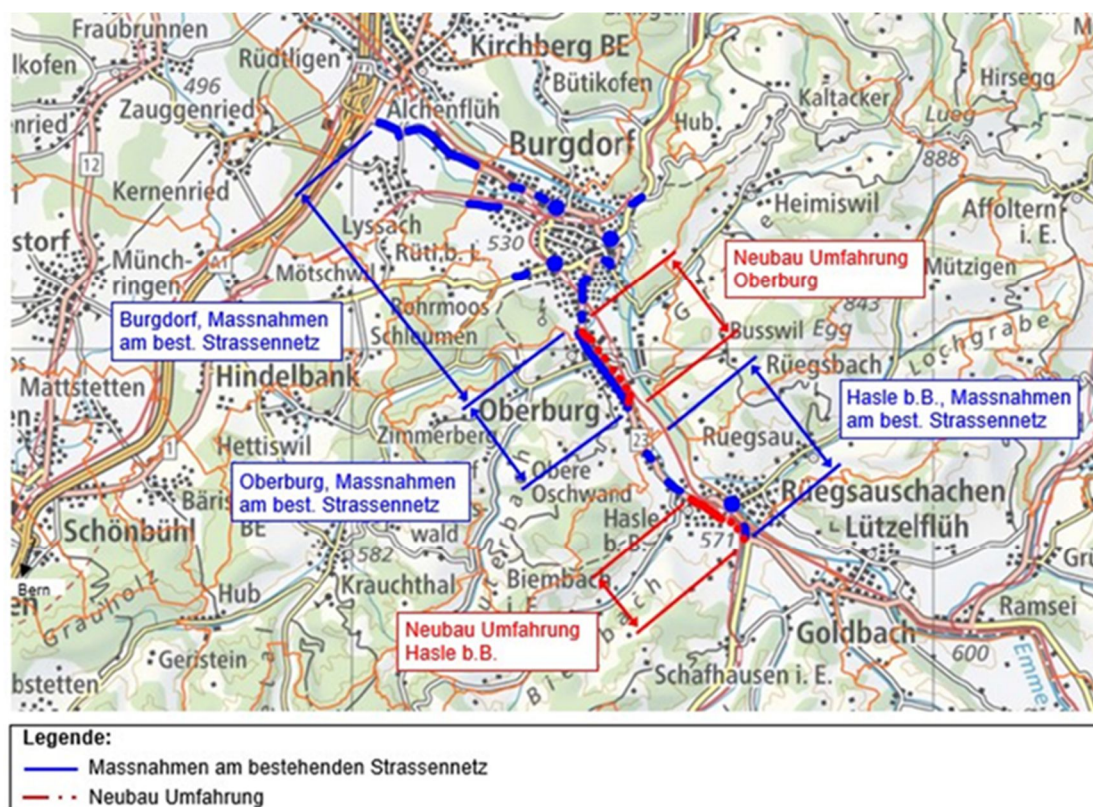
3.1 Contexte

La population de la région de Berthoud et du Bas-Emmental subit depuis près de cinq décennies les nuisances dues au trafic routier. Quelque 20 000 véhicules traversent en effet chaque jour les localités de Berthoud, Oberburg et Hasle. Selon les prévisions, ce nombre passera à 22 000 véhicules d'ici 2040. À l'heure actuelle, des embouteillages se produisent chaque jour en semaine aux endroits critiques de Hasle b. B., Oberburg et Berthoud, empêchant les bus de respecter les horaires. Les pendulaires ainsi que les voyageuses et voyageurs ratent les correspondances, ce qui les amène à privilégier l'utilisation de leur voiture. Les riveraines et riverains souffrent de la pollution et du bruit, les personnes qui se déplacent à pied ou à vélo sont contraintes de faire des détours ou doivent prévoir des temps d'attente importants. La sécurité routière n'est en outre pas garantie pour les pour les enfants et adolescents.

3.2 Objectifs et description du projet

Après des clarifications approfondies réalisées sur plusieurs années dans tous les domaines concernés, le présent projet propose une solution efficace et durable pour résoudre la problématique liée au trafic. À Berthoud, le trafic sera rendu plus fluide grâce à l'aménagement de deux passages sous-voies ainsi que des mesures sur les routes existantes. Les localités d'Oberburg et Hasle b. B. seront contournées et leurs traversées délestées du trafic et réaménagées. Sur la base des prévisions pour 2040, la traversée de la localité d'Oberburg pourra être délestée de 70 % du trafic motorisé et celle de Hasle b. B. de 50 %.

Avec une nette amélioration de la fluidité du trafic dans le périmètre du projet et la suppression des points accidentogènes, les agglomérations seront délestées des nuisances liées au trafic, ce qui permettra leur développement vers l'intérieur. L'offre des transports publics sera plus attractive et la desserte du site économique de l'Emmental sensiblement optimisée. La sécurité routière sera en outre nettement accrue pour les usagers de la route les plus vulnérables.



III. 1 : Périmètre de projet de réaménagement routier du tronçon Berthoud–Oberburg–Hasle

3.2.1 Mesures à Berthoud et Lyssach-Schachen

À Berthoud, centre régional avec un important trafic entrant et sortant et un trafic de transit plutôt modéré, les deux passages à niveau Spital et Buchmatt seront remplacés par des passages sous-voies. Les embouteillages et les allongements quasi quotidiens des temps de trajet appartiendront ainsi au passé. Grâce aux mesures de gestion du trafic (priorité aux TP, couloirs de bus, dosage du trafic), la traversée de Berthoud sera plus fluide, également aux heures de pointe et les horaires des transports publics respectés. Le réseau routier sera amélioré dans l'optique d'utiliser de manière optimale les capacités limitées en assurant la régularité et la fluidité, et de sécuriser notamment davantage l'espace routier pour le trafic piétonnier et cycliste.

Le trafic routier sera géré aux heures de pointe. En cas de surcharge, les feux de signalisation permettront le transfert des embouteillages et de leurs nuisances dans des zones d'attente situées, dans la mesure du possible, à la périphérie de l'agglomération. Lorsque la situation de trafic se détendra, les mesures seront supprimées. Afin de garantir la stabilité de l'horaire des transports publics, des couloirs de bus (autorisés aux cyclistes) leur permettant d'éviter les bouchons sont prévus au niveau des feux de signalisation. Lorsqu'il n'est pas possible ou pas nécessaire d'avoir des couloirs de bus à disposition, un système de commande donnera la priorité aux bus aux feux de signalisation.

Les mesures suivantes sont prévues :

- Couloir de bus avec système de dosage et de commande pour donner la priorité aux bus des transports publics (Lyssach-Schachen, Kirchbergstrasse, Oberburgstrasse)
- Système de dosage (Lyssachstrasse, Bernstrasse, Wynigenstrasse, carrefour Lyssach-Schachen, débouché de la Heimiswilstrasse)
- Système de commande pour donner la priorité aux bus des transports publics (carrefour Lyssach-Schachen, giratoire Tiergarten, giratoire Rössli)
- Remplacement des passages à niveau existants par des passages sous-voies (Buchmatt, Spital)

3.2.2 Mesures à Oberburg et Hasle b. Berthoud

Le nouveau tronçon contournera le centre de la localité d'Oberburg dans un tunnel qui sera creusé avant de rejoindre la route cantonale au niveau de la jonction « Oberburg Sud » et de poursuivre jusqu'à l'entrée du village d'Hasle b. B. Dans le village, il passera à l'ouest de la ligne de chemin de fer Berthoud – Thoune de BLS, puis sous cette dernière via un court tunnel qui sera réalisé en tranchée ouverte (Eichholz) et débouchera à nouveau dans la route cantonale avant l'intersection de Riffershüseren. Il s'agit en l'occurrence d'une route à deux voies, de 7,5 mètres de large (chaussée) et réservée au trafic motorisé. Dans le même temps, le réseau routier sera optimisé.

Le contournement d'Oberburg déleste fortement la traversée de la localité entre le point nodal de correspondance Oberburg Sud et Oberburg Nord du trafic de transit. Un trafic journalier moyen (TJMO) de 6000 véhicules demeure sur l'Emmentalstrasse entre le carrefour Löwenkreuzung et le point nodal de correspondance Oberburg Sud, soit près de 30 % des prévisions de trafic pour 2040. Une des mesures d'accompagnement impérative pour le contournement est la réorganisation et le réaménagement, et donc la valorisation, de l'Emmentalstrasse au centre de la localité. Entre le point nodal de correspondance Oberburg Nord et le carrefour du Löwenkreuzung, l'Emmentalstrasse fait la liaison avec le Krauchthal et reste une route cantonale principale.

Le contournement de Hasle b. B. permet de délester la traversée de la localité de Hasle b. B. de près de 50 % du trafic de transit. Un TJMO de 9000 véhicules est estimé sur la Kalchhofenstrasse pour 2040. Les mesures de délestage de la Kalchhofenstrasse entraînent un réaménagement et une valorisation du nœud de trafic ainsi qu'un réagencement des arrêts de bus. Cela permettra la réorganisation de la zone de la gare, qui sera planifiée par BLS et la commune dans le cadre d'un projet tiers. Les éventuelles subventions pour les plateformes de correspondance seraient financées par le biais du crédit-cadre pour les transports publics et ne doivent donc pas être calculées avec la présente demande de crédit.

Nouvelles routes de contournement d'Oberburg et d'Hasle b. B. :

- Tronçon de route (à ciel ouvert)
- Tunnel qui sera creusé à Oberburg (tunnel Oberburg)
- Tunnel qui sera réalisé en tranchée ouverte à Hasle b. B. (tunnel Eichholz)
- Trois jonctions (carrefour Oberburg Nord et Sud, carrefour Kalchhofenstrasse)

Mesures sur le réseau routier à Oberburg et à Hasle b. B. :

- Transformation de la route à Oberburg
- Transformation de la route à Tschamerie
- Transformation du giratoire Biembach avec système de commande pour donner la priorité aux bus des TP
- Transformation du carrefour de la place de la gare avec possibilité d'adapter l'esplanade de la gare à Hasle b. B.
- Passage à niveau d'Hasle accessible au trafic lent (interdit aux voitures)

3.2.3 Mesures visant à privilégier les transports publics

Le réaménagement du réseau routier prévoit d'importantes mesures pour les transports publics. Des couloirs de bus seront aménagés à Berthoud et Lyssach-Schachen (Lyssach-Schachen, Kirchbergstrasse, Oberburgstrasse), et des mesures privilégiant les transports publics seront réalisées aux carrefours Lyssach-Schachen, Bernstrasse/Steinhofstrasse ainsi qu'aux giratoires Tiergarten et Rössli. À Hasle, ces mesures concernent le giratoire Biembach ainsi que le débouché de la Dorfstrasse dans la Kalchhofenstrasse. Les deux nouveaux passages sous-voies Spital et Buchmatt favorisent également une meilleure desserte par les bus grâce à la suppression des passages à niveau et donc des temps d'attentes lors de la fermeture régulière des barrières.

Les mesures de réaménagement seront financées par les propriétaires des routes. Conformément au chiffre 7.7 des « Directives du Conseil-exécutif sur les compétences en matière de financement des investissements dans les transports publics » (ACE 1232/2016), les signaux lumineux servant exclusivement à privilégier les transports publics (TP) seront financés par le crédit-cadre pour les transports publics.

3.3 État de l'approbation du plan de route, risques et début prévu pour les travaux

Le plan de route a été approuvé le 10 janvier 2022. Il n'est toutefois pas encore entré en force. Il faut s'attendre à des oppositions malgré la pesée globale des intérêts privés et publics, le choix de la variante causant le moins de perturbations et des mesures de compensation aussi importantes que possible.

La phase de construction débutera en 2023 avec l'étude de projet de réalisation et l'appel d'offres pour la réalisation des travaux. Ceux-ci commenceront dès 2025, sous réserve de retards juridiques, et dureront environ dix ans.

4. Place de l'arrêté dans le programme gouvernemental de législature et d'autres planifications importantes

Le projet est conforme aux objectifs : « Le canton de Berne est un pôle attractif pour l'innovation et l'investissement. Il encourage la recherche et l'économie à travailler en réseau ». Il est également conforme aux principes suivants de la stratégie globale de mobilité du canton de Berne :

- Gérer le trafic motorisé de manière sûre et acceptable en désengorgeant les traversées de localités et en optimisant la gestion du trafic sur le réseau routier.
- Éviter ou limiter l'augmentation du trafic en offrant des itinéraires plus courts entre les lieux d'habitation, de travail, d'approvisionnement, de loisirs.
- Transférer le trafic vers des moyens de transport plus écologiques (marche, vélo, transports publics).
- Garantir la desserte interne et les liaisons vers l'extérieur grâce à un réseau de TP efficace et attractif.
- Fournir à l'agglomération un réseau routier sûr et performant avec un bon raccordement à l'autoroute. Résoudre les problèmes de trafic sur l'axe de passage entre Kirchberg et Hasle b. B. et améliorer la sécurité du trafic.
- Fournir à l'agglomération un réseau cycliste et piétonnier sûr et attractif. Créer des liaisons sûres, continues et rapides, en particulier entre Kirchberg et Hasle b. B. et sur les axes radiaux.

5. Répercussions sur les finances, l'organisation et le personnel

5.1 Coûts totaux

Coûts totaux ; niveau des prix au 1^{er} décembre 2018 ; indice des prix de la construction dans l'espace Mittelland pour renchérissement avant contrat ; indice des coûts de production (ICP) de la Société Suisse des Entrepreneurs (SSE) pour le renchérissement après contrat des prestations de construction ; norme SIA 126 pour le renchérissement après contrat des prestations de planification.

Construction de routes (brut, y c. réserves)	CHF 422 472 000
Transports publics (brut, y c. tiers communal)	CHF 1 900 000
Coûts totaux bruts	CHF 424 372 000

5.2 Coûts à la charge du canton, nature et qualification de la dépense, autorisation de dépenses

Coûts totaux	CHF 424 372 000
déduction faite de la contribution à la promotion des transports publics (brut) <u>à approuver par le Conseil-exécutif, après déduction du tiers communal : 1 266 667 CHF</u>	– CHF 1 900 000
Coûts Construction de routes	CHF 422 472 000
dont :	
Part tronçon de Berthoud	CHF 61 048 000
Part tronçon de Oberburg	CHF 278 235 000
Part tronçon de Hasle	CHF 83 189 000
Total Construction de routes	CHF 422 472 000
déduction faite de la subvention fédérale garantie par l'arrêté fédéral du 28 septembre 2021	– CHF 92 200 000
Crédit déterminant pour l'autorisation de dépenses	CHF 330 272 000
selon l'article 143 et en application par analogie de l'article 147, alinéa 2 OFP	
déduction faite des frais d'étude approuvés par le Grand Conseil le 5 septembre 2012 et le 8 septembre 2016	– CHF 16 400 000
Crédit à approuver pour la construction de route	CHF 313 872 000

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

Comme il s'agit d'une nouvelle construction, qui apporte une augmentation substantielle de capacité pour le trafic individuel motorisé, un crédit d'objet du Grand Conseil est requis, conformément à l'article 55, alinéa 1 de la loi sur les routes.

Le Parlement fédéral a approuvé une subvention tirée du programme d'agglomération de Berthoud d'un montant maximal de 92,2 millions de francs pour le projet. Ce montant a été déduit de la présente demande de crédit. Il s'agit donc d'un crédit net. Des contributions de tiers d'environ 7,47 millions de francs sont également attendues, mais pas garanties. Ces dernières n'ont donc pas encore pu être déduites du crédit demandé.

L'arrêté d'exécution sur le crédit-cadre d'investissement pour les transports publics relève de la compétence du Conseil-exécutif. Celui-ci approuve l'utilisation de ressources tirées du crédit-cadre sous réserve de l'accord du Grand Conseil et d'une éventuelle votation populaire.

Le présent arrêté autorise les coûts supplémentaires liés au renchérissement (Art. 151 OFP).

5.3 Financement

Il s'agit d'un crédit d'engagement au sens de l'article 52 LFP et d'un arrêté d'exécution sur un crédit-cadre au sens de l'article 149 LFP, qui seront relayés par les paiements prévus au chiffre 5 du projet d'arrêté. Ces derniers sont inscrits dans le budget et le plan intégré mission-financement de la Direction des travaux publics et des transports.

Le financement se base sur trois piliers. La Confédération a promis des ressources tirées du programme d'agglomération et le Grand Conseil a alloué les avoirs encore disponibles du Fonds de couverture des pics d'investissement au projet. Le financement restant provient des moyens ordinaires pour les infrastructures de transport du canton de Berne.

5.3.1 Fonds fédéraux issus du Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA)

Conformément à la convention de prestations entre la Confédération et le canton portant sur le programme d'agglomération de Berthoud de 3^e génération du 5 décembre 2019 et à l'arrêté fédéral du 28 septembre 2021 sur un crédit additionnel pour une contribution à la mesure « contournement d'Oberburg » prise dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération, la Confédération a garanti la mise à disposition de ressources à hauteur de 92,2 millions de francs pour le réaménagement du réseau routier Berthoud–Oberburg–Hasle.

Ces ressources sont garanties pour les mesures suivantes :

– Réaménagement du réseau routier Berthoud — réfection de la route	CHF	12,37 millions
– Réaménagement du réseau routier Berthoud — gestion du trafic	CHF	2,70 millions
– Contournement d'Oberburg	CHF	77,13 millions

En cas d'abandon du projet, les contributions fédérales seront perdues pour le canton de Berne.

5.3.2 Subventions ou contributions de tiers

Des coûts occasionnés par les propriétaires ou par ceux qui les induisent d'un montant d'environ 7,47 millions de francs seront financés par les communes ou d'autres tiers. Il s'agit de coûts supplémentaires pour un meilleur standard de construction ou une modification d'un nœud routier. Pour de telles prestations supplémentaires, il faudra convenir d'une clé de répartition des coûts sur la base du projet de construction (devis compris).

5.3.3 Financement partiel au moyen d'avoirs encore disponibles du Fonds de couverture des pics d'investissement

Avec sa décision du 16 mars 2015 sur l'allocation des avoirs encore disponibles du Fonds de couverture des pics d'investissement selon l'article 3 de la loi sur le Fonds d'investissement (2014.RRGR.817), le

Grand Conseil a alloué tous les avoirs encore disponibles du Fonds de couverture des pics d'investissement (282,491 millions de francs) aux deux réaménagements du réseau routier Berthoud–Oberburg–Hasle et Aarwangen–Langenthal Nord.

La répartition de ces avoirs parmi les deux projets se fait au pro rata des coûts nets estimés à la charge du canton.

	Aarwangen	Berthoud	Total
Coûts totaux	194 100 000	424 372 000	
moins subvention Confédération	– 45 484 500	– 92 200 000	
moins participation communes/tiers	– 43 527 250	– 7 470 000	
Coûts nets pour le canton	105 088 250	324 702 000	429 790 250
Proportion des coûts totaux %	24.45 %	75.55 %	100 %
Arrondi %	25 %	75 %	100 %
Part minimale des avoirs encore disponibles (arrondi)	70 491 000	212 000 000	282 491 000
Moyens ordinaires nécessaires	34 597 250	112 702 000	147 299 250

Si les deux projets sont réalisés, le présent projet disposera donc de 70,5 millions de francs. Si le réaménagement du réseau routier de Berthoud–Oberburg–Hasle ne devait pas être réalisé, l'ensemble des avoirs restants (282,5 millions de francs) serait attribué au présent projet.

Avec l'approbation du crédit, le Grand Conseil décide avant fin 2022, conformément aux délais mentionnés au point 5 de l'arrêté du 16 mars 2015, de l'allocation des moyens tirés du Fonds de couverture des pics d'investissement. Si l'entrée en vigueur de la décision de crédit devait être repoussée en raison d'un référendum financier, le point 7 du présent arrêté du Grand Conseil indique clairement que le délai défini au point 5 de l'arrêté du 16 mars 2015 a été tenu ou est prolongé suite à la validation des résultats de la votation populaire.

5.3.4 Moyens ordinaires, rapport au plan cantonal d'investissement intégré (PII) et à la priorisation des investissements dans le domaine du génie civil

Les moyens sont prévus dans le PII (voir annexe « Complément d'information sur l'autorisation de dépenses »).

L'OPC élabore actuellement une nouvelle priorisation de ses investissements à la suite de l'adoption de la motion von Arx (« Priorisons les investissements dans les travaux publics également ! »), à une demande similaire d'explication de la planification dans le cadre du budget 2022 et à la nécessité de maintenir la valeur des ouvrages d'art. Tous les domaines sont analysés et divers scénarios élaborés.

La priorisation concerne aussi les projets de construction de routes. Il faut toutefois tenir compte du contexte de financement unique des projets de réaménagement du réseau routier dans l'Emmental et près d'Aarwangen : des subventions fédérales y seront consacrées et les avoirs encore disponibles du Fonds de couverture des pics d'investissement leur seront alloués, conformément à l'AGC du 16 mars 2015. En cas de renonciation à ces projets, les moyens en question ne pourront pas être utilisés pour d'autres projets de transport (p. ex. rénovation des ouvrages d'art) et seront affectés à l'amortissement des dettes.

Le soutien de la Confédération et l'allocation des avoirs encore disponibles du Fonds de couverture des pics d'investissement pour les deux réaménagements du réseau routier créent une situation unique, étant donné qu'une grande partie des projets est déjà financée. Cela permet de tenir compte de la

situation économique du canton et de ne pas surcharger ses finances. Le Conseil-exécutif décidera chaque année du montant à prélever depuis le Fonds de couverture des pics d'investissement en tenant compte du solde de financement définitif après la clôture des comptes. Le prélèvement annuel maximal correspondra aux dépenses annuelles pour le projet et sera imputé à l'interne.

Au vu de ce qui précède, le Conseil-exécutif estime que la réalisation des projets ne devrait pas être remise en question. Néanmoins, il faudrait étudier la possibilité de repousser temporellement ces projets dans le cadre de la priorisation. Cette option mérite d'être étudiée, d'autant que des oppositions pourraient de toute manière repousser les projets. Dans ce cas, l'allocation des moyens du Fonds de couverture des pics d'investissement offrirait également la flexibilité nécessaire.

5.4 Coûts induits

Les coûts induits s'élèvent à environ 2,48 millions de francs par an pour le canton. Ils se composent des frais d'entretien pour les nouveaux tronçons de route, moins les frais d'entretien pour les tronçons de route à céder dans la traversée d'Oberburg et sur la route cantonale à la gare de Hasle-Rüegsau.

Les coûts de réaménagement des tronçons de route à céder sont inclus dans le présent crédit. Conformément à l'article 12 LR, le canton doit céder les routes exemptes de défauts et sans demander de contrepartie financière. Les communes ne doivent pas participer à ces frais.

5.5 Répercussions sur le personnel

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

5.6 Indications sur les frais d'investissement préservant la valeur et ceux générant une plus-value, sur la durée d'utilisation et sur les amortissements

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

6. Répercussions sur les communes

Le groupe d'information accompagnant le projet représentait toutes les communes et associations concernées. Le projet de réaménagement du réseau routier permettra de désengorger les agglomérations d'Oberburg et de Hasle b. B. en limitant le trafic de passage. Cela offrira des opportunités pour l'urbanisation interne de ces zones. Il en ira de même le long de la traversée de Berthoud, grâce au dosage du trafic prévu dans le projet de réaménagement du réseau routier.

Vivre et travailler en dehors de l'agglomération de Berthoud deviendra plus intéressant grâce aux gains de temps pour le TIM et les TP. Les communes concernées deviendront plus attractives en tant que lieux de résidence. Les prescriptions du plan directeur et de la CRTU de l'Emmental garantissent que les principes de l'urbanisation interne seront respectés.

À Berthoud, le réaménagement du réseau routier aura un impact spatial important, en particulier pour les deux passages sous-voie. Les mesures de protection antibruit ont été élaborées de manière à avoir un impact minimal sur le paysage. Dans la zone de Buchmatt, de nouvelles possibilités de développement s'offriront pour le site de la gare. Les entrées dans la localité sur la Bernstrasse et la Lyssachstrasse seront aménagées plus clairement.

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

7.1 Économie et société

Le projet répond aux exigences des planifications supérieures et s'intègre bien dans la politique d'aménagement du territoire et dans le système de transport existants. Les acteurs économiques, la population, les groupes environnementaux et toutes les parties intéressées ont été impliqués dans la procédure de participation globale. La variante préférée a été choisie par deux tiers des participants durant l'avant-projet. Les travaux se sont poursuivis sur la base de cette variante. Le projet de réaménagement du réseau routier est plébiscité dans la région. Seuls 9 % des votants ont rejeté le projet global durant la procédure de participation, qui a permis de tenir compte de nombreuses demandes.

L'intérêt économique du projet correspond à un rapport coûts-utilité de 1,07, ce qui prouve que l'intérêt dépasse les coûts. Les voies de transports plus rapides renforceront l'espace économique emmentalais et le relieront aux centres économiques suisses. L'interconnexion de la recherche et du développement sera favorisée. Les paysages de Hasle et d'Oberburg et des zones centrales de l'agglomération (Emmentalstrasse à Oberburg et gare de Hasle-Rüegsau) s'amélioreront.

Grâce aux gains de temps de trajet, vivre et travailler dans les zones situées en dehors de l'agglomération de Berthoud (p. ex. Hasle, Lützelflüh, Affoltern, etc.) deviendra plus intéressant, ce qui devrait favoriser les communes concernées. La traversée de Berthoud sera désengorgée grâce au dosage du trafic, ce qui favorisera le développement de la commune. Le projet de construction aura des retombées positives pour tous les moyens de transport, mais en particulier pour les transports publics routiers. Les prescriptions du plan directeur cantonal et de la CRTU de l'Emmental garantissent que les principes de l'urbanisation interne seront respectés.

Le projet réduira considérablement les nuisances sonores et les répercussions environnementales. Le risque d'accident baissera sensiblement, y compris pour les usagères et usagers de la route les plus faibles, à savoir les enfants.

La population locale soutient donc nettement le projet, comme l'a démontré la procédure publique de participation.

7.2 Environnement et besoin en terrain

Des cartes ont été élaborées dans le cadre de l'étude d'opportunité pour les thèmes Urbanisation et Environnement et une étude d'impact environnemental préliminaire a été élaborée lors de l'avant-projet (2015). Les services cantonaux de l'environnement ont soumis le projet de construction à une étude d'impact environnemental approfondie (EIE) conformément aux directives de l'Office fédéral de l'environnement (OFEV). Le projet respecte autant que possible l'environnement. Si des interventions sont inévitables, des mesures de compensation (p. ex. reboisements) sont mises en place et de nouveaux espaces vitaux naturels sont créés. L'OFEV a confirmé que le projet respecte l'environnement dans le cadre d'une audition.

Le projet permettra une meilleure harmonisation entre milieu bâti et trafic. Il améliorera l'efficacité du système de transport global et participera donc au respect des objectifs climatiques.

Le projet nécessitera l'utilisation permanente de 5,7 hectares de terrain, dont environ 3,7 hectares de terres cultivables (2,7 hectares de surfaces d'assolement).

8. Conséquence d'un abandon du projet

Au vu de la situation actuelle et de l'augmentation prévue du trafic, la situation se détériorera fortement en cas d'abandon du projet. Les embouteillages et les temps d'attente augmenteront. Les problèmes de sécurité et d'attractivité pour le trafic cycliste et piétonnier ne seront pas résolus et augmenteront même dans le périmètre du projet. Les nuisances et les immissions pour les riveraines et riverains augmenteront également.

L'axe Hasle b. B./Rüegsau – Oberburg – Hasle b. B. – Kirchberg/Rüdtligen-Alchenflüh est d'importance capitale pour l'Emmental. La région est tributaire d'un réseau routier fonctionnel. L'abandon du projet aurait un impact négatif à long terme sur le développement de la région. Il est possible que les places de travail soient déplacées vers des sites mieux desservis, ce qui provoquerait une véritable hémorragie dans beaucoup de régions de l'Emmental.

9. Proposition

Pour les raisons exposées, nous vous proposons d'approuver le projet d'arrêté ci-joint.

Pièces jointes

- Projet d'arrêté
- Plan d'ensemble

Annexes supplémentaires à l'attention de la CIAT :

- Rapport de synthèse
- Récapitulatif des coûts