

Intervention parlementaire. Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention: 001-2017
Type d'intervention: Interpellation
Motion ayant valeur de directive: ☐
N° d'affaire: 2017.RRGR.21

Déposée le: 06.01.2017

Motion de groupe: Non
Motion de commission: Non
Déposée par: Rüfenacht (Biel/Bienne, Les Verts) (porte-parole)

Cosignataires: 0

Urgence demandée: Oui
Urgence accordée: Oui 26.01.2017

N° d'ACE: 218/2017 du 1 mars 2017
Direction: Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie
Classification: –



Branche Ouest de l'A5 à Bienne

Le contournement autoroutier planifié à Bienne doit combler l'une des dernières lacunes du réseau routier national suisse. La branche Est est en cours de construction, la branche Ouest est quant à elle à l'étude et sera mise en place au début de l'année 2017.

En Suisse, des autoroutes à ciel ouvert sont rénovées à prix fort en zone urbanisée. A Bienne, avec la branche Ouest, de nouvelles jonctions d'autoroute à ciel ouvert sont planifiées en pleine ville.

Ce projet, coûteux, est critiqué tant d'un point de vue de la politique des transports que de l'urbanisme.

Le Conseil-exécutif est ainsi prié de répondre aux questions suivantes :

1. Quel est le calendrier des travaux pour les prochaines étapes de planification et de réalisation de la branche Ouest ?
2. Quelle quantité de trafic de transit circulerait sur le contournement autoroutier ? Quelle proportion de trafic en provenance et à destination de Bienne est attendue ?

3. A Bienne, l'opposition contre les deux jonctions d'autoroute à ciel ouvert au centre de la ville grandit. A quelles conditions le Conseil-exécutif est-il disposé à examiner des alternatives au projet actuel ?
4. Comment se présente le rapport coût-utilité du projet de la branche Ouest ?
5. A combien le canton estime-t-il le prix actuel du projet ?
6. Quels coûts sont à prévoir pour la Ville de Bienne et la Confédération ?
7. Quel montant serait économisé si l'on renonçait aux deux jonctions d'autoroute Bienne Centre et Faubourg du Lac ?
8. Le canton est-il prêt à participer à des mesures d'accompagnement destinées à atténuer les effets négatifs sur le trafic ? Si oui, à hauteur de quel montant ?
9. Comment réagira le canton si les mesures d'accompagnement prévues par la Ville de Bienne ne sont pas réalisées ou qu'elles ne le sont que partiellement ?
10. La planification de la branche Ouest sera-t-elle affectée si les mesures d'accompagnement pour la branche Est, qui ouvrira en 2017, ne sont pas ou pas suffisamment réalisées ?
11. Pour la jonction Pré-de-la-Rive/Faubourg du Lac ainsi que pour la construction et l'exploitation du tunnel de Vigneules il sera nécessaire d'intervenir dans la réserve naturelle du Felseck, classée depuis 1956. Quel regard le Conseil exécutif porte-t-il sur cette intervention ?

Motivation de l'urgence : Le canton part actuellement du principe que la mise à l'enquête publique des plans aura lieu au cours du premier semestre de l'année 2017. Les réponses aux questions soulevées constituent une base solide pour la formation de l'opinion. C'est pourquoi des réponses doivent avoir été fournies avant la mise à l'enquête publique.

Réponse du Conseil-exécutif

1. Le projet d'exécution sera transmis par le canton à la Confédération, pour approbation des plans, au printemps 2017. Les plans seront ensuite en dépôt public durant trente jours, et pendant cette période, les personnes concernées auront la possibilité de former opposition auprès du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC). La procédure d'approbation des plans durera au minimum un à deux ans. Une fois celle-ci achevée, le canton élaborera les projets détaillés, puis procédera à l'adjudication des marchés publics. Les travaux devraient ainsi commencer au plus tôt en 2020, et ce pour autant qu'il n'y ait pas d'opposition.
2. Selon le modèle des transports du canton de Berne, lors d'un jour ouvrable de 2030 (après la mise en service de la branche Ouest), la circulation sur le contournement de Bienne se présentera comme suit :

Trafic de transit 18 %

Trafic intérieur 26 %
Trafic en provenance de Bienne 28 %
Trafic à destination de Bienne 28 %

3. Le contournement Ouest de Bienne par l'A5 est un projet visant à l'achèvement du réseau des routes nationales, que le canton planifie et réalise sur mandat de la Confédération. La solution actuelle, avec les jonctions d'autoroute à ciel ouvert, est le résultat d'un long processus, durant lequel différentes variantes ont été examinées, et auquel les villes et les communes concernées ont été étroitement associées. Le Conseil fédéral a approuvé le projet général ainsi défini, et a chargé le canton de Berne d'élaborer le projet d'exécution. Au stade actuel de la procédure, il n'est pas du ressort du Conseil-exécutif de faire à nouveau examiner des alternatives qui différeraient du projet général approuvé. La Confédération devrait en donner le mandat au canton.
4. En 2010, un examen d'opportunité du projet de branche Ouest a été effectué au moyen de la méthode NISTRA, qui constitue un outil éprouvé en la matière. Plusieurs variantes ont ainsi été évaluées et comparées, au moyen de plus de 40 indicateurs couvrant les domaines environnement, économie et société. La solution retenue était clairement la meilleure. Conformément à ce qui était prévu, le rapport coût-utilité était négatif pour toutes les variantes. Ceci s'explique par le fait que dans le cadre de la construction des routes nationales, les tronçons les plus complexes sur le plan technique sont toujours construits en dernier. Sur ces tronçons, comparativement courts, et qui demandent des moyens importants, le rapport coût-utilité n'est pratiquement jamais positif. L'étude d'opportunité a montré que les avantages de la branche Ouest consistaient en premier lieu dans l'amélioration du cadre urbanistique et de la qualité de vie.
5. Les coûts d'investissement du contournement Ouest sont estimés à 2,2 milliards de francs. Ce montant inclut la T.V.A. ainsi que dix pour cent pour les imprévus. La répartition des coûts est réglée par la législation : la Confédération finance 87 pour cent des coûts, et pour la bretelle de raccordement à la rive droite (265 mio de francs), sa part s'élève à 74 pour cent. Le reste est pris en charge par le canton. Selon les calculs actuels, le canton finance ainsi le projet à hauteur de 320 millions de francs.
6. La Ville de Bienne participe exclusivement aux coûts des mesures d'accompagnement en matière de circulation. Selon le plan directeur approuvé relatif à ces mesures, la part des communes s'élève à 13 millions de francs. La Confédération investira vraisemblablement environ 1,9 milliard de francs dans le contournement Ouest (subventions aux mesures d'accompagnement comprises).
7. Le montant économisé si l'on renonçait à la jonction Bienne Centre et à la demi-jonction Faubourg du Lac est estimé à environ 400 millions de francs.
8. Le canton participe aux mesures d'accompagnement à hauteur d'environ cinq millions de francs au total. Le plan directeur mentionné ci-dessus, déterminant en la matière, prévoit des mesures pour un montant de l'ordre de 33 millions de francs pour la branche Ouest. Les 15 millions à la charge de la route nationale sont financés par la Confédération à hauteur de 87 pour cent et par le canton à hauteur de 13 pour cent. Le canton verse environ trois millions de francs pour les mesures sur les routes cantonales. Les 15 millions de francs restants sont à la charge des communes. Si d'autres mesures s'avèrent nécessaires par la

suite, les coûts seront répartis au cas par cas conformément aux dispositions légales et aux directives de l'OFROU.

9. Le Conseil-exécutif part du principe que les mesures prévues seront réalisées. Les mesures d'accompagnement en matière de circulation profitent en premier lieu aux communes. Un plan directeur contraignant signé par tous les partenaires a été approuvé et est entré en force. Si, en dépit des obligations qu'elles ont contractées, les communes ne réalisent pas certaines mesures, elles perdront les subventions fédérales et cantonales correspondantes.
10. Non, cela n'est actuellement pas à craindre.
11. Les services spécialisés fédéraux et cantonaux ont pris position sur le projet général ainsi que sur l'intervention dans la réserve naturelle. Le Conseil fédéral a approuvé le projet général en connaissance de ces prises de position ainsi que des mesures qui y étaient proposées. Dans le cadre du projet d'exécution, les ingénieurs ont optimisé la géométrie de la jonction de manière à ce que celle-ci n'empiète pas sur la réserve. Une intervention dans la zone de protection sera effectivement requise – il s'agira d'y installer un filet de protection contre les chutes de pierres –, mais elle restera minime, et ne durera que le temps des travaux.

Destinataire

- Grand Conseil