



Intervention parlementaire

N° de l'intervention : 140-2022
Type d'intervention : Interpellation
Motion ayant valeur de directive : ☐
N° d'affaire : 2022.RRGR.234

Déposée le : 15.06.2022

Motion de groupe : Non
Motion de commission : Non
Déposée par : Vanoni (Zollikofen, Les Verts) (porte-parole)
Hässig Vinzens (Zollikofen, PS)
Steiner (Boll, PEV)
Ryser (Seftigen, pvl)

Cosignataires : 4

Urgence demandée : Non
Urgence accordée :

N° d'ACE : du
Direction : Direction des travaux publics et des transports
Classification : -

De Grauholz à Kirchberg et par le viaduc de Felsenau jusqu'à Weyermannshaus : vers une extension sans fin de l'autoroute dans la région de Berne ?

Au début du mois de mai, l'Office fédéral des routes (OFROU) a organisé une séance d'information préalable sur le projet d'extension des capacités du tronçon de la route nationale A1 entre Wankdorf et Schönbühl, à l'intention des représentantes et représentants des autorités des communes concernées ainsi que de plusieurs offices cantonaux. À cette occasion, des informations qui pourraient également intéresser le grand public ont été présentées, mais qui ne seront rendues publiques que lors de la mise à l'enquête publique ou en amont de celle-ci, au quatrième trimestre 2022. Dans le cadre de la consultation fédérale sur le plafond des dépenses pour les routes nationales sur la période 2024 à 2027 et sur l'étape d'aménagement 2023, le Conseil-exécutif avait déjà approuvé sans réserve à la fin du mois de mars l'extension à huit voies de l'autoroute au niveau de Grauholz et les coûts inhérents situés, selon les sources, entre 253 et 419 millions de francs (cf. question 3).

Mais la planification ne s'arrête pas là ! Dans le même temps, le Conseil-exécutif a salué l'extension de l'A1 sur six voies entre Schönbühl et Kirchberg, également à l'horizon 2023 et à hauteur de 239 millions de francs. Il a aussi déjà reconnu la nécessité d'élargir le tronçon entre Wankdorf et Weyermannshaus, à l'horizon 2040 et à hauteur de 246 millions de francs, qui sous-entend donc la réalisation du second viaduc de Felsenau déjà débattu par le passé. Le Conseil-exécutif a par ailleurs exigé une priorité élevée pour l'étude de projet des autres projets d'extension dans la région de Berne (tronçon Wankdorf-Muri, horizon 2040, budget 1694 millions de francs), tout en acceptant la priorité faible accordée par le Conseil fédéral au tronçon Muri-Rubigen à l'horizon 2040 à hauteur de 137 millions de francs.

En d'autres termes, le gouvernement soutient l'extension massive des capacités autoroutières dans la région de Berne pour les 20 prochaines années assortie d'une enveloppe globale de quelque trois milliards de francs (marge de calcul de plus ou moins 30 %).

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

1. Sur la base de la primeur des informations dont il dispose, comment le gouvernement conçoit-il l'extension prévue des capacités de l'autoroute de deux à trois voies, soit plus de 50 %, au niveau de Grauholz, considérant que :
 - a) la conservation des terres arables est ancrée dans la Constitution cantonale depuis son adoption en 1993 et a été réaffirmée au niveau de la loi en 2016 après l'adoption de l'initiative pour la protection des terres cultivables ?
 - b) la Stratégie de mobilité globale du canton de Berne de 2008 prévoit un déplacement de la répartition modale du transport individuel motorisé en faveur des transports publics et de la mobilité douce ?
 - c) le peuple bernois a confié au canton et aux communes en septembre 2021 le mandat constitutionnel de protéger le climat (nouvel article par lequel le canton s'engage « activement à circonscrire le changement climatique et ses effets néfastes ») ?
 - d) les Perspectives d'évolution du transport 2050 de la Confédération laissent entrevoir une croissance du trafic plus faible que prévu et le scénario « Société durable » (également prôné par le canton de Berne !) envisage même un délestage des routes nationales ?
2. Le Conseil-exécutif est-il prêt, dans ses futures prises de position vis-à-vis de la Confédération, notamment sur le projet d'exécution annoncé, à relever les répercussions négatives de l'extension à huit voies et à s'engager à contenir la perte de terres agricoles, la mise en danger des forêts et la diminution des surfaces écologiques agricoles existantes ?
3. Les coûts inhérents à l'extension à huit voies s'élèvent à 253 millions de francs dans la consultation fédérale sur le plafond des dépenses 2023, tandis que l'OFROU annonce en parallèle un chiffre de 419 millions lors de sa séance d'information préalable aux autorités communales : quelle est la position du Conseil-exécutif sur cet écart ?
4. Comment le Conseil-exécutif répond-il aux questions 1 et 2 pour l'extension à six voies du tronçon entre Schönbühl et Kirchberg ?
5. Comment faut-il imaginer les grandes lignes des mesures de construction pour l'élimination du goulet d'étranglement sur le tronçon Wankdorf-Weyermannshaus, approuvée par le Conseil-exécutif, et sa « demande », formulée dans la consultation mentionnée précédemment, de vérifier comment améliorer durablement la structure des pistes cyclables le long du viaduc de Felsenau ?
6. Le Conseil-exécutif a lié son accord de principe pour l'élimination du goulet d'étranglement entre Wankdorf et Weyermannshaus à la « demande » d'examiner, avant l'extension, toutes les possibilités de gestion du trafic permettant de réduire la formation de bouchons. Pourquoi le Conseil-exécutif n'a-t-il pas également conditionné son accord pour l'extension à huit voies de l'autoroute au niveau de Grauholz à l'exploitation de toutes les possibilités de gestion du trafic et au retour d'expérience sur la gestion du trafic de l'axe nord, retardée pendant des années et toujours pas entamée ? La question se justifie d'autant plus que, selon la présentation de l'OFROU lors de sa séance d'information préalable, l'autoroute de Grauholz est censée servir « avant tout » la mobilité dans l'agglomération bernoise et que 65 % de la circulation n'est pas du trafic de transit, mais un trafic en provenance, à destination et à l'intérieur de cette agglomération.
7. Quelle perte de terres agricoles (surfaces d'assolement et autres surfaces agricoles utiles) et quel besoin de défrichement le Conseil-exécutif est-il prêt à accepter, d'abord

temporairement puis à long terme, pendant l'extension de l'autoroute, a) à huit voies entre Wankdorf et Schönbühl et b) à six voies entre Schönbühl et Kirchberg ?

8. Combien de tonnes de CO₂ et d'autres gaz à effet de serre seront émises pendant les travaux de construction, puis par l'utilisation des deux tronçons routiers dont la capacité aura augmenté ?
9. Les mesures nécessaires de protection contre le bruit (construction et déplacement de parois antibruit), la transformation et la construction de ponts et de passages souterrains, le déplacement de lignes électriques et de conduites de gaz, etc. vont-ils occasionner des coûts subséquents et une charge de travail pour le canton, les communes concernées et, le cas échéant, des tiers ? Un financement complet ou une contribution par le biais du financement des routes nationales par la Confédération est-il garanti ?
10. Que pense le Conseil-exécutif de l'intention de compenser le défrichement, prendre des mesures de compensation dans les communes éloignées telles que Wohlen et Krauchthal, et utiliser, voire exproprier, des surfaces écologiques jusqu'à présent cultivées, à des fins de mesures de compensation en faveur de la faune et de la flore ?

Destinataire

– Grand Conseil