



Intervention parlementaire

Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention : 169-2021
Type d'intervention : Interpellation
Motion ayant valeur de directive : ☐
N° d'affaire : 2021.RRGR.265

Déposée le : 01.09.2021

Motion de groupe : Non
Motion de commission : Non
Déposée par : Graber (La Neuveville, UDC) (porte-parole)

Cosignataires : 0

Urgence demandée : Non
Urgence accordée :

N° d'ACE : 21/2022 du 12 janvier 2022
Direction : Direction des travaux publics et des transports
Classification : -

Retards considérables et très dommageables de l'achèvement de l'autoroute A5 en territoire bernois (entre Bienne Sud et La Neuveville) et stratégie du Conseil-exécutif pour y remédier

Au mois de janvier 2021, le DETEC (Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication) a définitivement classé le projet du contournement ouest de Bienne par l'autoroute A5. Cette décision a été prise en réponse à la demande formelle que lui a adressée le Conseil-exécutif d'abandonner la réalisation de ce tronçon pourtant essentiel de l'autoroute A5 entre Yverdon Sud et Luterbach près de Soleure (jonction avec l'autoroute A1). Le renoncement pour très longtemps au contournement autoroutier ouest de Bienne est profondément regrettable à plusieurs titres. L'abandon de ce projet pourtant abouti reportera l'évitement de Bienne par l'autoroute A5 jusqu'en 2050 au moins. Cette situation intolérable est unique en Suisse !

En 1991 déjà, le Conseil fédéral avait approuvé les plans du tunnel de contournement de Douanne qui consiste en un prolongement de celui de Gléresse inauguré il y a près de 30 ans. Une multitude d'oppositions ont contribué à différer continuellement la réalisation de ce projet d'évitement de Douanne par l'A5. Au début, ce sont les restaurateurs et les vigneron·nes qui ont manifesté leur réprobation face à ce projet. Mais très rapidement, la contestation est venue des associations de la protection du paysage et du patrimoine. En 2011 et en 2016, le Tribunal administratif fédéral a admis des recours déposés par ces milieux. Tirant les leçons des arrêts du TFA, la Direction cantonale en charge des travaux publics a engagé un processus participatif visant à élaborer un nouveau projet suscitant une large adhésion. L'optimisme né de ces dialogues apparemment constructifs semble aujourd'hui s'estomper en raison de nouvelles oppositions.

Le 17 juin 2020, le Conseil général de La Neuveville a accepté à une large majorité une motion demandant un contournement autoroutier du lac de Bienne par le sud. Cette motion avait pour but de supprimer la profonde défiguration du paysage et les nuisances qu'inflige à la population neuvevilloise – depuis les années 1970 – une autoroute qui coupe littéralement cette cité médiévale de son lac. Pour donner suite à cette motion, le Conseil municipal de La Neuveville a publié un rapport dans lequel il mentionne que le

Conseil-exécutif avait affirmé en 1990 être disposé à soutenir à plus long terme le projet d'un contournement autoroutier de La Neuveville.

L'autoroute A5 entre Yverdon Sud et Luterbach est remarquablement réalisée jusqu'à Cressier (NE) puis à partir des Marais de Brügg. Le chaînon manquant provoque de graves dysfonctionnements, entrave le développement économique de Bienne et du Jura bernois et mécontente une très grande partie de la population du Pied sud du Jura en territoire bernois.

Vu ce qui précède, le Conseil-exécutif est prié de répondre aux questions suivantes :

1. Quelle est sa position face au retard considérable et très dommageable à tous égards de la réalisation complète de l'autoroute A5 en territoire bernois ?
2. A-t-il élaboré ou est-il en train d'élaborer une stratégie propre ou une conception globale visant à obtenir l'achèvement à échéance raisonnable – c'est-à-dire pas après 2040 ! – de l'autoroute A5 en territoire bernois ?
3. Entretient-il présentement des contacts avec le DETEC s'agissant de ces retards pénalisants pour l'ensemble de notre canton ?
4. Quelle est sa position actuelle pour remédier à la traversée peu judicieuse de La Neuveville par l'autoroute A5 ?

Réponse du Conseil-exécutif

L'autoroute A5 sur la rive gauche du lac de Bienne relève de la compétence de l'Office fédéral des routes (OFROU). La Confédération est aussi bien responsable de son entretien que de son éventuelle extension. La responsabilité du canton de Berne est de boucler la procédure d'approbation des plans du tunnel de Douanne et de combler la lacune dans le réseau des routes nationales en prolongeant l'autoroute jusqu'à Bienne. En raison de la forte levée de boucliers contre le projet définitif du contournement ouest de Bienne par l'A5, le canton a créé un groupe de dialogue en 2019 chargé de proposer des solutions pour sortir de l'impasse. Le groupe a rendu son rapport final en décembre 2020. Il est arrivé à la conclusion qu'il fallait renoncer à la réalisation du contournement ouest de Bienne par l'A5 tel que présenté dans le projet définitif et a recommandé d'examiner et de mettre en œuvre différentes solutions à court et à moyen termes. À long terme, la lacune dans le réseau des routes nationales devra être comblée. Le rapport souligne à ce propos qu'un tracé souterrain pour le trafic individuel motorisé et le trafic des poids lourds serait une option stratégique intéressante. Il a été recommandé aux autorités de la concrétiser en procédant à une étude de faisabilité. La délégation des autorités a adhéré aux recommandations du groupe de dialogue en décembre 2020. À la suite de cela, à la demande du canton, la Confédération a annulé le projet définitif du contournement ouest de Bienne par l'A5.

Les autorités ont mis sur pied une nouvelle organisation faîtière appelée Espace Biel/Bienne.Nidau (EBBN) afin de coordonner les différentes mesures et de contrôler leur mise en œuvre dans le cadre d'un monitoring.

Points 1 et 2 : Conformément à la recommandation du groupe de dialogue, à long terme, le Conseil-exécutif entend combler cette lacune dans le réseau des routes nationales inscrite dans le droit fédéral et examiner toutes les options dans le cadre d'une étude de faisabilité. Pour lui, la solution d'un tunnel au pied du Jura est à envisager en priorité, car elle découle des lignes directrices du processus de dialogue. L'organisation faîtière procèdera à l'ensemble des vérifications et des travaux nécessaires.

Pour que le projet bénéficie du soutien local et régional, une procédure participative se révèle indispensable. En tenant également compte du fait qu'un grand projet comme celui-là nécessite d'importants examens techniques et une coordination avec la Confédération, l'objectif de la mise en service d'une nouvelle autoroute avant 2040 paraît très ambitieux.

Point 3 : L'Office cantonal des ponts et chaussées, le Département de l'urbanisme et le Service du génie civil de la ville de Bienne entretiennent des contacts réguliers avec les responsables de l'Office fédéral des routes (OFROU) par rapport aux questions relatives à l'A5.

Point 4 : Le Conseil-exécutif tient à délester le trafic sur la rive gauche du lac de Bienne. Aussi est-il favorable à l'idée de réaliser le tunnel de Douanne et d'examiner un tracé d'autoroute respectueux du paysage et plus adapté à la localité de La Neuveville. Le plan directeur régional inclut des principes contraignants pour les autorités et un plan de mesures d'assainissement de la rive gauche du lac de Bienne. Le tunnel de Douanne, qui doit permettre de diminuer le bruit routier et le trafic dans le village de Douanne, en fait partie intégrante. Son approbation est entrée en force en 2010 ; en revanche, ce n'est pas encore le cas du projet d'accès est et de la demi-jonction de Douanne. Des recours devant le Tribunal administratif fédéral contre l'approbation des plans en vertu du droit des routes nationales sont en suspens. Le plan directeur régional mentionne également comme option à long terme un tunnel de contournement de La Neuveville, qui relève toutefois de la compétence de l'OFROU.

Destinataires

– Grand Conseil