

Rapport

Date de la séance du CE: 20 décembre 2017
Direction: Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie
N° d'affaire: 700235
Classification: Non classifié

Route cantonale N° 221, tronçon Interlaken–Grindelwald ; commune de Wilderswil Contournement de Wilderswil Crédit d'engagement pour la réalisation

Table des matières

1	Synthèse	3
2	Bases juridiques	3
2.1	Bases légales	3
2.2	Programmes et plans.....	4
3	Description de l'affaire	4
3.1	Rappel.....	4
3.2	Objectifs du projet.....	5
3.3	Description du projet.....	6
3.3.1	La route de contournement.....	6
3.3.2	Adaptations de la route cantonale.....	6
3.3.3	Modifications dans le réseau de routes cantonales	6
3.3.4	Tunnel comme corridor d'évacuation pour le projet de protection contre les crues de la Lütschine, Bödeli.....	6
3.4	Besoin en terrain.....	7
3.5	Calendrier	7
4	Place du projet dans d'autres planifications importantes	7
5	Coûts et financement	8
5.1	Coûts, dépenses nouvelles	8
5.2	Nature du crédit et plan financier	8
5.3	Informations sur les investissements préservant la valeur et générant une plus-value, sur la durée d'utilisation et sur les amortissements	9
5.4	Coûts induits.....	9



6	Répercussions sur les communes	9
7	Répercussions sur l'économie, l'environnement et la société	9
8	Résultat de la procédure de consultation / de mise à l'enquête publique	10
9	Proposition.....	10

1 Synthèse

Le village de Wilderswil, qui se trouve entre Interlaken et les destinations touristiques de Grindelwald et de la vallée de Lauterbrunnen où sont situés Wengen et Mürren, est régulièrement le théâtre d'embouteillages les fins de semaines et pendant la haute saison. Cette situation est très éprouvante pour les riverains et les riveraines, présente un risque pour la circulation des piétons et des cyclistes et paralyse les transports publics. En outre, les valeurs limites d'émission de bruit et de polluants sont souvent dépassées. Seul un contournement de l'agglomération permettra de résoudre durablement ces problèmes reconnus depuis des années.

L'ensemble de la zone, qui englobe Grindelwald, Wengen, Lauterbrunnen, Mürren et surtout la région de la Jungfrau inscrite au patrimoine mondial naturel de l'UNESCO, est toute l'année une destination très prisée de visiteurs et visiteuses venus du monde entier. Pour y maintenir et y développer le tourisme, il est primordial que la région bénéficie d'une meilleure desserte. Associé à l'aménagement prévu de l'offre ferroviaire, le contournement de Wilderswil contribuera à une desserte attrayante de la région et renforcera la compétitivité de celle-ci face aux autres destinations touristiques de Suisse.

Le tunnel routier nécessaire à la réalisation du contournement fera parallèlement office de corridor d'évacuation des eaux en cas de crue à Wilderswil. Si l'on se trouvait confronté à un événement extrême, l'eau pourrait ainsi être déversée dans le tunnel via un ouvrage de dérivation sur la Lütschine. Les projets de contournement et d'aménagement des eaux seront donc soumis au Grand Conseil en même temps. Il s'agit en l'occurrence de rendre d'abord une décision sur le présent contournement car il est une condition préalable indispensable à la réalisation du second projet. Le contournement sera aussi réalisé sans changement si la demande de subvention pour le projet de protection contre les crues est rejetée.

Par arrêté du 18 novembre 2009, le Grand Conseil a approuvé le crédit d'étude pour établir le plan de route et, partant, a reconnu la nécessité du contournement. Le projet de contournement et le projet de protection contre les crues de la Lütschine, Bödeli, ont ensuite dû être adaptés de 2013 à 2016 au nouveau projet communal d'accès direct à la zone industrielle sur l'ancien site de l'aérodrome d'Interlaken. C'est la raison pour laquelle la réalisation du contournement initialement prévue en 2014 a été retardée. Le présent projet de réalisation prévoit une route de contournement d'une longueur totale d'environ deux kilomètres comprenant un tunnel sous le centre de la localité ainsi que deux ponts sur la Lütschine.

Le contournement et les modifications qui en découlent (cf. point 3.3.3) vont rallonger le réseau de routes cantonales d'environ 300 mètres.

La demande de crédit s'élève à **70 346 493** francs (coût total de CHF 73 694 722.– moins des contributions de tiers à hauteur de 10 700 francs et les coûts d'étude de projet déjà approuvés de CHF 3 337 529.–). Ce projet figure dans le plan du réseau routier 2014-2029. A titre de projet individuel au sens de l'article 55, alinéa 1 LR, il requiert un crédit d'objet et ne peut donc être financé au moyen du crédit-cadre d'investissement routier.

Le présent arrêté est soumis à la votation facultative.

2 Bases juridiques

2.1 Bases légales

- Loi du 4 juin 2008 sur les routes (LR ; RSB 732.11), articles 3, 38, 39, 49, 52 et 55

- 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 Programmes et plans

- Plan du réseau routier 2014-2029 : ACE 761/2013 ; point 3.2
- Plan sectoriel du canton de Berne pour le trafic cycliste, TTE, décembre 2014
- Plan directeur régional des communications et de l'urbanisation Oberland oriental, Conférence régionale de l'Oberland oriental, octobre 2016
- Plan de route du 6 septembre 2017

3 Description de l'affaire

3.1 Rappel

La traversée de la localité de Wilderswil représente un tronçon critique de la liaison entre Interlaken et les destinations touristiques de Grindelwald et de la vallée de Lauterbrunnen où sont situés Wengen et Mürren. Le secteur de la gare voit passer quotidiennement 12 200 véhicules et jusqu'à 15 000 aux jours de pointe les fins de semaine en été, en automne et en hiver. Ceci n'est pas sans causer des nuisances et des problèmes de circulation. Des embouteillages persistants se forment régulièrement le matin pour accéder à la vallée et, dès l'après-midi jusqu'au soir, pour la quitter. Cette situation représente un danger pour les piétons et les cyclistes et porte atteinte à la qualité de vie des riverains et des riveraines.

Les transports publics en subissent aussi les conséquences, car plusieurs lignes de bus ne peuvent pas atteindre de manière fiable la gare de Wilderswil, qui est un carrefour de correspondances avec les lignes des chemins de fer de l'Oberland bernois (BOB) et du chemin de fer de la Schynige Platte (SPB). Les fins de semaine lorsque le trafic est dense, mais aussi les jours ouvrés en période de vacances, le respect des horaires n'est plus assuré, étant donné que les cars postaux, et ce même en automne, restent bloqués dans les embouteillages qui s'étendent de la sortie de l'autoroute jusqu'à l'embranchement Gsteigwiler. Certains bus accusent un retard tel qu'ils font demi-tour avant d'arriver à destination et les passagers manquent les correspondances des BOB. D'ici à 2030, il faut s'attendre à une augmentation annuelle de la circulation de un pour cent environ, soit un trafic journalier moyen de 14 000 véhicules.

La traversée de la localité de Wilderswil n'est pas conforme aux standards pour les routes cantonales, et ce à plusieurs titres. Il est donc urgent d'intervenir. De grosses lacunes sont à déplorer surtout sur le plan de la mobilité douce et de la sécurité routière. Ces dix dernières années, 91 accidents ont été enregistrés à Wilderswil, lesquels ont fait six blessés graves et 31 blessés légers. En plus des souffrances humaines, le montant des dommages est estimé au total à 788 000 francs. Les mesures mises en œuvre par le canton plusieurs années auparavant et le réaménagement de la traversée de la localité en cours de réalisation ne suffisent pas encore pour améliorer de manière satisfaisante la sécurité des riverains et des usagers de la route les plus vulnérables, ni pour mettre un terme à la paralysie des transports publics. Une route de contournement est la seule solution globale et durable pour résoudre les problèmes de trafic.

En connaissance des lacunes constatées, le Grand Conseil a approuvé le crédit d'étude destiné à l'établissement d'un plan de route pour le contournement le 18 novembre 2009.

Dans l'intérêt du développement régional et compte tenu des terribles dommages causés par les crues de 2005, la Confédération, le canton et les communes concernées poursuivent d'autres projets de construction dans la région de Wilderswil, dont le déroulement devait être coordonné avec l'étude de projet du contournement de Wilderswil :

- Le contournement sera relié à la route de desserte de la zone industrielle sur l'ancien site de l'aérodrome (maîtrise d'ouvrage par les communes de Wilderswil et Matten) et à la jonction autoroutière adaptée de Wilderswil Süd (maîtrise d'ouvrage par l'Office fédéral des routes, OFROU). Le tronçon de route entre la jonction autoroutière et le débouché de la route de desserte dans le contournement passera aux mains du canton après son achèvement et constituera une partie du contournement de Wilderswil.
- Le tunnel du contournement fera aussi partie intégrante du projet de protection contre les crues de la Lütschine, Bödeli. Il pourra servir de corridor d'évacuation des eaux en cas de crues extrêmes.

Etant donné que la réalisation du contournement initialement prévue en 2014 a été repoussée pour pouvoir être coordonnée avec les projets mentionnés ci-dessus, le réaménagement urgent de la traversée de la localité dans le secteur de la gare – l'objectif principal des mesures d'accompagnement du contournement prescrites par la loi – a été anticipé. Le Conseil-exécutif a approuvé le crédit nécessaire par l'ACE 1354/2015. Le réaménagement de la traversée de la localité a débuté en 2016 et sera achevé en 2018.

Grindelwald, Wengen, Mürren, Lauterbrunnen et la région de la Jungfrau inscrite au patrimoine mondial naturel de l'UNESCO sont toute l'année des destinations très prisées de visiteurs et visiteuses venus du monde entier. L'amélioration de la gestion de la circulation à Wilderswil, porte d'accès aux vallées de la Lütschine, est d'une importance capitale pour le maintien et le développement du tourisme dans cette région. Le contournement de Wilderswil figure dans le plan directeur régional des communications et de l'urbanisation Oberland oriental (Conception régionale des transports et de l'urbanisation, CRTU) à titre de mesure prioritaire MIV-U-1-1.

3.2 Objectifs du projet

Voici les principaux objectifs du contournement :

- Amélioration de la circulation à Wilderswil (délestage du trafic de transit, élimination des embouteillages dans l'agglomération, amélioration de l'accès à la gare, notamment pour les piétons, les cyclistes et les bus des transports publics)
- Augmentation de la sécurité pour les piétons et les cyclistes
- Diminution des accidents
- Amélioration de la qualité de vie et de l'aménagement de l'espace routier (aussi grâce à la réduction de la pollution atmosphérique et des nuisances sonores en cas d'embouteillages) le long de l'actuelle traversée de la localité
- Amélioration de l'accessibilité des destinations touristiques situées dans les vallées de la Lütschine (patrimoine mondial naturel de l'UNESCO), sans faire concurrence à l'aménagement de la desserte ferroviaire
- Bon rapport coûts/utilité.

Le raccordement du contournement à la route communale de desserte de la zone industrielle sur l'ancien site de l'aérodrome permettra à la majeure partie du trafic lourd d'éviter Wilderswil.

3.3 Description du projet

3.3.1 La route de contournement

La route d'une longueur de deux kilomètres et d'une largeur de 6,5 à 7 mètres sera construite comme axe principal à deux voies. Ouverte à la circulation dans les deux sens, elle sera dotée d'une ligne médiane. Au nord-est de la zone industrielle Ägerti implantée sur le site de l'ancien aérodrome d'Interlaken, elle sera reliée à la jonction directe à la zone industrielle de l'ancien aérodrome prévue par la commune, et rejoindra, via un tronçon à ciel ouvert de 230 mètres de long, le tunnel de 568 mètres, qui sera construit en tranchée ouverte. Le tunnel passera sous le secteur de la gare ainsi que sous les lignes du chemin de fer de la Schynige Platte et des chemins de fer de l'Oberland bernois.

Dans le secteur du virage Werren, au sud de la gare après le tunnel, la route passera sur une digue à l'ouest le long du tracé des BOB et traversera la Lutschine à deux reprises. Deux ponts d'une portée de 64 mètres et de 73 mètres seront construits à cet effet.

Dans le secteur de la Tschingelmatte, la route de contournement débouchera dans la Grenchenstrasse (route cantonale) via un giratoire.

3.3.2 Adaptations de la route cantonale

La Gsteigstrasse sera adaptée pour former une chaussée à voie centrale banalisée (avec bande cyclable de part et d'autre sans ligne médiane) à partir de la jonction autoroutière jusqu'à l'entrée de la localité de Wilderswil. Il ne sera pas nécessaire d'élargir la route et l'on pourra ainsi réduire au maximum l'utilisation de terres cultivables.

La Grenchenstrasse sera aménagée pour recevoir une bande cyclable de part et d'autre, et ce à partir du giratoire en direction de Zweilütschinen. Il sera nécessaire d'élargir de trois mètres la route aujourd'hui trop étroite.

3.3.3 Modifications dans le réseau de routes cantonales

L'ouverture à la circulation du contournement entraînera les modifications suivantes du réseau de routes cantonales : le tronçon partant de la jonction autoroutière à Wilderswil jusqu'à la Obereigasse (bifurcation Saxetenstrasse) de la route cantonale n° 221 devient route communale (env. 1600 m). La liaison routière avec Saxeten sera effectuée à partir du giratoire von Süden via la Grenchenstrasse (route cantonale n° 221) et via la route cantonale n° 1123, Wilderswil – Saxeten. Le tronçon entre la jonction autoroutière et le débouché dans la route de desserte de la zone industrielle de l'ancien aérodrome passera aux mains du canton après son achèvement. Le réseau de routes cantonales comptera ainsi environ 300 mètres de plus.

3.3.4 Tunnel comme corridor d'évacuation pour le projet de protection contre les crues de la Lutschine, Bodeli

Le tunnel qui passera sous le centre de la localité fera dans le même temps office de partie souterraine du corridor d'évacuation des crues de la Lutschine. Un ouvrage de dérivation sur la Lutschine permettra en cas de crues extrêmes de dévier l'eau via une galerie séparée dans

le tunnel du contournement jusque sur le site de l'ancien aérodrome. En cas d'événement, les coûts de nettoyage et de remise en état du tunnel seront à prendre en charge par la corporation de digues.

3.4 Besoin en terrain

Dans la perspective de construire la route de contournement, des conventions ont été conclues depuis un certain temps déjà avec les propriétaires ou les bénéficiaires de droit de superficie. Sur le tronçon Flisou, l'Office des ponts et chaussées du canton de Berne a acquis une grande partie du terrain requis dans les années 1980 déjà à titre prévisionnel pour un projet antérieur de contournement.

Un remembrement a été établi avec les responsables des projets de tiers et du projet de protection contre les crues et ses résultats ont été communiqués aux propriétaires concernés. Dès que le plan de route sera entré en force, il s'agira de viser en premier lieu la mise en œuvre de la planification territoriale sans opposition de la part des propriétaires. Si cela se révèle impossible, la commission d'estimation en matière d'expropriation devra trancher. La réalisation du présent projet de contournement nécessite l'acquisition de surfaces et de servitudes comme ci-après :

- Total des surfaces à acquérir : env. 22 900 m²
- Total des surfaces en droit de superficie au deuxième degré pour le tunnel / le transformateur / les ouvrages spéciaux : env. 7 300 m²
- Total des surfaces utilisées temporairement pendant le chantier : 112 000 m²

Aucune surface d'assolement n'est concernée. L'utilisation de terres cultivables sera réduite au maximum grâce au tracé parallèle de la route et du rail sur une distance aussi longue que possible.

3.5 Calendrier

Les travaux devraient commencer en 2020 et durer quatre à cinq ans.

4 Place du projet dans d'autres planifications importantes

Voici les principaux plans supérieurs en rapport avec le contournement de Wilderswil :

- Plan directeur 2030 du canton de Berne du 2 septembre 2015, approuvé par le Conseil fédéral le 4 mai 2016, chapitre B de la partie consacrée aux stratégies, mesures B 07 et B 09 :
Le projet « Contournement de Wilderswil », y compris les mesures de gestion du trafic pour la traversée de la localité (221) et le raccordement à l'autoroute A8 de la zone industrielle sur le site de l'aérodrome (projet communal) y figure en tant que « projet stratégique en coordination réglée » et élément d'une conception régionale des transports et de l'urbanisation.
- Plan directeur régional des communications et de l'urbanisation Oberland oriental, Conférence régionale de l'Oberland oriental, octobre 2016 (CRTU) : le contournement de Wilderswil y figure comme mesure prioritaire MIV-U-1-1.
- Rapport de synthèse 2012 concernant les CRTU :
Analyse et évaluation des conceptions régionales des transports et de l'urbanisation ainsi que projets d'agglomération « Transports et urbanisation » du point de vue du canton. Le contournement de Wilderswil figure sur la liste B des mesures TIM (dont l'exécution doit débuter entre 2019 et 2022).

5 Coûts et financement

5.1 Coûts, dépenses nouvelles

Niveau des prix de septembre 2016 ; 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.

Coût total et coûts à la charge du canton	CHF	73 694 722.–
dont		
• Etude de projet (y compris renchérissement jusqu'à fin 2016) et direction des travaux	CHF	15 427 000.–
• Acquisition de terrain	CHF	1 962 300.–
• Travaux d'aménagement	CHF	56 305 422.–
./. Contributions de tiers	– CHF	10 700.–
Montant déterminant en matière d'autorisation de dépenses selon l'article 143 OFP	CHF	73 684 022.–
./.		
- Dépenses déjà approuvées pour l'étude de projet (AGC du 18 novembre 2009)	– CHF	2 900 000.–
- Renchérissement enregistré pour l'étude de projet	– CHF	37 529.–
- Crédit complémentaire autorisé pour la modification du projet en rapport avec le raccordement à la zone industrielle de l'ancien aéroport (autorisation de dépenses de la TTE du 26 août 2015)	– CHF	400 000.–
Total du crédit à approuver	CHF	70 346 493.–

Les coûts attestés correspondent au devis, d'une précision de plus ou moins dix pour cent (sans les coûts des risques). Les coûts des risques à hauteur de 7 152 000 francs sont compris dans le coût total.

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

Le projet figure dans le plan du réseau routier 2014-2029. Il s'agit d'un projet individuel au sens de l'article 55, alinéa 1 LR, qui requiert un crédit d'objet et qui ne peut donc être financé au moyen du crédit-cadre d'investissement routier.

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

5.2 Nature du crédit et plan financier

Il s'agit d'un crédit d'engagement, qui sera en principe relayé par les paiements prévus au chiffre 4 du projet d'arrêté et inscrits au budget ainsi que dans le plan intégré mission-financement.

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

Le coût total de 73 694 722 francs comprend exclusivement des investissements générant une plus-value.

La durée d'utilisation des investissements à hauteur de 71 235 755 francs concernant le composant « superstructure et infrastructure » étant de 40 ans, il en résulte des charges d'amortissement annuelles ordinaires de 1 780 894 francs.

La durée d'utilisation des investissements à hauteur de 2 458 967 francs concernant le composant « couche de roulement du revêtement » étant de 12 ans, il en résulte des charges d'amortissement annuelles de 204 914 francs.

Les charges d'amortissement totales s'élèvent ainsi à 1 985 808 francs par an.

5.4 Coûts induits

A partir de l'ouverture à la circulation du contournement, il faut s'attendre aux coûts supplémentaires suivants :

- Entretien des routes

Le contournement et les modifications du réseau de routes cantonales qui en découlent vont rallonger celui-ci d'environ 300 mètres. Compte tenu des dépenses d'entretien engagées en moyenne à l'inspection des routes de l'Oberland oriental (CHF 30 000 / km / an), les coûts induits s'élèvent à 9000 francs par an.

- Entretien du tunnel

La mise en service du tunnel génère des frais d'exploitation et d'entretien supplémentaires. Des données empiriques en rapport avec un tunnel comparable (Spiezwiler) montrent qu'un ouvrage de ce type nécessite en moyenne des dépenses de 61 000 francs par kilomètre et par an. Les coûts induits pour le tunnel d'environ 570 mètres de long sont donc de l'ordre de 35 000 francs par an.

Les coûts induits pour l'exploitation et l'entretien de la nouvelle route s'élèvent ainsi au total à environ 44 000 francs par an.

6 Répercussions sur les communes

Le décongestionnement massif du village de Wilderswil permettra d'améliorer notablement la qualité de vie et de réduire les émissions sonores. Le carrefour de correspondances de Wilderswil gagnera en attractivité.

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

Le rapport concernant le programme de construction des routes 2009-2012 présentait les résultats de l'évaluation de la durabilité des grands projets (niveau 5). Il en ressortait que le plus grand bénéfice en termes de développement durable dans le périmètre concerné était à mettre au compte du contournement de Wilderswil. Celui-ci a donc été classé parmi les projets prioritaires de la catégorie 1.

Il faut s'attendre à des conséquences positives pour le développement touristique de Wilderswil et des vallées de la Lütschine avec les destinations prisées que sont Grindelwald, Wengen, Lauterbrunnen et Mürren. Durant les travaux, le projet aura en outre des répercus-

sions positives sur le secteur de la construction et les emplois qui y sont liés. L'impact n'est cependant pas quantifiable.

Bien que le contournement de Wilderswil ne conduise pas globalement à une réduction du trafic individuel motorisé et empiète sur des terrains utilisés à des fins agricoles, les effets escomptés devraient être très positifs pour l'environnement : le désengorgement du centre du village apportera une contribution importante à la sécurité du trafic ainsi qu'à la préservation de l'attractivité des transports publics et réduira les émissions néfastes.

8 Résultat de la procédure de consultation / de mise à l'enquête publique

L'ensemble des services spécialisés compétents saluent le projet, en partie en l'assortissant de charges et de conditions. La compatibilité avec l'environnement a été analysée et est établie.

Les plans ont été mis à l'enquête publique dans les communes municipales de Wilderswil et de Gsteigwiler du 5 novembre au 7 décembre 2012. Pendant ce laps de temps, 17 oppositions et 12 réserves de droit ont été déposées. Les séances de conciliation ont eu lieu en 2013.

Les adaptations ultérieures du projet (découlant du regroupement avec l'accès direct à la zone industrielle sur le site de l'ancien aérodrome, y compris les mesures prévues sur la Gsteigstrasse, et du déplacement du giratoire Süd) ont fait séparément l'objet d'un dépôt public à titre de modification du projet par rapport au plan de route de 2012, et ce du 30 janvier au 28 février 2017. Si aucune nouvelle opposition n'a été enregistrée, trois réserves de droit ont été déposées.

Toutes les oppositions – pour autant qu'elles n'aient pas été retirées – ont été rejetées au motif qu'elles étaient infondées. Aucun recours n'ayant été formé, le plan de route du 6 septembre 2017 est entré en force.

La compagnie de chemins de fer BOB a approuvé le projet au sens de l'article 18m LCdF.

9 Proposition

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

Annexes

- Projet d'arrêté
- Plan d'ensemble 1 :12'000
- Coupes transversales 1 :300

Documents supplémentaires destinés à la Commission des infrastructures et de l'aménagement du territoire (CIAT) :

- Dossier du projet (avec devis et plan de route du 6 septembre 2017)