

Intervention parlementaire

Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention : 029-2020
Type d'intervention : Motion
Motion ayant valeur de directive : ☐
N° d'affaire : 2020.RRGR.50

Déposée le : 02.03.2020

Motion de groupe : Non
Motion de commission : Non
Déposée par : Leuenberger (Bannwil, UDC) (porte-parole)
Bösiger (Niederbipp, UDC)
Cosignataires : 0

Urgence demandée : Oui
Urgence accordée : Non 05.03.2020

N° d'ACE : 696/2020 du 17 juin 2020
Direction : Direction des travaux publics et des transports
Classification : Non classifié
Proposition du Conseil-exécutif : **Vote point par point**
Point 1 : Adoption et classement
Point 2 : Adoption et classement
Point 3 : Rejet

Elargissement de l'autoroute A1 à six voies – mettre en œuvre maintenant la planification agricole

Le Conseil-exécutif est chargé :

1. d'engager des mesures afin que la planification agricole (PA) soit mise en œuvre sur le territoire cantonal également lors de l'élargissement à six voies de l'A1 entre Egerkingen et Luterbach ;
2. de garantir que l'agriculture bernoise, les propriétaires fonciers et les communes concernées soient immédiatement impliqués dans la planification ;
3. d'exiger et d'ambitionner la mise en tunnel du tronçon entre Wangen a. A. et Niederbipp (Wangens-tutz).

Développement :

Ces prochaines années, le tronçon de l'autoroute A1 entre Egerkingen et Luterbach doit passer de quatre à six voies. Ce tronçon concerne les cantons de Berne et de Soleure. La « planification agricole » fait elle aussi partie des travaux de planification. Celle-ci a été réalisée de 2016 à 2018 avec les personnes et institutions concernées : agriculteurs et agricultrices, propriétaires fonciers, communes et représentant-e-s de groupes d'intérêt, avant d'être finalisée et publiée à la fin de 2018. Nous reconnaissons la nécessité d'élargir l'A1 sur le tronçon Luterbach–Härkingen et nous saluons le fait que la PA se soit penchée sur les répercussions et sur les demandes de l'agriculture. Nous estimons que ce projet de construction doit absolument mettre l'accent sur le développement durable. Les décisions ne doivent pas être prises en premier lieu en fonction des coûts induits. Les intérêts doivent être pesés dans des domaines comme celui d'un éventuel tunnel. Et certaines mesures de la PA auraient dû déboucher dès 2019 sur une phase d'avant-projet. En ce qui concerne le projet d'élargissement de l'A1 à six voies, de nombreuses questions restent en outre sans réponse.

En exigeant qu'un tunnel soit réalisé sur l'A1 dans le périmètre du « Wangenstutz », il est possible d'examiner à nouveau les demandes en lien avec la biodiversité, l'environnement et le développement durable. En retenant la solution d'un tunnel, il est possible de réaliser plus simplement à un autre endroit le passage à faune prévu au « Bernerschachen » et de créer de nouvelles surfaces agricoles utiles.

Motivation de l'urgence : la PA a été achevée il y a deux ans. Les personnes ou institutions concernées ne sont pas impliquées dans la mise en œuvre alors même que la planification concernant l'élargissement de l'autoroute se trouve à un stade avancé.

Réponse du Conseil-exécutif

L'autoroute A1 doit être élargie de quatre à six voies entre Luterbach et Härkingen. Le tronçon d'élargissement, long de 22 kilomètres, passe principalement par le canton de Soleure mais aussi, entre Wangen an der Aare et Niederbipp, par le canton de Berne. L'élargissement à six voies réduit les embouteillages ainsi que le trafic d'évitement dans les villages. Par ailleurs, l'autoroute peut être adaptée à la législation environnementale et aux exigences liées à la protection des eaux et à la protection contre le bruit. L'élargissement de l'autoroute relève de la compétence de l'Office fédéral des routes (OFROU). Le Conseil-exécutif salue le projet d'élargissement et exige une mise en œuvre rapide.

Le projet autoroutier se trouve à un stade avancé du processus de planification, dans lequel le canton de Berne s'est jusqu'ici engagé activement. Le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) a d'ores et déjà ouvert la procédure ordinaire d'approbation des plans du projet de réalisation. Le dépôt public a été effectué dans le canton de Berne auprès des communes de Niederbipp, Oberbipp, Wangen an der Aare et Wiedlisbach entre le 8 mai et le 7 juin 2018. La décision d'approbation du DETEC est attendue sous peu.

Sur les différents chiffres de l'intervention; le Conseil-exécutif prend position comme suit :

1. Afin d'identifier et d'estimer les conséquences du projet autoroutier sur l'agriculture, les cantons de Soleure et de Berne ont initié à titre préventif en 2015, avec le soutien de la Confédération, une « planification agricole » (PA) dans le secteur de la région concernée. La PA n'est pas un instrument de planification au sens de l'aménagement du territoire, mais une « étude de l'espace rural » axée stratégiquement sur l'agriculture. Les résultats d'une PA sont des mesures élaborées et proposées dans le cadre d'un processus de participation, lesquelles entendent soutenir l'agriculture dans son développement futur.

Dans le rapport final de la PA «N1/Gäu», douze mesures au total, réparties sur les territoires des cantons de Soleure et de Berne, ont été esquissées et proposées à la mise en œuvre. Il s'agit de mesures techniques du domaine de la gestion du territoire et de l'amélioration des structures ainsi que de mesures organisationnelles, opérationnelles et d'aménagement du territoire. Les différentes mesures peuvent en principe être mises en œuvre indépendamment les unes des autres en fonction des besoins régionaux et des priorités. Pour toutes les mesures, des initiateurs potentiels ont été identifiés en vue de la concrétisation et de la mise en œuvre. C'est maintenant à ces initiateurs potentiels d'engager les étapes d'initialisation (principe « bottom-up »). L'Office de l'agriculture et de la nature (OAN) et, si besoin, d'autres instances cantonales sont disposés à apporter leur aide lors de l'initialisation des étapes suivantes.

Le Conseil-exécutif demande l'adoption de la motion sur ce point et son classement.

2. Les prescriptions contenues dans le projet autoroutier ont été reprises comme conditions-cadres dans la PA «N1/Gäu». Cela mis à part, la procédure de la PA s'est déroulée indépendamment de la procédure juridique d'acceptation des plans pour les routes nationales menée parallèlement par la Confédération. Le rapport final de la PA «N1/Gäu» est disponible depuis la mi-mars 2019¹. Il ressort clairement que les personnes et institutions intéressées mentionnées dans la motion ont constamment été impliquées dans la planification agricole. Après que le Conseil-exécutif avait répondu à une lettre de l'Organisation agricole bernoise sur ce sujet, l'OAN avait informé le 1^{er} juillet 2019 toutes les instances fédérales et cantonales impliquées, les communes et les groupes d'intérêt régionaux par le biais d'une lettre d'information sur les résultats concrets de la PA «N1/Gäu» ainsi que sur la suite de la procédure. Dans cette lettre, l'OAN appelait les cercles impliqués à examiner les mesures proposées et à contribuer activement à déclencher les processus nécessaires en aval. Jusqu'ici, les réactions sont restées modérées.

Le Conseil-exécutif demande l'adoption de la motion sur ce point et son classement.

3. Le canton de Berne a pu prendre position le 7 novembre 2013 et le 12 septembre 2014 sur le projet global (phase en amont du projet de réalisation / de mise à l'enquête). A cette occasion, il a explicitement demandé l'examen des solutions de mise en tunnel du tronçon allant de Wangen an der Aare à Niederbipp (Wangenstutz). Les mesures impliquant une mise en tunnel ont fait l'objet d'un examen approfondi par l'OFROU au moyen d'une analyse de rentabilité et de durabilité et, compte tenu de désavantages considérables et de coûts disproportionnés, elles ont été rejetées. La variante avec tunnel examinée pour Wangenstutz engendre des coûts supplémentaires uniques d'environ 416 millions de francs et elle est par conséquent huit fois plus onéreuse que la variante sans tunnel. Par ailleurs, la variante avec tunnel entraînerait des coûts annuels récurrents de 4,4 millions de francs pour l'exploitation et l'entretien. Le 18 décembre 2015, le Conseil fédéral a donc approuvé le projet global sans tunnel et chargé l'OFROU d'élaborer un projet de réalisation de lignes à ciel ouvert.

Le Conseil-exécutif considère que la décision d'approbation du Conseil fédéral est justifiée. Il rejette donc la motion sur ce point.

Destinataires

– Grand Conseil

¹ <https://www.vol.be.ch/vol/fr/index/landwirtschaft/landwirtschaft/publikationen.html>