



Votation populaire cantonale du 12 mars 2023

**Modification de la Constitution
cantonale (statut et compétences
des autorités judiciaires)**

1

**Modification de la Constitution
cantonale (règles d'incompatibilité
pour les membres du Grand Conseil)**

2

**Crédit de construction pour
le réaménagement du réseau routier
d'Aarwangen**

3

**Crédit de construction pour
le réaménagement du réseau routier
de Berthoud–Oberburg–Hasle**

4

Modification de la Constitution cantonale (statut et compétences des autorités judiciaires)

La question qui vous est posée :

Acceptez-vous la modification de la Constitution cantonale (statut et compétences des autorités judiciaires)?

L'objet de la votation


En 2011, une réforme de la justice dans le canton de Berne a inscrit dans la loi le principe d'autoadministration du pouvoir judiciaire. Le projet soumis au vote a pour but de faire figurer ce principe également dans la Constitution. Ainsi, le statut et les compétences des autorités judiciaires seront ancrés dans la Constitution, tout comme le sont déjà ceux des autres pouvoirs de l'État, soit le Conseil-exécutif et le Grand Conseil. La présente modification constitutionnelle renforce dès lors l'indépendance institutionnelle de la Justice ainsi que sa position au sein de la structure étatique du canton.

Il est également prévu de mentionner explicitement dans la Constitution l'organe administratif commun à la Cour suprême, au Tribunal administratif et au Parquet général, sous la nouvelle désignation de Direction administrative de la magistrature. De même, il est prévu d'inscrire dans la Constitution cantonale les compétences financières de la Direction administrative de la magistrature ainsi que ses droits de représentation et de proposition au Grand Conseil.

En même temps, les dispositions d'incompatibilité applicables à la Justice sont modifiées : le terme « administration cantonale » est remplacé par la formulation « administration centrale ou décentralisée du canton », plus précise. Il sera ainsi clairement défini qui est exclu des fonctions de juge, de procureure ou de procureur en raison de son activité professionnelle au sein de l'administration cantonale.

Par 138 voix contre 0 et sans abstention, le Grand Conseil recommande de voter :

OUI

 Informations complémentaires
et vidéo explicative :
www.be.ch/projet1

Le projet en détail → page 6

Modification de la Constitution cantonale (règles d'incompatibilité pour les membres du Grand Conseil)

La question qui vous est posée :

Acceptez-vous la modification de la Constitution cantonale (règles d'incompatibilité pour les membres du Grand Conseil)?

L'objet de la votation

Dans le canton de Berne, la Constitution interdit actuellement au personnel de l'administration cantonale de siéger au Grand Conseil. Dans des cas justifiés, le Grand Conseil souhaite désormais introduire la possibilité de prévoir des exceptions pour le personnel de l'administration cantonale. À cette fin, il a adopté une modification de la Constitution cantonale.

À elle seule, la présente modification de la Constitution ne suffit pas pour permettre à certaines catégories du personnel de l'administration cantonale de siéger au Grand Conseil. Elle crée simplement les bases nécessaires permettant au Grand Conseil d'inscrire dans la loi les exceptions pour les cas concernés.

Par 140 voix contre 0 et sans abstention, le Grand Conseil recommande de voter :

OUI



Informations complémentaires
et vidéo explicative :
www.be.ch/projet2

Le projet en détail → page 14

Crédit de construction pour le réaménagement du réseau routier d'Aarwangen

La question qui vous est posée :

Acceptez-vous le crédit de construction pour le réaménagement du réseau routier d'Aarwangen ?

L'objet de la votation

La totalité du trafic entre la bretelle autoroutière de Niederbipp et le secteur de Langenthal passe aujourd'hui par le village d'Aarwangen. En semaine, le trafic journalier dépasse les 17 000 véhicules, dont une part importante de camions. De plus, le nombre d'accidents est élevé. Ce sont surtout les personnes circulant à vélo ou à pied qui pâtissent de la circulation à Aarwangen, source de danger sur le chemin de l'école et de nuisances pour la population riveraine. En souffrent également toute une région et son économie.

Une route de contournement de 3,6 kilomètres doit permettre de restreindre la circulation qui transite par le centre d'Aarwangen et d'améliorer l'accès à la place économique de la Haute-Argovie. L'idée est de désengorger le village et de le rendre plus sûr grâce à l'aménagement de bandes cyclables, de trottoirs et d'un nouveau tracé de voie ferrée. La nouvelle route prévue aura un impact sur le paysage, sur les terres cultivables ainsi que sur l'habitat de végétaux et d'animaux menacés. C'est pourquoi le projet inclut un ensemble de mesures de régénération et de compensation écologique ainsi qu'un remaniement parcellaire de zones agricoles.

À la session d'été 2022, le Grand Conseil a approuvé un crédit de 97,8 millions de francs pour réaménager le réseau routier d'Aarwangen. Le Fonds de couverture des pics d'investissement sera mis à contribution à hauteur de 70,5 millions de francs. Le reste sera financé par l'actuel budget cantonal.

Par 81 voix contre 64 et 6 abstentions, le Grand Conseil recommande de voter :

OUI



Informations complémentaires
et vidéo explicative :
www.be.ch/projet3

Le projet en détail → page 20

Crédit de construction pour le réaménagement du réseau routier de Berthoud–Oberburg–Hasle

La question qui vous est posée :

Acceptez-vous le crédit de construction pour le réaménagement du réseau routier de Berthoud–Oberburg–Hasle ?

L'objet de la votation


Depuis des décennies, Berthoud, Oberburg et Hasle bei Burgdorf subissent un trafic intense. En semaine, quelque 19 000 véhicules empruntent chaque jour l'axe de circulation qui relie ces trois localités. Les surcharges de trafic aux heures de pointe sont monnaie courante. Il en résulte des retards sur les lignes de bus, des déficits de sécurité, notamment pour les personnes qui se déplacent à pied ou à vélo, et une qualité de vie réduite aux abords de cette route.

Les principales mesures de ce projet global sont les contournements d'Oberburg et de Hasle, qui délesteront ces localités du trafic automobile et des poids lourds. S'y ajoutent des zones de régulation du trafic et deux nouveaux passages sous-voies à Berthoud, afin de rendre la circulation plus fluide. Au total, 19 mesures coordonnées sont prévues. En profiteront la mobilité douce, les transports publics et le trafic privé motorisé, de même que la population riveraine. Enfin, ces mesures visent un meilleur accès à l'Emmental. Le projet requiert des terres cultivables et des interventions dans les eaux souterraines. Des précautions particulières sont donc nécessaires.

À la session d'été 2022, le Grand Conseil a approuvé un crédit de 313,9 millions de francs pour réaménager le réseau routier de Berthoud–Oberburg–Hasle. Le Fonds de couverture des pics d'investissement sera mis à contribution à hauteur de 212 millions de francs. Le reste sera financé par l'actuel budget cantonal.

Par 86 voix contre 62 et 2 abstentions, le Grand Conseil recommande de voter :

OUI

 Informations complémentaires
et vidéo explicative :
www.be.ch/projet4

Le projet en détail → page 34

Modification de la Constitution cantonale (statut et compétences des autorités judiciaires)

Le 14 juin 2022, le Grand Conseil a décidé une modification de la Constitution cantonale. Elle vise à préciser le principe d'autoadministration du pouvoir judiciaire introduit en 2011 et à l'inscrire dans la Constitution et non plus uniquement dans la loi. Les modifications de la Constitution doivent impérativement être soumises au corps électoral, raison pour laquelle une votation populaire est organisée.

Arguments avancés au Grand Conseil → page 11

Texte soumis à la votation → page 12

Inscrire dans la Constitution la réforme judiciaire de 2011

Début 2011, le canton de Berne a mis en œuvre une réforme de la justice (deuxième réforme judiciaire), caractérisée notamment par le regroupement des 13 arrondissements judiciaires de première instance en quatre tribunaux régionaux et la réunion au sein du Ministère public de l'autorité d'instruction et d'accusation. La réforme a également introduit le principe d'autoadministration du pouvoir judiciaire et instauré un organe commun aux autorités judiciaires et au Ministère public: la Direction de la magistrature. En 2016, une évaluation a montré que la réforme avait atteint son objectif, à savoir le renforcement de l'indépendance de la Justice.

La présente modification de la Constitution cantonale représente en grande partie une reprise au niveau constitutionnel du droit existant au niveau de la loi. Ainsi, il est notamment prévu d'ancrer dans la Constitution cantonale le principe d'autoadministration du pouvoir judiciaire, qui n'existe actuellement que dans la loi. Seront également inscrits dans la Constitution cantonale le rôle de la Direction de la magistrature (qu'il est prévu de renommer Direction administrative de la magistrature) en tant qu'organe administratif existant des autorités judiciaires et du Ministère public, son statut au Grand Conseil et ses compétences financières, ainsi que la position du Ministère public comme composante de la Justice bernoise et le principe de l'indépendance du Ministère public.

Actuellement, la Constitution se limite à mentionner le principe de l'indépendance des tribunaux et à énumérer et décrire les juridictions civile, pénale et administrative. Les modifications proposées consacrent au niveau de la Constitution cantonale le statut et les compétences de la Justice en tant que troisième pouvoir, comme c'est déjà le cas pour les deux autres pouvoirs (Conseil-exécutif et Grand Conseil).

Indépendance et autoadministration du pouvoir judiciaire

Les autorités judiciaires et le Ministère public sont autonomes dans l'exercice de leurs compétences juridictionnelles et dans la poursuite pénale, et ne sont soumis qu'au droit. Afin d'éviter toute prise d'influence, ils sont séparés du Conseil-exécutif et du Grand Conseil sur le plan institutionnel ([séparation des pouvoirs](#)). Par conséquent, le gouvernement et le Parlement n'ont pas d'influence sur les tâches essentielles de la Justice et ne sont par exemple pas habilités à donner des directives aux autorités judiciaires. Le présent projet vise à préciser le principe déjà établi d'indépendance des tribunaux et à étendre explicitement la disposition correspondante de la Constitution au Ministère public.

Introduite en 2011 au niveau de la loi, l'autoadministration du pouvoir judiciaire contribue à renforcer l'indépendance de la Justice. La Justice bernoise dispose ainsi de son propre budget et assume de manière autonome des tâches administratives importantes dans les domaines du personnel, des finances et de l'informatique. Il est maintenant prévu que ce principe soit lui aussi ancré dans la Constitution.

Séparation des pouvoirs

La séparation des pouvoirs permet d'éviter une concentration du pouvoir aux mains de quelques personnes ou institutions. Elle est un principe fondamental de la démocratie. Le pouvoir de l'État est réparti entre le législatif, l'exécutif et le judiciaire, sans qu'aucune de ces trois autorités soit habilitée à exercer le pouvoir de l'État de manière illimitée ou incontrôlée. Une seule et même personne ne peut détenir qu'un de ces trois pouvoirs à la fois (incompatibilités).

Le Grand Conseil est le Parlement du canton de Berne, soit son organe **législatif**. Parmi ses principales attributions figurent la législation, la compétence budgétaire ainsi que la surveillance du gouvernement et de la gestion des tribunaux suprêmes.

Autorité dirigeante et **exécutive** suprême du canton de Berne, le Conseil-exécutif détermine et coordonne les activités du canton. Il dirige l'administration cantonale et applique les décisions du Grand Conseil. Chaque membre est à la tête d'une Direction.

Les autorités judiciaires et le Ministère public forment la Justice bernoise (**pouvoir judiciaire**). Les jugements sont rendus par les autorités judiciaires, alors que la poursuite pénale relève de la compétence du Ministère public. L'indépendance dans ces deux domaines doit être garantie sans restrictions.

La Direction de la magistrature est renommée «Direction administrative de la magistrature»

L'organe administratif commun à la Cour suprême, au Tribunal administratif et au Parquet général coordonne la coopération entre les autorités judiciaires et représente les intérêts de la Justice vis-à-vis du Conseil-exécutif et du Grand Conseil. Il est maintenant prévu de faire figurer cet organe dans la Constitution cantonale, tout comme ses compétences financières et ses droits de représentation et de proposition au Grand Conseil, alors qu'il figure pour l'heure uniquement dans la loi.

Nommé «Direction de la magistrature», il s'appellera désormais «Direction administrative de la magistrature». Ce changement a pour but d'éviter l'impression qu'il existe un organe de direction primant l'indépendance des autorités judiciaires et susceptible d'intervenir dans les décisions judiciaires. En effet, contrairement à ce que pourrait laisser entendre la désignation actuelle, «Direction de la magistrature», l'organe restera privé de toute compétence de direction en ce qui concerne les décisions judiciaires : ses compétences continueront de se limiter strictement aux aspects administratifs de la justice.

Le Ministère public, une composante de la Justice bernoise

Le Ministère public est chargé de la poursuite pénale dans le cadre des tâches qui lui sont attribuées par la loi. Depuis la réforme de la justice en 2011, le Ministère public fait partie de la Justice bernoise ; il est représenté au sein de la Direction de la magistrature par le Parquet général. Avec la modification proposée, le Ministère public figurera également dans la Constitution, de même que le principe de son indépendance.

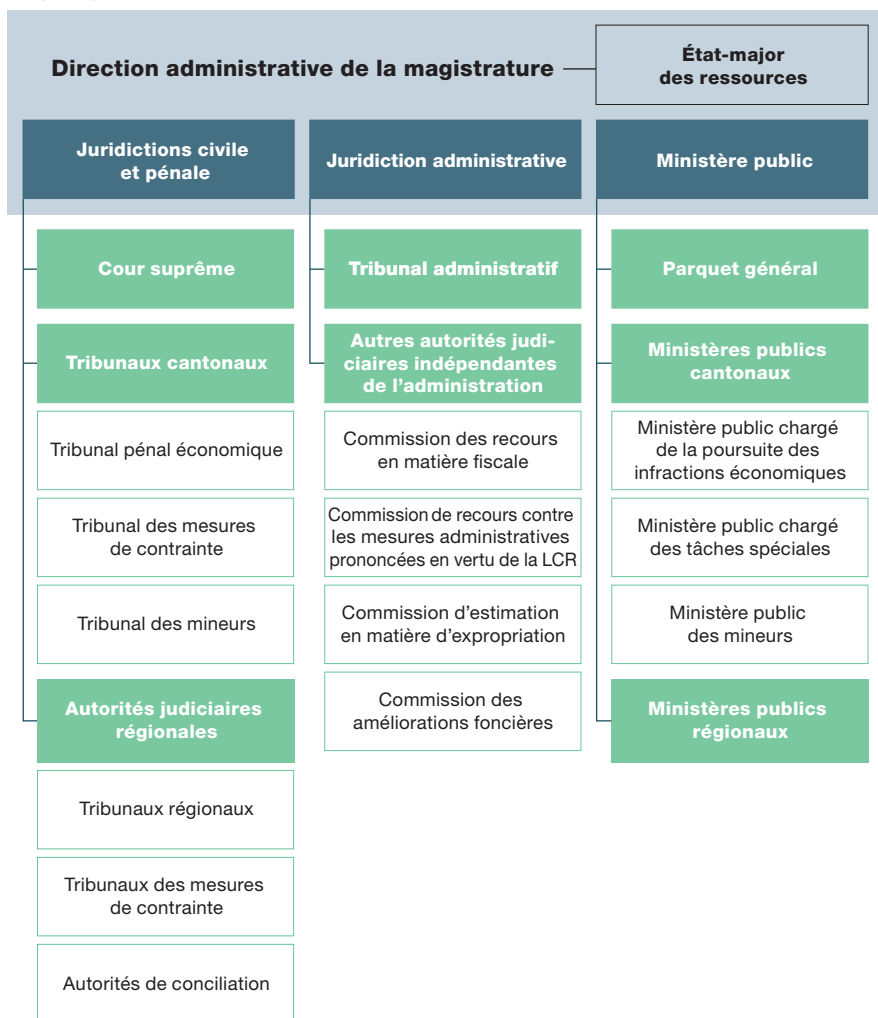
Direction administrative de la magistrature

La Direction administrative de la magistrature (appelée jusqu'ici «Direction de la magistrature») est l'organe d'autoadministration commun à la Cour suprême, au Tribunal administratif et au Parquet général. Elle se compose de la présidente ou du président de la Cour suprême, de la présidente ou du président du Tribunal administratif ainsi que de la procureure générale ou du procureur général.

La Direction administrative de la magistrature est chargée des aspects administratifs de la justice. Elle a notamment pour tâche d'édicter des directives applicables au personnel, aux finances, à la comptabilité et à l'informatique. Elle est par ailleurs l'interlocutrice du Grand Conseil et du Conseil-exécutif pour toutes les questions ayant trait à la fois aux autorités judiciaires et au Ministère public.

La Direction administrative de la magistrature établit le budget, le plan intégré «mission-financement» ainsi que le rapport de gestion et le rapport d'activité des autorités judiciaires et du Ministère public. Elle soumet au Grand Conseil des propositions sur ces affaires ainsi que sur d'autres objets prévus par la loi et les présente elle-même au législatif.

Organigramme de la Justice dans le canton de Berne



Dispositions d'incompatibilité

La Constitution cantonale règle en particulier les incompatibilités entre les fonctions de membre du Grand Conseil, du Conseil-exécutif, du personnel de l'administration cantonale ainsi que des autorités judiciaires et du Ministère public. Les dispositions en question ont pour but d'éviter qu'une personne puisse appartenir simultanément à plus d'un des pouvoirs de l'État (principe de séparation des pouvoirs).

Il est prévu de préciser les dispositions en matière d'incompatibilité relatives à la Justice afin de faciliter l'identification de telles incompatibilités dans la pratique. Dans la disposition concernée, le terme « administration cantonale » sera par conséquent remplacé par l'expression « administration centrale ou décentralisée du canton ». Cela permet de clarifier que le personnel de l'administration centrale et de celle des districts est touché par l'incompatibilité avec une fonction de juge. En revanche, le personnel des autres organisations chargées de tâches publiques n'est pas concerné. Ainsi, les collaboratrices et collaborateurs d'un établissement cantonal peuvent exercer la fonction de juge à titre accessoire.

Précisions supplémentaires dans la Constitution cantonale

Certaines dispositions constitutionnelles relatives aux tâches et aux compétences du Grand Conseil vis-à-vis de la Justice seront également mises à jour à l'occasion de la présente modification de la Constitution. À titre d'exemple, les tâches de surveillance du Grand Conseil envers la Justice seront désormais consignées dans la Constitution dans leur intégralité. Enfin, les dispositions constitutionnelles relatives aux tribunaux civils et pénaux seront elles aussi actualisées, notamment par l'adaptation de la terminologie.

Discussion au Grand Conseil

Le projet global n'a pas rencontré d'objection de principe au Grand Conseil. Seuls certains éléments spécifiques contenus dans les dispositions, en particulier les dispositions relatives à la Direction administrative de la magistrature, ont suscité des prises de position défavorables. Une minorité du Grand Conseil était d'avis que la composition de cet organe ne devait pas être déterminée au niveau de la Constitution, citant certaines réserves ayant été exprimées quant à l'appartenance du Ministère public à la Direction administrative de la magistrature. Le changement de la dénomination de cet organe était lui aussi controversé au sein du Grand Conseil. Une minorité considérait que le terme actuel, « Direction de la magistrature », était établi depuis une décennie. Elle redoutait par conséquent un travail administratif inutile en lien avec la nécessité de changer le nom dans de nombreux actes législatifs. Dans son ensemble, le projet a toutefois convaincu le Grand Conseil, qui a dès lors adopté la modification constitutionnelle à l'unanimité lors du vote final.

Modifications de lois

Les nouvelles dispositions relatives au statut et aux compétences de la Justice constituent une révision partielle de la Constitution du canton de Berne. Par conséquent, il convient de modifier également les lois et autres actes normatifs qui concrétisent ces dispositions constitutionnelles, notamment la loi sur l'organisation des autorités judiciaires et du Ministère public ainsi que la loi sur le Grand Conseil.

Ces modifications d'actes législatifs ont été adoptées par le Grand Conseil en juin 2022. Aucun référendum n'a été saisi dans les délais légaux. Les modifications entreront en vigueur uniquement si l'électorat approuve la présente modification de la Constitution.

Arguments avancés au Grand Conseil

pour le projet

- L'inscription dans la Constitution des dispositions de la loi renforce l'indépendance de la Justice.
- Le principe de l'autoadministration du pouvoir judiciaire a fait ses preuves. Vu son importance, il doit être inscrit dans la Constitution.
- La nouvelle désignation, « Direction administrative de la magistrature », exprime mieux le fait qu'il s'agit de l'organe qui dirige l'autoadministration du pouvoir judiciaire, sans avoir compétence pour édicter des instructions en ce qui concerne les décisions judiciaires.
- La composition de la Direction administrative de la magistrature, où sont représentés la Cour suprême, le Tribunal administratif et le Parquet général, a fait ses preuves et doit être inscrite dans la Constitution. Sans cette nouvelle disposition, des incertitudes demeureront et pourraient rendre nécessaire une nouvelle réforme de la justice.

contre le projet

- La désignation « Direction de la magistrature » est établie depuis dix ans. Il est donc inutile de la remplacer par le terme « Direction administrative de la magistrature ».
- Dans les milieux judiciaires, l'intégration du Ministère public dans la Direction administrative de la magistrature est parfois controversée. Il faudrait dès lors éviter d'inscrire dans la Constitution la composition de la Direction administrative de la magistrature.

Résultat du scrutin au Grand Conseil :

138 oui

0 non

aucune abstention

Texte soumis à la votation

Constitution du canton de Berne
Modification du 14.06.2022

Le Grand Conseil du canton de Berne,
sur proposition du Conseil-exécutif,
arrête:

I.
L'acte législatif 101.1 intitulé Constitution du canton de Berne du 06.06.1993 (ConstC¹) (état au 15.05.2022) est modifié comme suit:

Titre (mod.)

Constitution
du canton de Berne (ConstC)

Art. 68 al. 1, al. 2 (mod.), al. 4 (mod.)

¹ Ne peuvent être simultanément membres du Grand Conseil

b **(mod.)** les membres des autorités judiciaires cantonales et du Ministère public,

*c*¹ **(nouv.)** le personnel des autorités judiciaires et du Ministère public,

² Les membres d'une autorité judiciaire cantonale ou du Ministère public ne peuvent pas simultanément être membres du Conseil-exécutif, ni appartenir à l'administration centrale ou décentralisée du canton.

⁴ Les membres des autorités ainsi que le personnel de l'administration cantonale, des autorités judiciaires et du Ministère public doivent se récuser lorsque sont traitées des affaires qui les concernent directement.

Art. 76 al. 1

¹ Le Grand Conseil arrête

e **(mod.)** les dépenses qui ne sont pas de la compétence du Conseil-exécutif ou de la Direction administrative de la magistrature.

Art. 77 al. 1

¹ Le Grand Conseil élit

e **(mod.)** les autres membres des tribunaux, dans la mesure où la loi n'en dispose pas autrement;

f **(mod.)** le procureur général ou la procureure générale ainsi que les procureurs généraux suppléants ou les procureurs générales suppléantes.

Art. 78 al. 1 (mod.), al. 2 (nouv.)

¹ Le Grand Conseil exerce la surveillance sur

a **(nouv.)** le Conseil-exécutif,

b **(nouv.)** la gestion de la Direction administrative de la magistrature, des tribunaux suprêmes et du Parquet général.

² Il exerce la haute surveillance sur l'administration et sur les autres organisations chargées de tâches publiques.

Art. 83a (nouv.)

Statut de la Direction administrative de la magistrature devant le Grand Conseil

¹ La Direction administrative de la magistrature a le droit de soumettre au Grand Conseil des propositions concernant les affaires prévues par la loi.

² Elle participe aux séances du Grand Conseil avec voix consultative lors du traitement de ces affaires.

³ La loi règle la participation du Conseil-exécutif à la préparation des affaires.

Titre après art. 96 (modifié)

5.5 Tribunaux et Ministère public

Art. 97 al. 1 (mod.), al. 1a (nouv.), al. 3 (mod.)

¹ Les tribunaux et le Ministère public sont indépendants dans l'exercice de leurs compétences juridictionnelles et de la poursuite pénale, et ne sont soumis qu'au droit.

^{1a} Ils s'administrent eux-mêmes, pour autant que la loi n'en dispose pas autrement.

³ La loi règle l'organisation et la compétence des tribunaux et du Ministère public.

Art. 97a (nouv.)*Direction administrative de la magistrature*

¹ La Direction administrative de la magistrature est l'organe d'autoadministration de la justice commun à la Cour suprême, au Tribunal administratif et au Parquet général.

² La loi règle la composition et les compétences de la Direction administrative de la magistrature.

³ La Direction administrative de la magistrature arrête

- a les dépenses nouvelles uniques jusqu'à concurrence d'un million de francs,
- b les dépenses nouvelles périodiques jusqu'à concurrence de 200'000 francs,
- c les dépenses liées.

Art. 98 al. 1, al. 2 (mod.)

1 La juridiction civile est exercée par

- a **(mod.)** les autorités de conciliation,
- b **(mod.)** les tribunaux régionaux,
- c **(nouv.)** la Cour suprême.

² La loi peut instituer des autorités judiciaires spéciales.

Art. 99 al. 1, al. 1a (nouv.), al. 2 (mod.)**[DE: (inchangé)]**

¹ La juridiction pénale est exercée par

- a **(mod.)** les tribunaux régionaux,
- b Abrogé(e).
- c Abrogé(e).
- d Abrogé(e).

^{1a} La loi peut instituer des autorités judiciaires spéciales.

² Elle peut attribuer des compétences en matière de droit pénal administratif aux autorités administratives du canton et des communes. Le contrôle judiciaire est réservé.

Art. 100a (nouv.)*Ministère public*

¹ Le Ministère public accomplit les tâches que la loi lui attribue en matière de poursuite pénale.

II.

Aucune modification d'autres actes.

III.

Aucune abrogation d'autres actes.

IV.

Le Conseil-exécutif fixe la date d'entrée en vigueur de la présente modification.

Berne, le 14 juin 2022

Au nom du Grand Conseil,
le président: Schlup
le secrétaire général: Trees

Modification de la Constitution cantonale (règles d'incompatibilité pour les membres du Grand Conseil)

Le 14 juin 2022, le Grand Conseil a adopté une modification de la Constitution cantonale. Dans certains cas d'exception que la loi devra préciser, il est prévu de permettre au personnel de l'administration cantonale de siéger au Grand Conseil. Les modifications de la Constitution doivent impérativement être soumises au corps électoral, raison pour laquelle une votation populaire est organisée.

Arguments avancés au Grand Conseil → page 17

Texte soumis à la votation → page 18

Pourquoi séparer les deux projets constitutionnels ?

Au début des délibérations au Parlement, la présente modification de la Constitution cantonale faisait partie du premier projet soumis au vote populaire (statut et compétences des autorités judiciaires). Une expertise succincte est toutefois parvenue à la conclusion que l'approche choisie risquait de se révéler problématique sous l'angle de l'unité de la matière. En effet, selon cette expertise, la question de savoir quels membres du personnel de l'administration cantonale ont le droit de siéger au Grand Conseil ne présente pas de lien avec les dispositions relatives à la Justice.

Le principe de l'unité de la matière vise à permettre l'expression libre et fidèle de la volonté politique des électrices et électeurs. Il proscrie dès lors le regroupement de différentes questions sans lien matériel en une seule question soumise à un vote. Pour cette raison, le présent projet (règles d'incompatibilité pour les membres du Grand Conseil) a été séparé du projet n°1 (statut et compétences des autorités judiciaires).

État actuel des règles d'incompatibilité

La Constitution cantonale règle en particulier les incompatibilités entre les fonctions de membre du Grand Conseil, du Conseil-exécutif, du personnel de l'administration cantonale ainsi que des autorités judiciaires et du Ministère public. Les dispositions en question ont pour but d'éviter qu'une personne puisse appartenir simultanément à plus d'un des pouvoirs de l'État (principe de séparation des pouvoirs).

En comparaison intercantonale, les dispositions d'incompatibilité déterminant qui est autorisé à siéger ou non au Grand Conseil bernois sont relativement restrictives. Malgré cela, le droit en vigueur permet déjà à certaines personnes exerçant une fonction proche de l'État de siéger au Grand Conseil. Ainsi, les membres du corps professoral de l'Université de même que ceux du corps enseignant, par exemple, peuvent aujourd'hui déjà être membres du Parlement cantonal. Le salaire de ces personnes est certes versé par le canton ou un établissement cantonal, mais l'organisation concrète des établissements en question implique que les personnes concernées ne sont malgré cela pas considérées comme appartenant à l'administration cantonale proprement dite ; par conséquent, elles peuvent siéger au Grand Conseil.

Permettre des exceptions au moyen de la loi

Le Grand Conseil souhaite aménager la possibilité d'introduire dans la loi des exceptions aux dispositions régissant l'incompatibilité d'une fonction au sein de l'administration cantonale avec un mandat au Grand Conseil. Il a été décidé de ne pas préciser dans la présente modification constitutionnelle les catégories de personnel pouvant à l'avenir siéger au Grand Conseil, en vertu d'une exception à prévoir dans la loi. Les discussions sur la description précise des catégories concernées devraient plutôt être menées lors de l'élaboration d'une modification de la loi sur ce point.

Il n'est pas prévu de donner carte blanche à un groupe de personnes indéterminé. La loi devra indiquer précisément les catégories de personnel de l'administration cantonale qui sont concernées. Au Grand Conseil, il a été dit à plusieurs reprises que les exceptions pour les cadres de l'administration cantonale devraient être exclues d'emblée en raison des conflits d'intérêts potentiels entre activité « exécutive » et « législative » : les exceptions devraient plutôt concerner les personnes sans rôle de cadre ou fonction dirigeante.

2

Séparation des pouvoirs

La séparation des pouvoirs permet d'éviter une concentration du pouvoir aux mains de quelques personnes ou institutions. Elle est un principe fondamental de la démocratie. Le pouvoir de l'État est réparti entre le législatif, l'exécutif et le judiciaire, sans qu'aucune de ces trois autorités soit habilitée à exercer le pouvoir de l'État de manière illimitée ou incontrôlée. Une seule et même personne ne peut détenir qu'un de ces trois pouvoirs à la fois (incompatibilités).

Le Grand Conseil est le Parlement du canton de Berne, soit son organe **législatif**. Parmi ses principales attributions figurent la législation, la compétence budgétaire ainsi que la surveillance du gouvernement et de la gestion des tribunaux suprêmes.

Autorité dirigeante et **exécutive** suprême du canton de Berne, le Conseil-exécutif détermine et coordonne les activités du canton. Il dirige l'administration cantonale et applique les décisions du Grand Conseil. Chaque membre est à la tête d'une Direction.

Les autorités judiciaires et le Ministère public forment la Justice bernoise (**pouvoir judiciaire**). Les jugements sont rendus par les autorités judiciaires, alors que la poursuite pénale relève de la compétence du Ministère public. L'indépendance dans ces deux domaines doit être garantie sans restrictions.

Discussions au Grand Conseil

Le projet global n'a pas rencontré d'objection de principe au Grand Conseil. Lors du débat, une minorité a toutefois exprimé l'avis que l'introduction d'exceptions menaçait le principe de séparation des pouvoirs. Étant donné que des exceptions concrètes impliquent de modifier la loi et que le référendum peut être demandé lors de modifications législatives, le Grand Conseil a néanmoins adopté à l'unanimité la présente modification constitutionnelle lors du vote final.

Arguments avancés au Grand Conseil

pour le projet

- La modification de la Constitution n'est que la base qui permettra par la suite d'introduire au niveau de la loi des exceptions au principe d'incompatibilité. Les électrices et électeurs gardent la possibilité de demander un référendum contre les modifications de lois.
- Étant donné que la séparation des pouvoirs doit rester garantie, le nombre d'exceptions possibles au principe d'incompatibilité est relativement faible.
- Le principe selon lequel les membres du personnel de l'administration cantonale ne peuvent pas siéger au Grand Conseil est maintenu.
- Les exceptions justifiées pour certains groupes de personnes peuvent apporter une plus-value au Grand Conseil.
- La possibilité d'introduire des exceptions ne vise pas les personnes exerçant une fonction de cadre au sein de l'administration cantonale. Elles sont trop proches du gouvernement et ne devraient dès lors pas siéger au Grand Conseil.
- Il est inconcevable que des enseignantes et enseignants, par exemple, puissent siéger au Grand Conseil et non des membres du corps de police.

contre le projet

- En matière d'incompatibilité, les choses doivent être absolument claires. Les exceptions menacent la séparation des pouvoirs.
- Les conflits d'intérêts potentiels ne concernent pas uniquement les cadres de l'administration cantonale. D'autres membres du personnel de l'administration cantonale contribuent en effet eux aussi à des projets soumis au Grand Conseil pour délibération.

Résultat du scrutin au Grand Conseil :

140 oui

0 non

aucune abstention

2

Texte soumis à la votation

Constitution du canton de Berne
Modification du 14.06.2022

*Le Grand Conseil du canton de Berne,
sur proposition du Conseil-exécutif,
arrête:*

I.
L'acte législatif 101.1 intitulé Constitution du canton de Berne du 06.06.1993 (Const¹) (état au 15.05.2022) est modifié comme suit:

Art. 68 al. 1a (nouv.)

1a Dans des cas motivés, la loi peut prévoir des exceptions à l'alinéa 1, lettre c^{*)}.

II.
Aucune modification d'autres actes.

III.
Aucune abrogation d'autres actes.

IV.
Le Conseil-exécutif fixe la date d'entrée en vigueur de la présente modification.

Berne, le 14 juin 2022

Au nom du Grand Conseil,
le président: Schlup
le secrétaire général: Trees

1 Abréviation non officielle

*) Cette disposition a la teneur suivante:

1 Ne peuvent être simultanément membres du Grand Conseil

c le personnel de l'administration centrale et de l'administration décentralisée du canton,

Crédit de construction pour le réaménagement du réseau routier d'Aarwangen

À la session d'été 2022, le Grand Conseil a approuvé un crédit d'engagement de 97,8 millions de francs pour le réaménagement du réseau routier d'Aarwangen. Ce projet vise à délester la localité grâce à une route de contournement. Le référendum qu'un comité a lancé contre cet arrêté a abouti. C'est pourquoi l'objet est soumis au vote.

Prise de position du comité référendaire → page 27

Arguments avancés au Grand Conseil → page 28

Texte soumis à la votation → page 30

Contexte

Voilà plus de trente ans que le canton et la région sont à la recherche d'une solution aux problèmes de circulation autour d'Aarwangen. Après la mise en service de l'autoroute A1 dans les années 1960, cette localité s'est retrouvée sur l'itinéraire direct entre l'agglomération de Langenthal et la bretelle d'autoroute de Niederbipp. Sur l'étroite route qui traverse la commune circulent des piétonnes et piétons, des vélos, des voitures, des camions, ainsi que le train Soleure–Langenthal.

En semaine, plus de 17 000 véhicules en moyenne transitent chaque jour par le cœur du village. Le canton table sur 19 500 véhicules en 2040. La part des poids lourds sur cette route est supérieure à la moyenne: sur les quelque 1500 véhicules qui passent le matin à l'heure de pointe, plus d'un véhicule sur dix est un camion. 116 accidents s'y sont produits entre 2014 et 2018, ce qui est un chiffre élevé.

Le long de la route principale, les conditions de circulation affectent les usagères et usagers de la route, surtout les personnes qui se déplacent à vélo ou à pied. Pour les

enfants, le chemin de l'école à proximité de cette artère est dangereux. L'impact du trafic sur la population est considérable: la pollution sonore est telle que les conditions et la qualité de vie sont fortement péjorées aux abords de cette artère.

L'engorgement des routes à Aarwangen a des répercussions sur une large partie de la Haute-Argovie. En raison de l'important volume de trafic, les bouchons sont légion, ce qui entrave l'accès à toute la région. Cette situation est pesante à la fois pour la population et pour l'économie. En effet, de nombreuses firmes connues et actives à l'international ont leur siège en Haute-Argovie et la part des emplois industriels y est nettement supérieure à la moyenne cantonale. Aussi l'industrie exportatrice notamment est-elle tributaire de voies de communication rapides, en particulier d'un accès facile à l'autoroute.

La route de contournement prévue et les mesures prises de part et d'autre de la traversée d'Aarwangen ont pour objectif de décongestionner le trafic, de réduire les bouchons et d'augmenter la sécurité et la qualité de vie à Aarwangen.

Groupes de suivi et participation de la population

Le réaménagement du réseau routier d'Aarwangen est un élément clé de la conception régionale des transports et de l'urbanisation de Haute-Argovie. Durant les travaux d'étude de projet, les groupes de suivi se sont assurés que les intérêts écologiques, économiques et sociétaux prépondérants avaient été représentés.

La population a aussi donné son avis à plusieurs reprises, notamment en été 2020 lors de la troisième procédure de participation publique. À la votation référendaire du 21 mai 2017, les électrices et électeurs du canton de Berne ont dit oui à 60,1 % au crédit pour l'étude du projet de réaménagement du réseau routier d'Aarwangen.

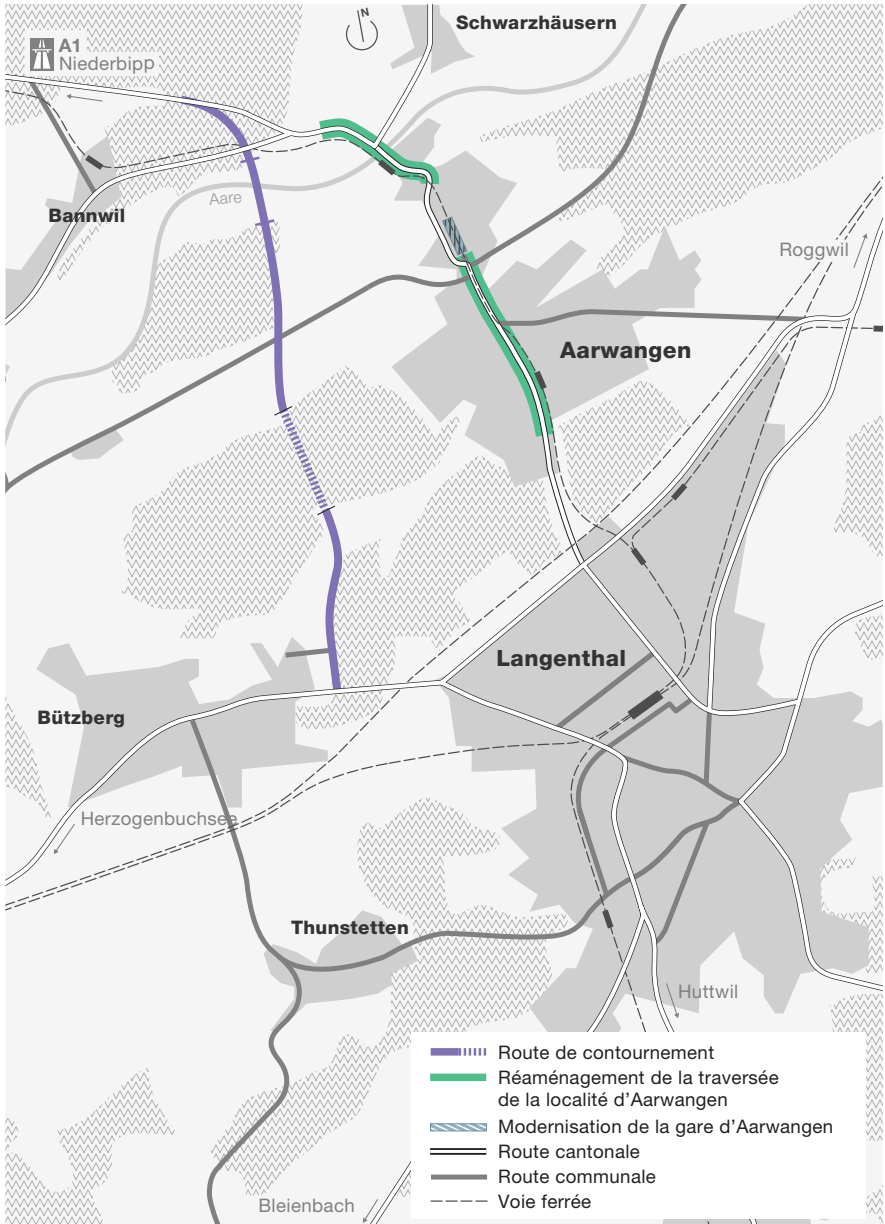
Route de contournement

Il est prévu de construire une route à deux voies de 3,6 kilomètres pour le trafic de transit et de poids lourds (voir plan page 22). La nouvelle route partira de la route cantonale Niederbipp–Langenthal dans la forêt au nord-ouest d'Aarwangen, enjambera l'Aar par un pont de 480 mètres de long, continuera sur environ un kilomètre à travers une zone agricole et franchira la forêt de Spichig par un tunnel d'environ 500 mètres de long. Elle traversera ensuite le Risenacher, une zone essentiellement agricole, entre Aarwangen et Bützberg, et rejoindra la route cantonale Berne–Langenthal à l'est de Bützberg par un giratoire.

Le contournement permettra de décongestionner la traversée d'Aarwangen et d'autres routes voisines, pour ce qui est du trafic de transit et de poids lourds. D'après les projections, le volume de trafic transitant par le centre sera grosso modo divisé par deux et le nombre de camions traversant Aarwangen nettement réduit. En semaine, jusqu'à 14 000 véhicules pourraient emprunter chaque jour la route de contournement, qui absorbera aussi une part du trafic d'autres routes.

3

Plan du projet de réaménagement du réseau routier d'Aarwangen



La nouvelle régulation du trafic incluant un giratoire performant vers la route cantonale Berne–Langenthal vise à éviter le « trafic malin » à Thunstetten et Bützberg. Avant et après la mise en service du contournement, le canton fera des relevés de trafic dans ces deux villages et prendra, si besoin est, des mesures de concert avec la commune.

Mesures d'assainissement de la route traversant Aarwangen

La route de contournement désencombrera Aarwangen de son trafic de transit. Une fois celle-ci mise en service, la traversée du village sera réaménagée et remise en état. Le cœur du village sera plus tranquille et plus sûr avec des dispositifs pour les piétones et piétons et pour les cyclistes. Sont prévus notamment : de nouvelles bandes cyclables, des trottoirs et îlots centraux pour aider à traverser la route, la limitation de la vitesse à 30 km/h sur les tronçons Centre et Hard et la pose d'un revêtement antibruit sur la chaussée.

Dans le centre, train et voitures se partageront l'espace. Cela permettra de dégager de la place pour les personnes à pied ou à vélo. La rectification du tracé de la voie ferrée sur la route traversante et le long de celle-ci ainsi que des passages à niveau munis de barrières contribueront à prévenir les accidents.

La société Aare Seeland mobil AG (asm) modernisera la gare d'Aarwangen et la rendra accessible aux personnes à mobilité réduite. La rénovation de la gare fait partie du projet global, mais elle est entièrement réalisée et financée par asm. En outre, le réaménagement de la traversée de la localité donnera lieu à la création d'un nouvel arrêt sans obstacles « Aarwangen Hard », qui remplacera les arrêts « Aarwangen Vorstadt » et « Hard-Mumenthal ».

Mesures pour l'écologie et le milieu agricole

Le projet occupe durablement un total de 6,3 hectares, soit une surface égale à environ neuf terrains de football. Sur ces 6,3 hectares, quelque 4,5 hectares sont des terres agricoles cultivables (toutes des surfaces d'assolement) et environ 1,6 hectare des forêts. On sait que la nouvelle route aura un impact sur le paysage, les plantes, les animaux et leur habitat. De plus, la zone concernée fait partie du [site Émeraude de Haute-Argovie](#) et du réseau européen Émeraude car elle abrite des milieux naturels précieux où vivent des espèces menacées.

C'est pourquoi le réaménagement du réseau routier d'Aarwangen tient compte, dans la mesure du possible, de la nature. En contrepartie des interventions pour la construction de la route de contournement, de nombreuses mesures de compensation et de régénération sont prévues : reboisement, végétalisation des talus riche en diversité, mise en place de nichoirs, mares à amphibiens, haies, prairies humides et mise à ciel ouvert de ruisseaux. Il ressort de l'étude d'impact environnemental du projet, réalisée conformément aux prescriptions de l'Office fédéral de l'environnement (OFEV), que les interventions seront compensées entièrement et que le projet respecte l'environnement.

Site Émeraude de Haute-Argovie

La route de contournement passera à travers le site Émeraude de Haute-Argovie. Émeraude est un réseau européen voué à la protection des espèces animales et végétales particulièrement rares et menacées à l'échelle européenne ainsi que de leurs habitats. La Suisse compte 37 sites de ce type.

Le site Émeraude de Haute-Argovie s'étend sur environ 11 500 hectares et englobe 19 communes dans les cantons de Berne, d'Argovie, de Lucerne et de Soleure. Il s'agit d'un paysage rural typique du Plateau suisse, avec des cours d'eau à l'état naturel, des zones humides ainsi que des haies et des bosquets.

Cependant, le site Émeraude de Haute-Argovie n'est pas un endroit où la nature a tous les droits. En effet, la ville de Langenthal, qui compte environ 16 000 habitantes et habitants et un grand nombre d'industries et de commerces, se trouve au cœur de cette région. De plus, d'importantes voies de communication la traversent, p. ex. la route principale Berne–Zurich et la nouvelle voie Mattstetten–Rothrist de la ligne Berne–Zurich.

Le contournement traversera également des terres agricoles incluant des surfaces d'assolement. Les terres cultivables sont en grande partie morcelées et le seront encore davantage par la route de contournement. Aussi la procédure de remembrement sous forme de remaniement parcellaire permettra-t-elle d'échanger des terrains et de redéfinir limites et configuration, de concert avec les propriétaires, pour une exploitation facilitée des parcelles. Comme le canton possède des terres cultivables dans ce périmètre, il pourra leur proposer de remplacer une partie des surfaces utilisées pour le contournement. Le projet prévoit la création de nouveaux chemins agricoles, dont certains pourront aussi être empruntés par les cyclistes ou les adeptes de la randonnée. Les chemins supprimés seront réhabilités et redeviendront des terres cultivables.

Montant des coûts

Le coût total du contournement, de la réfection de la traversée d'Aarwangen, de la gare et du remaniement parcellaire lié au trafic s'élève, tel que prévu dans le projet, à 194,1 millions de francs. L'Office fédéral des routes (OFROU) et l'Office fédéral de l'agriculture (OFAG) participent aux frais, de même que la société Aare Seeland mobil AG par le biais du fonds d'infrastructure ferroviaire de la Confédération. D'autres montants proviennent des communes ainsi que des services industriels qui assureront la réfection des canalisations.

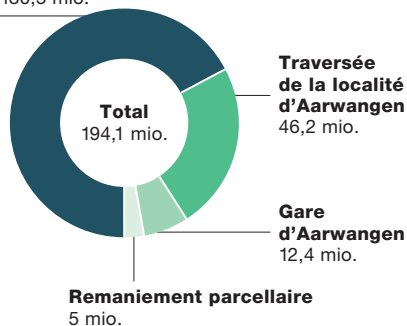
Les coûts totaux à la charge du canton sont estimés à 107,7 millions de francs bruts. Ce montant englobe les coûts d'étude du projet déjà approuvés à ce stade (9,9 millions de francs en tout). Lors de la votation populaire, les électrices et électeurs sont donc appelés à se prononcer sur un crédit de 97,8 millions de francs pour la réalisation du réaménagement du réseau routier d'Aarwangen.

Détail des coûts

en CHF

Contournement

130,5 mio.



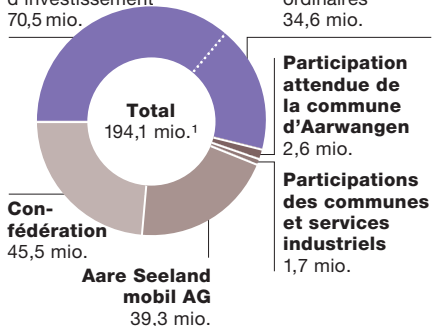
Aides au financement

en CHF

Canton de Berne

Fonds de couverture des pics d'investissement
70,5 mio.

Canton de Berne
Moyens ordinaires
34,6 mio.



70,5 millions de francs pourront être financés par les avoirs encore disponibles du [Fonds de couverture des pics d'investissement](#). Est également attendue de la part de la commune d'Aarwangen une participation additionnelle aux coûts de la traversée de la localité de 2,6 millions de francs. Cette contribution n'a pas encore été défalquée du présent crédit. Au total, il devrait rester 34,6 millions de francs à financer par les moyens ordinaires du canton. Les coûts annuels d'exploitation et d'entretien liés à la nouvelle route de contournement devraient s'élever à 2,8 millions de francs.

Fonds de couverture des pics d'investissement

Ce fonds du canton de Berne destiné à couvrir les pics d'investissement a été créé en 2009 afin de pouvoir financer, même dans les années de difficultés financières, des infrastructures de transport importantes pour l'économie et la place économique ainsi que de grands projets et des investissements faisant suite à des catastrophes météorologiques. Ce fonds prévu pour ne durer que cinq ans a été dissous fin mars 2015 à la suite du refus du Grand Conseil d'en prolonger la durée. Celui-ci a réservé les avoirs encore disponibles du Fonds de couverture des pics d'investissement, d'un montant total de 282,5 millions de francs, pour les deux projets de réseau routier dans l'Emmental et la Haute-Argovie.

1 Différence par rapport à la somme totale due à l'addition des montants d'aide arrondis.

3

Débat au Grand Conseil

Le Grand Conseil est d'accord sur le principe que la situation du trafic à Aarwangen est inacceptable. Pour la majorité de ses membres, le temps est venu d'agir après plus de trente ans de recherche de solutions. Selon elle, le projet actuel réduit de manière décisive le trafic de transit à Aarwangen, il apporte plus de sécurité à toutes et à tous, il renforce la place économique de la Haute-Argovie et il représente une charge financière supportable pour le canton grâce au financement spécial et aux aides fédérales. En outre, le projet a été développé dans le cadre d'un processus très participatif et recueille une large adhésion dans la région.

Les parlementaires contre le projet invoquent des raisons environnementales et financières. À leur avis, la construction de nouvelles routes est un pas en arrière face aux objectifs climatiques, le projet entraîne la perte de précieuses terres cultivables, il provoque un surcroît de trafic, d'autant qu'il est possible d'améliorer considérablement la traversée de la localité sans contournement coûteux.

Calendrier

Début 2022, le plan de route du réaménagement du réseau routier d'Aarwangen a été approuvé avec les dérogations nécessaires. Le Conseil-exécutif a reçu 19 recours contre cette décision.

Si les électrices et électeurs approuvent le présent crédit, la phase de construction débutera d'abord par l'étude de réalisation et l'adjudication des contrats. Les travaux proprement dits commenceront par la construction du contournement, le lancement étant prévu pour 2025. On peut s'attendre à des retards du fait des recours déposés. Une fois le permis de construire octroyé, la construction du contournement durera environ cinq ans. Suivront le réaménagement de la traversée d'Aarwangen et la modernisation de sa gare, qui dureront à peu près deux ans. La maîtrise d'ouvrage du réaménagement du réseau routier d'Aarwangen sera assurée par un groupement de maîtres d'œuvre composé du canton de Berne et de la société Aare Seeland mobil AG.

Conséquences d'un rejet du projet

Si les citoyennes et citoyens devaient dire non au présent crédit lors de la votation, le projet actuel de contournement d'Aarwangen serait abandonné. Les problèmes de trafic auxquels Aarwangen est confrontée et la mauvaise accessibilité de toute la région ne seraient pas résolus et pourraient même s'aggraver avec l'augmentation attendue du trafic.

Vu que le besoin d'agir est indéniable, un nouveau projet devrait alors être lancé, ce qui prendrait à nouveau de nombreuses années et entraînerait des coûts. De plus, le soutien financier de la Confédération a été accordé pour ce projet-ci. En cas de nouveau projet de contournement, la subvention fédérale ne serait pas garantie et devrait dès lors faire l'objet d'une nouvelle demande.

Prise de position du comité référendaire

Le comité « Non aux routes démesurées! », qui bénéficie d'un large soutien, s'oppose au crédit d'engagement pour le réaménagement routier d'Aarwangen pour des raisons liées à l'environnement, aux transports et aux finances.

Perte de terres cultivables, impact sur le site Émeraude et sur une zone de détente à protéger

La route de contournement prévue passe à travers de précieuses terres cultivables. Si elle est construite, cette route entraînera une perte définitive de terres arables fertiles et donc d'une ressource importante pour la production alimentaire locale. Elle modifiera durablement le paysage et nuira fortement aux habitats dignes de protection. En effet, son tracé traverse une zone où vivent de nombreuses espèces animales et végétales rares et menacées, raison pour laquelle cette région a été désignée comme un site Émeraude au niveau international. En outre, cette zone de loisirs, qui se distingue par son calme exceptionnel, notamment au regard des conditions régnant sur le Plateau, sera fortement affectée.

Contradiction avec la protection du climat

La route de contournement prévue entraîne une extension massive des capacités routières dans la région et un surcroît de trafic qui n'aurait pas lieu sans contournement. En cela, le projet est contraire à l'article sur le climat de la Constitution cantonale et aux objectifs climatiques de la Confédération (zéro émission nette d'ici 2050).

Transfert des problèmes de circulation

Une fois construite, la route de contournement ne résoudra pas les problèmes de trafic, mais ne fera que les déplacer. Selon le comité, il faut s'attendre à une saturation permanente de la route Berne–Zurich entre Bützberg et Langenthal, ce qui entraînera des bouchons supplémentaires et une nette hausse de la circulation et du trafic de contournement, en particulier à Bützberg et Thunstetten.

Amélioration de la sécurité routière même sans contournement

Une revalorisation des routes existantes à Aarwangen permettrait d'améliorer la sécurité de toutes les usagères et de tous les usagers à un coût nettement moindre et dans un délai plus court. De nombreuses localités du canton de Berne ayant une charge de trafic similaire ont trouvé des solutions bien meilleures et moins coûteuses (« modèle bernois », p. ex. à Wabern, Köniz et Berthoud, avec dans chaque cas des volumes de trafic nettement plus élevés qu'à Aarwangen).

Irresponsabilité du point de vue de la politique financière, utilité discutable

Avec des dépenses estimées à 194 millions de francs, le projet est très coûteux et son rapport coûts-bénéfices n'est pas assez bon. Il faut utiliser les moyens financiers cantonaux très limités pour des projets plus durables dans tout le canton.

Le texte de cette page a été rédigé par le comité référendaire (art. 54, al. 3 LDP).

3

Arguments avancés au Grand Conseil

pour le projet

- Aarwangen souffre de la circulation qui traverse le village sur une artère étroite. La situation actuelle est intolérable et dangereuse.
- Le présent projet apporte une amélioration décisive de la situation, car le trafic de transit et le trafic de poids lourds sont aiguillés vers la nouvelle route de contournement.
- Il ne s'agit pas d'amener plus de trafic en Haute-Argovie, mais de drainer le trafic abondant de façon satisfaisante. La seule façon d'y parvenir est de mettre en place un contournement.
- La place économique de la Haute-Argovie a besoin d'être bien desservie et de disposer d'une infrastructure adaptée.
- Le projet global ne se borne pas à la construction d'une route de contournement, mais comprend également toute une série de mesures pour la mobilité douce et les transports publics.
- Les impacts non évitables sur l'écologie et sur le milieu agricole sont compensés.
- Le projet a été élaboré avec la participation des autorités et de la population. Il est très bien perçu dans la région et par la population.
- D'innombrables autres scénarios ont été examinés et leurs conséquences étudiées. Le projet actuel s'est avéré être la meilleure solution.
- Le financement est équilibré et acceptable pour le canton grâce aux aides fédérales et au Fonds de couverture des pics d'investissement du canton. Il s'agit de ne pas laisser passer cette chance.

contre le projet

- Le projet n'est pas soutenable d'un point de vue écologique et financier. Il n'est pas convaincant non plus en ce qui concerne la circulation.
- La route de contournement va à l'encontre des objectifs de protection des terres cultivables, de protection du climat et d'utilisation raisonnée de l'argent des contribuables.
- L'augmentation de la capacité de trafic entraînera une surcharge de trafic. Les problèmes de circulation existants ne seront pas résolus, mais simplement déplacés.
- De précieuses surfaces d'assolement seront détruites et deux zones de loisirs seront détériorées, car elles seront coupées par la route de contournement.
- L'analyse coûts-bénéfices n'est pas assez transparente : il faut également prendre en compte le contexte du réchauffement climatique et la perte des surfaces d'assolement.
- Le projet est très coûteux et entraîne des coûts d'entretien élevés. Or, la priorité doit être donnée à l'entretien des ouvrages de transport existants dans le canton.
- Même sans route de contournement, il est possible d'apporter de sérieuses améliorations à la traversée d'Aarwangen. Elles pourraient même être réalisées plus rapidement sans ce projet de contournement.

Résultat du scrutin au Grand Conseil :

81 oui

64 non



6 abstentions

Texte soumis à la votation

Arrêté du Grand Conseil Route cantonale n° 244 Niederbipp – Aarwangen – Langenthal – Huttwil; communes de Aarwangen, Bannwil, Langenthal, Schwarzhäusern, Thunstetten 01007; réaménagement du réseau routier d'Aarwangen; crédit d'engagement pour la réalisation

1. Objet

Le projet global, dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par le groupement de maîtres d'œuvre pour le réaménagement du réseau routier d'Aarwangen, composé du canton de Berne et de l'entreprise Aare Seeland mobil SA (ASM), est financé par les parties suivantes :

| | | |
|---|------------|----------------------|
| Canton de Berne: infrastructure et remaniement parcellaire (brut) | CHF | 107 708 250.– |
| Confédération: OFROU et OFAG | CHF | 45 484 500.– |
| Aare Seeland mobil AG via la Confédération (fonds d'infrastructure ferroviaire) | CHF | 39 250 000.– |
| Communes d'Aarwangen, Thunstetten et services industriels | CHF | 1 657 250.– |
| Total | CHF | 194 100 000.– |

Le crédit d'engagement demandé de 97,81 millions de francs (coûts totaux de 107,71 millions de francs, moins les frais d'étude de projet déjà approuvés de 9,9 millions de francs) doit permettre de financer les coûts à la charge du canton de Berne (construction de routes et remaniement parcellaire).

La commune de Aarwangen participera à hauteur d'environ 2,62 millions de francs. Les coûts nets pour le canton de Berne s'élèveront donc à environ 105,09 millions de francs, dont environ les trois quarts (70,5 millions de francs) pourront être prélevés des avoirs encore disponibles du Fonds cantonal de couverture des pics d'investissement.

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), article 17 ss
- Loi cantonale du 16 juin 1997 sur l'agriculture (LCAB; RSB 910.1), articles 30, 36 et 38
- Ordonnance du 5 novembre 1997 sur les améliorations structurelles dans l'agriculture (OASA; RSB 910.113), article 2
- 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 (PRR) 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 2020
- CRTU 2021 de Haute-Argovie, approuvé le 16 décembre 2021 par l'Office des affaires communales et de l'aménagement du territoire
- 2014.RRGR.817 du 16 mars 2015 concernant l'allocation des avoirs encore disponibles du Fonds de couverture des pics d'investissements, conformément à l'article 3 de la loi sur le Fonds d'investissement
- Plan de route du 10 janvier 2022

3. Montant déterminant du crédit, nature et qualification juridique de la dépense

Coûts totaux; niveau des prix au 1^{er} avril 2019; 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.

| | | |
|---|------------|----------------------|
| Coûts totaux pour le canton (brut) | CHF | 107 708 250.– |
| – Contournement | CHF | 83 950 000.– |
| – Traversée et gare d'Aarwangen | CHF | 19 770 000.– |
| – Remaniement parcellaire (coûts OPC et contribution OAN) | CHF | 3 988 250.– |
| Montant déterminant en matière d'autorisation de dépenses selon l'article 143 OFP | CHF | 107 708 250.– |
| déduction faite des frais d'étude approuvés par le Grand Conseil le 5 septembre 2012 et le 8 septembre 2016 (2016. RRGR.599, 2012.RRGR.630) et confirmés par la votation populaire du 21 mai 2017 | – CHF | 9 900 000.– |
| Crédit à approuver | CHF | 97 808 250.– |

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

4. Nature du crédit / Compte / Groupe de produits / Exercice

Il s'agit d'un crédit d'engagement au sens de l'article 50 LFP, qui sera en principe relayé par les paiements suivants, qui sont prévus dans le plan intégré mission-financement de la DTT et de la DEEE.

Groupe de produits: 09.09.9100, Infrastructures (OPC)

Compte: 1579 501000

Désignation: Office des ponts et chaussées, construction de routes cantonales

Exercice

| | | |
|--------------|------------|----------------------|
| À ce jour | CHF | 8 420 000.– |
| 2023 | CHF | 950 000.– |
| 2024 | CHF | 2 460 000.– |
| 2025 | CHF | 6 770 000.– |
| 2026 | CHF | 8 375 000.– |
| 2027 | CHF | 13 435 000.– |
| 2028 | CHF | 19 255 000.– |
| 2029 | CHF | 19 175 000.– |
| 2030 | CHF | 13 090 000.– |
| 2031 | CHF | 14 950 000.– |
| 2032 | CHF | 415 000.– |
| Total | CHF | 107 295 000.– |

3

Groupe de produits: 03.19.9180, Agriculture
Compte: 363500
Désignation: Subventions aux entreprises privées

Exercice

| | | |
|--------------|------------|------------------|
| 2023 | CHF | 100 000.– |
| 2027 | CHF | 100 000.– |
| 2029 | CHF | 130 000.– |
| 2032 | CHF | 83 250.– |
| Total | CHF | 413 250.– |

Les dépenses sont inscrites au plan intégré mission-financement de 2023 à 2025. Les contributions à partir de 2026 sont également réalisables dans le cadre des moyens régulièrement disponibles pour ce domaine d'activité.

Les subventions fédérales parviennent au destinataire via le canton, en tant que subventions à redistribuer: l'encaissement se fait via le compte 470000 et le paiement via le compte 370500.

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

Un montant total de 282,491 millions de francs tiré du Fonds de couverture des pics d'investissement est disponible pour les réaménagements des réseaux routiers d'Oberburg-Hasle et d'Aarwangen.

Si les deux projets sont réalisés, le présent projet disposera de 70,5 millions de francs tirés du Fonds de couverture des pics d'investissement. Si le réaménagement du réseau routier de Berthoud-Oberburg-Hasle ne devait pas être réalisé, les coûts restants à la charge du canton seraient entièrement financés par le biais du Fonds de couverture des pics d'investissement.

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.

6. Indications sur les frais d'investissement préservant la valeur et 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 »¹⁾.

7. Référendum financier facultatif

Le présent arrêté est soumis au référendum facultatif et doit faire l'objet d'une publication dans la Feuille officielle du canton de Berne.

Si l'entrée en vigueur de la décision de crédit est repoussée en raison d'un référendum financier, le délai fixé au point 5 de l'arrêté du Grand Conseil du 16 mars 2015¹ est prolongé jusqu'à la validation des résultats de la votation populaire.

Berne, le 9 juin 2022

Au nom du Grand Conseil,
Martin Schlup, président
Patrick Trees, secrétaire général



1 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

¹⁾ Pour les détails, voir www.be.ch/projet3 > Informations sur les débats au Grand Conseil

Crédit de construction pour le réaménagement du réseau routier de Berthoud–Oberburg–Hasle

Le réaménagement du réseau routier de Berthoud–Oberburg–Hasle doit permettre d’améliorer la situation actuelle du trafic dans ces trois localités grâce à un ensemble de 19 mesures. Le Grand Conseil a approuvé un crédit de 313,9 millions de francs pour la réalisation du projet. Un référendum ayant été saisi contre cette décision, celle-ci est à présent soumise au vote.

Prise de position du comité référendaire → page 41

Arguments avancés au Grand Conseil → page 42

Texte soumis à la votation → page 44

Contexte

Depuis une cinquantaine d’années, la population de la région de Berthoud et du Bas-Emmental subit les nuisances de la circulation. En semaine, le trafic journalier moyen compte quelque 19 000 véhicules empruntant l’axe principal qui relie les localités de Berthoud, d’Oberburg et de Hasle bei Burgdorf. Selon les projections cantonales, ce chiffre avoisinera les 20 000 véhicules en 2040. À l’heure actuelle, les embouteillages sont déjà monnaie courante en semaine aux endroits critiques.

Cela empêche notamment les bus de respecter les horaires, et les pendulaires ratent leur correspondance. Les nuisances sonores sont très pesantes pour les riveraines et riverains. Les personnes qui se déplacent à pied ou à vélo doivent faire des détours ou prévoir des temps d’attente en chemin. La sécurité routière est également insuffisante, notamment pour les piétonnes et piétons et les cyclistes. Enfin, l’économie et les entreprises de la région sont également concernées par la surcharge de trafic.

Participation et implication de la population

Lors de l'élaboration du projet, l'économie, la population, les groupes environnementaux et toutes les parties intéressées ont été impliqués dans deux procédures de participation. Les communes et les associations concernées étaient représentées au sein d'un groupe d'information. La région et la population locale soutiennent très nettement le projet: durant la procédure de participation au projet de construction, seuls 9% des participantes et participants ont rejeté le projet global. À noter que diverses demandes ont pu être prises en compte dans la planification du projet.

Projet de réaménagement du réseau routier de Berthoud–Oberburg–Hasle («Emmentalwärts»)

Pour améliorer la situation, le projet «Emmentalwärts» concernant le réaménagement routier de Berthoud–Oberburg–Hasle a pris forme pas à pas ces dernières années. Ce projet est basé sur le constat que les localités d'Oberburg et de Hasle sont principalement concernées par le trafic de transit. C'est pourquoi il est prévu de les contourner toutes deux, et de désengorger et réaménager leur traversée.

Contrairement à Oberburg et à Hasle, Berthoud est un lieu de départ et de destination, raison pour laquelle cette dernière connaît une forte circulation avec, en revanche, une part de trafic de transit plus faible. C'est pourquoi des mesures seront mises en place sur le réseau routier existant afin de fluidifier la circulation. Il est notamment prévu de construire deux nouveaux passages sous-voies.

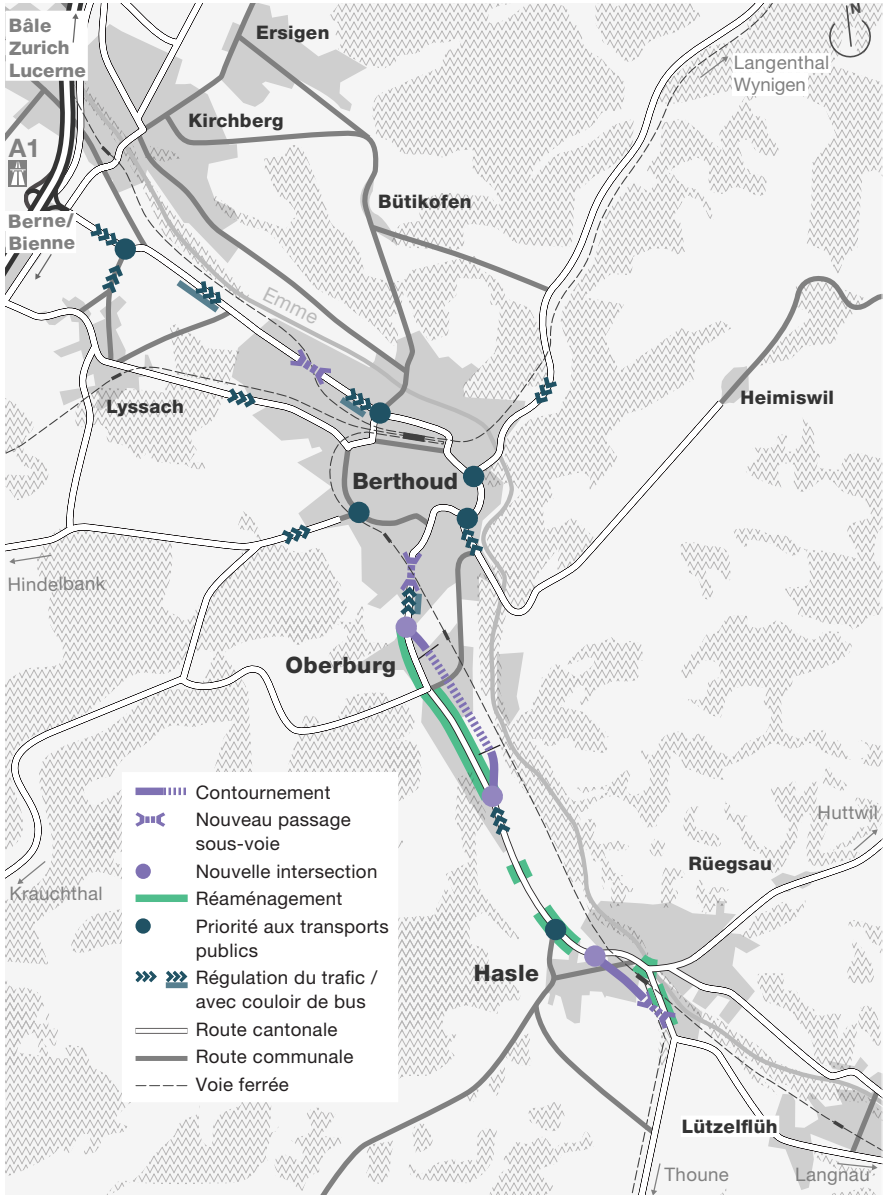
Le projet «Emmentalwärts» comprend 19 mesures coordonnées entre elles et constitue une solution globale en matière de circulation (voir plan page 36). En plus de la réduction du trafic sur les routes traversant les localités d'Oberburg et de Hasle, ces mesures doivent apporter de nettes améliorations pour les personnes circulant à pied, à vélo et en transports publics. Enfin, le projet vise également à améliorer la desserte de l'Emmental et doit ainsi contribuer à en renforcer l'espace économique.

Mesures à Berthoud

À Berthoud, les deux passages à niveau Spital et Buchmatt seront remplacés par des passages sous-voies si bien qu'il n'y aura plus besoin d'attendre que les barrières se lèvent. Les bus pourront circuler sans encombre grâce à trois nouveaux couloirs de bus et à des feux de signalisation coordonnés. Ces derniers permettront en outre de réguler le trafic qui s'écoule vers le centre-ville afin de le maintenir fluide sur les artères traversant la ville.

Diverses améliorations sont également prévues pour les personnes à pied ou à vélo. Les cyclistes pourront utiliser les nouveaux couloirs de bus et circuler sur les bandes cyclables dans les zones de régulation du trafic qui seront mises en place, si nécessaire et possible. De nouvelles bandes et voies cyclables seront aménagées sur différents tronçons de route, et des passages pour personnes à pied ou à vélo franchissant les deux nouveaux passages sous-voies permettront de traverser la localité en toute sécurité.

Plan du projet de réaménagement du réseau routier de Berthoud-Oberburg-Hasle



Mesures à Oberburg

À Oberburg, il est prévu de construire un contournement d'une longueur de 1500 mètres comprenant un tunnel de 1100 mètres de long, parallèle à la traversée de la localité et un peu à l'est de celle-ci. Le contournement délesterait fortement la traversée de la localité du trafic de transit entre les intersections Oberburg Sud et Oberburg Nord. Selon les projections, environ 6000 véhicules continueront de traverser la localité en moyenne chaque jour contre 18500 aujourd'hui, étant précisé que le contournement devrait drainer environ 15500 véhicules.

L'Emmentalstrasse, qui passe dans le village, sera réorganisée et réaménagée, et la vitesse limitée à 30 km/h. Ces mesures doivent permettre de sécuriser la traversée de la localité pour les cyclistes et les piétonnes et piétons, et d'améliorer la qualité de vie aux abords de la route. Pour les entreprises, les accès depuis et vers la route seront améliorés grâce à la diminution du trafic.

Mesures à Hasle bei Burgdorf

À Hasle, une route de contournement parallèle à la ligne de chemin de fer est prévue à l'ouest de la gare. Selon les projections, ce contournement divisera par deux le volume du trafic à travers Hasle. Le passage à niveau sera fermé au trafic individuel motorisé tout en restant ouvert à la mobilité douce (personnes à vélo et à pied). Circuler à vélo à travers le village sera de ce fait plus attrayant et plus sûr. En outre, le carrefour de Hasle-Rüegsau situé juste avant la gare sera réaménagé et la circulation piétonnière sera plus aisée. Un éventuel réaménagement de l'esplanade de la gare, qui ne fait pas partie du présent projet, est planifié à part.

Le projet englobe en outre des mesures d'amélioration de la fluidité du trafic, un dispositif de priorité pour les bus au giratoire de Biembach ainsi qu'un renforcement de la sécurité routière et le réaménagement de l'arrêt de bus près du hameau de Tschamerie.

Répercussions sur l'environnement

Le projet de réaménagement routier de Berthoud–Oberburg–Hasle a fait l'objet d'une étude d'impact environnemental conformément aux directives de l'Office fédéral de l'environnement (OFEV). Il en ressort que le projet respecte l'environnement. La gestion du trafic et le tracé des nouvelles routes tiennent compte, autant que faire se peut, de l'environnement et du paysage. Ainsi, la route de contournement sera parallèle au remblai de la voie ferrée sur le tronçon de Hasle et empruntera un tunnel à Oberburg.

Le tunnel d'Oberburg et d'autres ouvrages du présent projet rencontreront le courant d'eau souterrain de l'Emmental et le toucheront en certains endroits. Pour protéger les eaux souterraines et les captages d'eau potable de la région, des précautions particulières seront donc nécessaires lors de la construction et de l'exploitation.

Fonds de couverture des pics d'investissement

Ce fonds du canton de Berne destiné à couvrir les pics d'investissement a été créé en 2009 afin de pouvoir financer, même dans les années de difficultés financières, des infrastructures de transport importantes pour l'économie et la place économique ainsi que de grands projets et des investissements faisant suite à des catastrophes météorologiques. Ce fonds prévu pour ne durer que cinq ans a été dissous fin mars 2015 à la suite du refus du Grand Conseil d'en prolonger la durée. Celui-ci a réservé les avoirs encore disponibles du Fonds de couverture des pics d'investissement, d'un montant total de 282,5 millions de francs, pour les deux projets de réseau routier dans l'Emmental et la Haute-Argovie.

Le projet de construction nécessite en particulier d'intervenir dans l'espace réservé aux eaux des ruisseaux et concerne certains terrains secs à protéger. Pour compenser le nombre relativement faible d'habitats concernés, des mesures de remplacement seront prises: reboisement, création de nouveaux terrains secs ou végétalisation des berges. Au total, le projet occupera durablement 5,7 hectares, soit à peu près l'équivalent de huit terrains de football. Environ 3,7 hectares sont des terres agricoles, en majorité des surfaces d'assolement.

Coûts

Les coûts totaux du réaménagement routier de Berthoud–Oberburg–Hasle s'élèvent, selon le projet, au montant brut de 424,4 millions de francs. La Confédération y participe à hauteur de 92,2 millions de francs. Les coûts d'étude du projet de 16,4 millions de francs ainsi qu'un crédit de 1,9 million de francs pour les transports publics ont d'ores et déjà été approuvés. Lors de cette votation populaire, les électrices et électeurs sont donc appelés à se prononcer sur un crédit de 313,9 millions de francs pour la réalisation de ce projet.

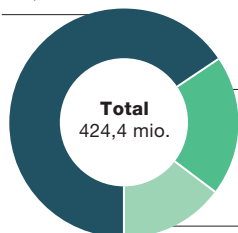
Pour financer le projet, le canton peut puiser 212 millions de francs dans les avoirs encore disponibles du [Fonds de couverture des pics d'investissement](#). Des participations financières d'un montant total de 7,5 millions de francs sont attendues de la part des communes et de tiers, étant précisé que ces contributions ne sont pas encore défalquées du présent crédit. Les coûts restant à financer par les moyens ordinaires du budget du canton devraient donc s'élever à 112,7 millions de francs. Les coûts induits du réaménagement routier pour le fonctionnement et l'entretien des nouvelles infrastructures devraient s'élever à 2,5 millions de francs par an.

Détail des coûts

en CHF

Tronçon Oberburg

278,2 mio.



Tronçon Hasle

(part TP incluse)
83,7 mio.

Tronçon Berthoud

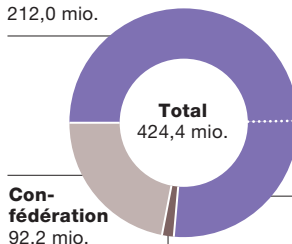
(part TP incluse)
62,5 mio.

Aides au financement

en CHF

Canton de Berne

Fonds de couverture des pics
d'investissement
212,0 mio.



Canton de Berne

Moyens ordinaires
du budget
(contribution
financière aux
TP incluse)
112,7 mio.

Con-
fédération
92,2 mio.

Participations financières
attendues Communes et tiers
7,5 mio.

Débat au Grand Conseil

Sur le principe, personne au Grand Conseil ne conteste la nécessité d'agir dans la région de Berthoud–Oberburg–Hasle par rapport à la circulation. Les avis sur le projet sont toutefois partagés. Les parlementaires qui y sont favorables exigent sa réalisation sans tarder. Selon elles et eux, le projet global, avec ses 19 mesures coordonnées, apporte enfin une solution aux problèmes de trafic. Il bénéficie à toutes les usagères et tous les usagers de la route et offre une meilleure qualité de vie à la population concernée. En outre, Berthoud, Oberburg et Hasle ne sont pas les seules à en profiter, les communes environnantes et la région économique de l'Emmental tout entière en profitent également.

Les parlementaires qui s'opposent au projet rejettent notamment les contournements de Hasle et d'Oberburg. Les coûts élevés représentent, selon elles et eux, une charge financière non supportable pour le canton et le tunnel prévu à Oberburg présente un risque pour les eaux souterraines. À leur avis, les contournements ne règlent pas le problème, mais ne font que transposer le surcroît de trafic prédit ailleurs, à Berthoud par exemple.

Calendrier

Début 2022, le plan de route du réaménagement du réseau routier de Berthoud–Oberburg–Hasle a été approuvé avec les dérogations nécessaires. Le Conseil-exécutif a reçu huit recours contre cette décision.

Si les électrices et électeurs approuvent le projet, la phase de construction débutera d'abord par l'étude de réalisation et l'adjudication des contrats. Les travaux proprement dits commenceront à partir de 2025. On peut s'attendre à des retards du fait des recours déposés. Une fois le permis de construire octroyé, les travaux dureront une dizaine d'années, réaménagement de la traversée des localités compris.

4

Conséquences d'un rejet du projet

Si les électrices et électeurs devaient dire non au présent crédit lors de la votation, l'actuel projet de contournement d'Oberburg et Hasle serait abandonné. Les problèmes de trafic dans la région perdureraient et auraient même tendance à s'aggraver avec l'augmentation attendue du trafic.

Vu que le besoin d'agir est indéniable, un nouveau projet devrait alors être lancé, ce qui prendrait à nouveau de nombreuses années et entraînerait des coûts. De plus, le soutien financier de la Confédération de 92,2 millions de francs a été accordé pour ce projet-ci. En cas de nouveau projet de contournement, la subvention fédérale ne serait pas garantie et devrait dès lors faire l'objet d'une nouvelle demande.

Prise de position du comité référendaire

Le comité «Non aux routes démesurées!» s'oppose au crédit d'engagement pour le réaménagement routier de Berthoud–Oberburg–Hasle pour des raisons liées à l'environnement, aux transports et aux finances.

Irresponsabilité sur le plan financier et utilité discutable

Le projet, qui prévoit des dépenses de 420 millions de francs, est extrêmement coûteux et son rapport coûts-bénéfices n'est pas assez bon. En effet, un dépassement de 10 % des coûts prévus risque de faire basculer le rapport coûts-bénéfices dans le rouge. Actuellement, les coûts de construction augmentent nettement plus vite que les salaires, ce qui a un effet négatif sur le rapport coûts-bénéfices. Le gain de temps moyen pour les personnes qui circuleront entre Hasle et l'autoroute à Kirchberg se limitera à quelques minutes. Il faut utiliser les moyens financiers cantonaux très restreints pour des projets plus durables dans tout le canton.

Contradiction avec la protection du climat et menace pour l'eau potable

Les routes de contournement prévues entraînent une extension massive des capacités routières au niveau local et, selon les projections du canton, différents tronçons routiers enregistreraient un surcroît de trafic dû à la route de contournement. Le projet est contraire à l'article sur le climat de la Constitution cantonale et aux objectifs climatiques de la Confédération (zéro émission nette d'ici 2050). Le tunnel prévu à Oberburg sous le niveau de l'Emme comporte un risque pour la nappe phréatique et l'eau potable de toute la région. En outre, l'exploitation et l'entretien du tunnel nécessiteront une énorme quantité d'électricité et coûteront au canton beaucoup d'argent non inclus dans les coûts de construction.

Transfert des problèmes de circulation et planification basée sur des projections obsolètes

La construction des routes de contournement ne résoudra pas les problèmes de circulation, mais les déplacera, dans le meilleur des cas. Selon les perspectives d'évolution du transport les plus récentes de la Confédération, le trafic individuel motorisé devrait augmenter nettement moins à l'horizon 2050 que ce qui était prévu jusqu'alors.

Il y a d'autres options: exploiter toutes les mesures d'amélioration

Une multitude de mesures efficaces propres à améliorer le réseau routier actuel peuvent être mises en œuvre plus vite et à un coût bien moindre. De nombreuses localités du canton en ont fait la démonstration (« modèle bernois » p. ex. à Wabern, Köniz, Berthoud et actuellement à Münsingen, avec dans chaque cas des volumes de trafic plus élevés qu'à Oberburg et Hasle). Les améliorations à Berthoud, notamment les deux passages sous-voies, pourront être rapidement réalisés d'après le comité référendaire.

Le texte de cette page a été rédigé par le comité référendaire (art. 54, al. 3 LDP).

4

Arguments avancés au Grand Conseil

pour le projet

- La population et l'économie de la région souffrent du bruit et des embouteillages depuis de nombreuses années. Le réaménagement du réseau routier est une nécessité urgente et apporte enfin une solution aux problèmes de circulation.
- Le réaménagement du réseau routier englobe un ensemble de 19 mesures. Il apporte des améliorations pour toutes les usagères et tous les usagers de la route, donc aussi pour les transports publics et la mobilité douce.
- Avec ou sans réaménagement du réseau routier, il y aura plus de circulation. Mais il permet une meilleure gestion du trafic : il évite les embouteillages, il permet de rétablir la ponctualité des transports publics et il rend la mobilité douce plus attrayante et plus sûre.
- Le projet restaure la qualité de vie des villages et il profite aux petits commerces sur place. Il valorise l'Emmental en tant que site économique et renforce la région dans son ensemble.
- La population, l'économie et toutes les communes de l'Emmental sont en faveur de ce projet.
- Les effets sur les eaux souterraines ont été étudiés avec soin. Le captage d'eau potable pour Berthoud n'est pas affecté par la construction du tunnel.
- Grâce au tracé et au tunnel, l'impact sur la nature et le paysage est faible et la perte de terres cultivables est tout à fait acceptable.
- Grâce à la subvention fédérale et à une planification financière prévoyante, la chance de résoudre enfin les problèmes de circulation dans l'Emmental est à portée de main.

contre le projet

- Ce projet de réseau routier de presque un demi-milliard de francs au total coûte beaucoup trop cher. Les coûts induits annuels sont disproportionnés au regard de la situation financière du canton.
- Le tunnel d'Oberburg présente un rapport coûts-bénéfices insuffisant et entraîne des frais d'entretien élevés.
- Le tunnel est situé dans un important bassin versant d'eaux souterraines. Il existe un risque résiduel pour l'eau potable.
- Malgré le tunnel, la perte de terres cultivables est importante.
- Le réaménagement du réseau routier implique une plus grande capacité routière. Cela signifie encore plus de voitures, plus de bruit, plus de gaz d'échappement et plus d'émissions de CO₂.
- Le développement de ces infrastructures routières est en contradiction avec l'article sur la protection du climat de la Constitution bernoise et avec la stratégie de mobilité du canton de Berne.
- Les nuisances du trafic de transit sont déplacées vers d'autres lieux et communes. En conséquence, des voix pourraient s'élever pour demander également un contournement à Berthoud.

Résultat du scrutin au Grand Conseil :

86 oui

62 non



2 abstentions

Texte soumis à la votation

Arrêté du Grand Conseil 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

1. Objet

Le crédit demandé, d’un montant de 313,87 millions de francs, permettra de réaliser le réaménagement du réseau routier Berthoud – Oberburg – Hasle. Le projet prévoit des routes de contournement et des mesures de réaménagement à Oberburg et Hasle b. B. ainsi que des mesures de gestion du trafic et de réaménagement à Berthoud.

Les coûts totaux du projet s’élèvent à environ 424,37 millions de francs. Le Grand Conseil a déjà approuvé 16,4 millions de francs pour l’avant-projet et l’étude de projet. Les coûts des mesures d’encouragement des transports publics, d’un montant de 1,9 million de francs, seront financés par le biais du crédit-cadre 2022-2025 pour les transports publics et doivent être approuvés par le Conseil-exécutif.

La Confédération a garanti des subventions fédérales d’un montant maximal de 92,2 millions de francs dans le cadre du programme d’agglomération de Berthoud de 3^e génération.

Au moins 212 millions de francs des dépenses à la charge du canton pourront être financés par les avoirs encore disponibles du Fonds de couverture des pics d’investissement. Les coûts restants à la charge du canton (120,17 millions de francs) seront financés par le biais des moyens ordinaires.

Le canton, représenté par l’Office des ponts et chaussées, assume la maîtrise d’ouvrage.

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
- Convention de prestations du 5 décembre 2019 entre la Confédération et le canton relative au projet d’agglomération 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, approuvée 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. Coûts, montant déterminant du crédit, nature et qualification juridique de la dépense

3.1 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.– |

3.2 Dépenses à approuver

Coûts totaux **CHF 424 372 000.–**

déduction faite de la contribution à la promotion des transports publics (brut) à approuver par le Conseil-exécutif, après déduction du tiers communal: CHF 1266667

Coûts Construction de routes
dont:

| | | |
|--------------------------|-----|---------------|
| Part tronçon de Berthoud | CHF | 61 048 000.– |
| Part tronçon d'Oberburg | CHF | 278 235 000.– |
| Part tronçon de Hasle | CHF | 83 189 000.– |

Total **CHF 422 472 000.–**

déduction faite de la subvention fédérale

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

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.

Avec la convention de prestations du 5 décembre 2019 entre la Confédération et le canton concernant le programme d'agglomération de Berthoud de 3^e génération et 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, le Parlement fédéral a approuvé une subvention d'un montant total de 92,2 millions de francs pour le présent projet. Ce montant a été déduit de la présente demande de crédit.

Des contributions de tiers d'environ 7,47 millions de francs sont 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.

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

3.3 État du crédit-cadre pour les subventions d'investissement dans le domaine des transports

| | | |
|--|------------|----------------------|
| Montant du crédit approuvé 2022-2025 (AGC 10.03.2021) | CHF | 121 000 000.– |
| moins les montants déjà affectés | – CHF | 36 509 200.– |
| montant restant (état au 3 janvier 2022*) | CHF | 84 490 800.– |
| moins la subvention d'investissement de la présente demande de financement | – CHF | 1 266 667.– |
| Nouvel état du crédit-cadre | CHF | 83 224 133.– |

* Le montant est purement indicatif, car les ressources du crédit-cadre sont régulièrement libérées par les organes compétents, conformément au point 5 du crédit-cadre.

4

4. Nature du crédit / Compte / Groupe de produits / Exercice

Il s'agit d'un crédit d'engagement au sens de l'article 50 LFP et d'un arrêté d'exécution pour un crédit-cadre au sens de l'article 149 OFP, qui seront en principe relayés par les paiements suivants, qui sont prévus dans le plan intégré mission-financement de la DTT :

Groupe de produits: 09.09.9100, Infrastructures (OPC)

Compte: 1579 501 000

Désignation: Office des ponts et chaussées, construction de routes cantonales

Année

| Année | | |
|--------------|------------|----------------------|
| À ce jour | CHF | 14 650 000.– |
| 2023 | CHF | 350 000.– |
| 2024 | CHF | 1 350 000.– |
| 2025 | CHF | 2 250 000.– |
| 2026 | CHF | 4 052 200.– |
| 2027 | CHF | 11 870 000.– |
| 2028 | CHF | 41 560 000.– |
| 2029 | CHF | 56 967 800.– |
| 2030 | CHF | 63 630 000.– |
| 2031 | CHF | 56 470 000.– |
| 2032 | CHF | 39 420 000.– |
| 2033 | CHF | 20 700 000.– |
| 2034 | CHF | 9 120 000.– |
| 2035 | CHF | 4 770 000.– |
| 2036 | CHF | 3 112 000.– |
| Total | CHF | 330 272 000.– |

Groupe de produits: 09.13.9100, Transports publics et coordination des transports (OTP)

Compte: 363500

Désignation: Office des transports publics et de la coordination des transports, Subventions aux entreprises privées

Année

| Année | | |
|--------------|------------|--------------------|
| 2026 | CHF | 517 800.– |
| 2027 | CHF | 0.– |
| 2028 | CHF | 200 000.– |
| 2029 | CHF | 902 200.– |
| 2030 | CHF | 280 000.– |
| Total | CHF | 1 900 000.– |

L'OPC et l'OTP sont habilités à utiliser les ressources.

Les subventions communales pour la participation aux transports publics de 633 333 francs sont perçues par l'OTP dans le compte 463200.

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

Un montant total de 282,491 millions de francs tiré du Fonds de couverture des pics d'investissement est disponible pour les réaménagements des réseaux routiers de Bethoud-Oberburg-Hasle et d'Aarwangen.

Si les deux projets sont réalisés, le présent projet disposera de 212 millions de francs tirés du Fonds de couverture des pics d'investissement. Si le réaménagement du réseau routier d'Aarwangen ne devait pas être réalisé, l'ensemble des avoirs restants serait attribué au présent projet.

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.

6. Indications sur les frais d'investissement préservant la valeur et 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 »^{*)}.

7. Référendum financier facultatif

Le présent arrêté est soumis au référendum facultatif et doit faire l'objet d'une publication dans la Feuille officielle du canton de Berne.

Si l'entrée en vigueur de la décision de crédit est repoussée en raison d'un référendum financier, le délai fixé au point 5 de l'arrêté du Grand Conseil du 16 mars 2015¹ est prolongé jusqu'à la validation des résultats de la votation populaire.

Berne, le 9 juin 2022

Au nom du Grand Conseil,
Martin Schlup, président
Patrick Trees, secrétaire général



1 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

^{*)} Pour les détails, voir www.be.ch/projet4 > Informations sur les débats au Grand Conseil



Site Internet sur
les votations
www.be.ch/votations



Application sur
les votations
VoteInfo

Le Grand Conseil du canton de Berne recommande de voter comme suit le 12 mars 2023 :

**Modification de la Constitution cantonale
(statut et compétences des autorités judiciaires)**

OUI

**Modification de la Constitution cantonale
(règles d'incompatibilité pour les membres du Grand Conseil)**

OUI

**Crédit de construction pour le réaménagement
du réseau routier d'Aarwangen**

OUI

**Crédit de construction pour le réaménagement
du réseau routier de Berthoud–Oberburg–Hasle**

OUI

Message du Grand Conseil accompagnant les objets soumis à votation

Approuvé le 28 novembre 2022 par la Commission des institutions politiques et des relations extérieures; imprimé sur du papier produit en Suisse recyclé à 85-90%