

Intervention parlementaire. Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention: 203-2015
Type d'intervention: Motion
Motion ayant valeur de directive: ☐
N° d'affaire: 2015.RRGR.836

Déposée le: 31.08.2015

Motion de groupe: Non
Motion de commission: Non
Déposée par: Graber (La Neuveville, UDC) (porte-parole)
Schnegg (Champoz, UDC)
Müller (Orvin, UDC)
Cosignataires: 0

Urgence demandée: Non
Urgence accordée: Non

N° d'ACE: 1400/2015 du 25 novembre 2015
Direction: Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie
Classification: –
Proposition du Conseil-exécutif: **Rejet**



Aménagement d'une véritable autoroute à quatre voies entre les Champs de Boujean et La Heutte

Le Conseil-exécutif est chargé d'intervenir auprès de l'OFROU et plus généralement auprès de la Confédération afin d'obtenir de cette dernière l'aménagement d'une véritable autoroute à quatre voies entre les Champs-de-Boujean et La Heutte. Pour ce faire, il aura recours à tous les moyens institutionnels et à tous les relais dont il dispose.

Développement

Les derniers tronçons encore en chantier de l'autoroute A16 seront inaugurés et livrés à la circulation à la fin de 2016. A cette date, les usagers de cette autoroute pourront enfin emprunter sans interruption ce tracé autoroutier long de 85 km de Boncourt aux Champs-de-Boujean, lieu de la jonction entre les autoroutes A5 et A16. L'ouverture complète de cette autoroute contribuera manifestement au développement économique du Jura bernois, de Bienne, du Seeland et de tout l'Arc jurassien. L'autoroute A16 comporte pourtant une incongruité. Le tronçon entre Les Champs-de-Boujean et La Heutte accueille en effet le trafic lent, c'est-à-dire des cyclistes ou encore des véhicules agricoles qui roulent à moins de 60 km/h. Cette situation est

très rare dans notre pays. Il est vrai que l'OFROU s'est engagé à entreprendre des travaux d'assainissement sur le tronçon Champs-de-Boujean – La Heutte et en particulier à construire des infrastructures routières pour décharger ce tronçon du trafic lent. L'OFROU ne devrait toutefois pas faire entreprendre ces travaux avant 2022. De plus, ses plans montrent que même après leur achèvement, le tronçon de l'A16 entre Les Champs-de-Boujean et La Heutte ne présentera pas toutes les caractéristiques techniques d'une véritable autoroute classique à quatre voies de première ou de deuxième classe.

Aujourd'hui déjà, la circulation sur ce tronçon présente de graves inconvénients. Ces derniers vont clairement s'aggraver avec l'ouverture complète de l'autoroute A16 à la fin de 2016, surtout que cette dernière précédera de peu l'ouverture du contournement est de Bienne en 2017. On peut en effet s'attendre à une forte augmentation du trafic sur cet axe, le troisième en importance entre la France du Nord et le Plateau suisse. Les travaux d'assainissement prévus par l'OFROU ne devraient pas contribuer à augmenter sensiblement la sécurité et la fluidité du trafic dans les Gorges du Taubenloch. Seule la transformation de l'actuel tronçon de l'A16 entre les Champs-de-Boujean et La Heutte en une véritable autoroute dépourvue de virages trop serrés et la construction d'une nouvelle route cantonale entre La Heutte et Bienne constituerait une solution véritablement satisfaisante à long terme. L'autoroute A16 doit devenir une véritable autoroute comparable aux autres autoroutes de deuxième et de troisième classe sur l'entier de son parcours. Ce sont ces nécessités qui motivent le dépôt de notre motion.

Réponse du Conseil-exécutif

Le canton de Berne est intervenu à plusieurs reprises auprès de l'OFROU pour obtenir de la Confédération une véritable autoroute à quatre voies sans trafic lent entre La Heutte et les Champs-de-Boujean à Bienne. Afin d'augmenter les chances d'obtenir une décision favorable, le canton de Berne avait transmis à l'OFROU une étude démontrant les lacunes de ce tronçon en matière de sécurité du trafic.

Les restrictions budgétaires fédérales ont entravé la poursuite du projet de remplacement de l'ancienne voie montante par un nouveau tracé autoroutier situé en majeure partie en tunnel. Ce projet aurait permis de réaliser une véritable autoroute à quatre voies entre La Heutte et Bienne.

En contrepartie, le canton de Berne a été chargé d'élaborer un projet visant à séparer le trafic lent du trafic autorisé à rouler sur l'autoroute. Le projet définitif de séparation a été approuvé le 13 décembre 2013, après une longue procédure de conciliation avec les opposants et après consultation des offices concernés. Aucun recours n'a été déposé contre le projet établi par le canton de Berne. Depuis 2008, la Confédération est propriétaire de ce tronçon de route nationale. C'est elle qui gère l'entretien, l'aménagement et la réalisation des projets. Les priorités pour la mise en œuvre des projets approuvés sont fixées selon les critères internes à l'OFROU.

Le canton de Berne a obtenu de haute lutte l'approbation des plans du projet définitif pour la séparation du trafic lent qui permettra d'augmenter la sécurité du trafic. Ce projet est étroitement lié aux travaux d'entretien et d'assainissement (UPlans) prévus à court terme sur ce tronçon d'autoroute. Il est nécessaire d'assainir l'infrastructure de ce secteur et le canton ne manque pas de rappeler à la Confédération qu'il est indispensable d'améliorer, dans les meilleurs délais et au moyen de projets déjà élaborés, la sécurité des usagers, en particulier celle des usagers des

véhicules lents, aussi compte tenu de l'augmentation du trafic qui interviendra dès la mise en service des derniers tronçons de la Transjurane et de l'axe Est du contournement de Bienne par la N5.

La Confédération ne disposant pas de tous les crédits nécessaires pour réaliser les projets prioritaires, elle propose l'instauration d'un Fonds de durée illimitée pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA). Il s'agit en l'occurrence d'un important jalon dans la politique suisse des transports pour lequel toutes les décisions politiques n'ont pas encore été prises.

Dans le contexte actuel et étant donné que le projet de séparation du trafic permettra d'augmenter la sécurité dans un délai convenable, le Conseil-exécutif estime qu'il est plus judicieux de favoriser l'aboutissement de ce premier projet qui a fait un bon bout de chemin. Un soutien au projet établi n'exclut pas une nouvelle intervention ultérieure par les moyens institutionnels. A l'heure actuelle, l'intervention est jugée inopportune car elle pourrait compromettre ou mettre en péril et retarder la mise en œuvre du premier projet.

Destinataire

- Grand Conseil