

Intervention parlementaire. Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention: 231-2016
Type d'intervention: Postulat
Motion ayant valeur de directive: ☐
N° d'affaire: 2016.RRGR.1023

Déposée le: 27.11.2016

Motion de groupe: Non
Motion de commission: Non
Déposée par: Graber (La Neuveville, UDC) (porte-parole)
von Kaenel (Villeret, PLR)
Klopfenstein (Corgémont, UDC)
Benoit (Corgémont, UDC)
Tobler (Moutier, UDC)
Grivel (Biel/Bienne, PLR)

Cosignataires: 0

Urgence demandée: Non
Urgence accordée:

N° d'ACE: 350/2017 du 5 avril 2017
Direction: Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie
Classification: –
Proposition du Conseil-exécutif: **Rejet**



Amélioration de la route du Vallon de St-Imier

Le Conseil-exécutif est chargé :

1. d'étudier la possibilité d'améliorer sensiblement le tracé de la route H30 entre Sonceboz et La Cibourg en envisageant plusieurs variantes accompagnées des dépenses d'investissement qu'impliquerait leur réalisation.
2. de prendre contact avec les communes concernées afin de connaître leurs souhaits en la matière.
3. de prendre contact avec les autorités politiques neuchâteloises afin d'établir les collaborations nécessaires à cet effet.
4. de prendre contact avec la Confédération afin d'obtenir de sa part les subventions les plus élevées possibles, cela par une éventuelle intégration de cette route dans le réseau des routes nationales.

Motivation :

La route qui emprunte le Vallon de St-Imier sur presque toute sa longueur fait partie de routes principales de notre pays. Elle figure dans l'ordonnance fédérale sur les routes principales qui la définit comme suit d'un point de vue géographique : « Jonction H 18 – La Cibourg – Jonction N 16 Sonceboz ». Cette route relie l'agglomération Le Locle – La Chaux-de-Fonds, qui compte 50 000 habitants, à l'agglomération biennoise qui en compte près de 90 000. Outre le trafic imputable aux automobilistes qui se rendent de l'une de ces agglomérations dans l'autre, cette route est évidemment empruntée par les habitants du Vallon de St-Imier qui se rendent dans l'une de ces deux agglomérations ou dans une autre localité du même vallon. La route H30 est également utilisée par des milliers de frontaliers qui travaillent dans le Vallon de St-Imier, à Bienne ou à Granges.

L'importance de cette route pour la population et pour l'économie de l'Arc jurassien n'échappe à personne.

Il semble évident que le tracé et la capacité d'absorption du trafic de route n'est plus du tout adapté au nombre de véhicules qu'elle accueille. La route H30 présente en outre l'inconvénient majeur de traverser neuf localités. Une partie du tracé de cette route, le nombre des localités qu'elle traverse et les trois passages à niveau (La Cibourg, Renan, Cormoret) qui la jalonnent entravent très fortement la fluidité du trafic.

Il paraît hautement souhaitable d'améliorer sensiblement le tracé de cette artère vitale.

On pense notamment à la réactivation du projet de la route des Convers ou, comme variante de substitution à la possibilité – d'entente avec les autorités politiques neuchâteloises qui étudient actuellement le projet d'un tunnel à l'Est de La Chaux-de-Fonds – de construire un ou des tunnels entre La Chaux-de-Fonds et Renan pour éviter les virages dangereux situés à l'Est du Chemin Blanc et la forte pente de la route à l'Ouest de Renan. Il conviendrait également d'envisager la possibilité de modifier le tracé de cette route pour éviter certaines localités au premier rang desquelles devrait figurer St-Imier. Avec une pointe d'audace, on pourrait même envisager une intégration de cette route dans le réseau des routes nationales (route de 3^e classe). Cela permettrait de préserver toutes les localités du Vallon de St-Imier du trafic de transit.

Par ailleurs, il serait particulièrement dans l'intérêt du Jura bernois, de la population et de l'économie de notre région de pouvoir disposer d'un « triangle routier » La Chaux-de-Fonds – Glovelier (H18), puis Glovelier – Delémont – Bienne (A16) et enfin (Bienne) – Sonceboz – La Chaux-de-Fonds (H30) ou inversement. L'amélioration substantielle de la route entre Sonceboz et La Chaux-de-Fonds y contribuerait largement.

Il nous semble judicieux de déposer maintenant une intervention parlementaire parce qu'entre le moment où une idée est lancée en matière routière et le moment de sa réalisation, il faut compter au moins 20 ou 30 ans en Suisse.

Réponse du Conseil-exécutif

La route cantonale n°30 traversant le Vallon de St-Imier fait partie des routes principales suisses et du réseau complémentaire des routes nationales. Elle relie le Vallon de St-Imier avec les agglomérations de Bienne et de La Chaux-de-Fonds. La configuration de cette route permet d'absorber sans difficulté la charge actuelle de trafic qui s'élève à environ 6 000 véhicules par jour, avec une pointe à 8100 véhicules par jour au centre de la localité de St-Imier.

Le canton planifie ses infrastructures routières avec les Conceptions régionales des transports et de l'urbanisation (CRTU). La CRTU du Jura bernois est établie par les Associations régionales Jura-Bienne et Centre-Jura, en étroite collaboration avec les communes. Elle prévoit des améliorations ponctuelles sur ce tronçon, mais ne mentionne aucun besoin d'une route de contournement comme le demande l'intervention parlementaire.

A cet effet, les investissements consentis sur cette route cantonale pour les mesures de sécurité, de modération de trafic, de protection contre le bruit ainsi que pour la mobilité douce et pour le maintien de la substance se sont élevés à 22 millions de francs durant les 20 dernières années et se monteront à environ 10 millions de francs pour les dix prochaines années.

L'étude d'opportunité du contournement est de La Chaux-de-Fonds, menée conjointement entre les cantons de Neuchâtel, du Jura et de Berne, conclut que ce futur contournement, faisant partie du programme d'agglomération de La Chaux-de-Fonds, se situera entièrement sur le territoire de La Chaux-de-Fonds. Il sera accompagné d'une amélioration du tronçon de route au lieu-dit « Bas Monsieur ».

1. Etant donné que les conclusions de la CRTU du Jura bernois ne prévoient pas une telle mesure et vu le trafic journalier moyen de 6000 véhicules circulant dans le Vallon de St-Imier, une route de contournement est disproportionnée. Cette intervention reviendrait à un projet similaire à celui réalisé dans la Vallée de Tavannes. L'évaluation sommaire des coûts pour une telle route de contournement s'élève à environ 70 millions par kilomètre, soit un coût total d'environ deux milliards de francs, et ceci sans tenir compte de l'impact paysager crucial. Pour ces raisons, le Conseil-exécutif renonce à poursuivre une telle démarche.
2. Dans le cadre de la CRTU du Jura bernois, la participation des communes assure la prise en compte de leurs vœux et besoins. Les communes ont également participé de manière active à la réalisation des projets d'aménagement de la route cantonale. Cette collaboration se poursuivra pour les projets futurs. Pour cette raison, le Conseil-exécutif n'a pas besoin de consulter une seconde fois les communes à ce sujet.
3. La collaboration avec les autorités neuchâteloises existe, comme le prouve l'élaboration de l'étude d'opportunité du contournement est de La Chaux-de-Fonds. Le Conseil-exécutif poursuivra cette collaboration dans le cadre de ce projet.
4. Suite à l'acceptation le 12 février 2017 par le peuple suisse du Fonds pour les routes nationales et pour le trafic d'agglomération (FORTA), quelque 400 kilomètres de routes cantonales seront intégrés dans le réseau des routes nationales. La route cantonale n°30 ne fera pas partie de cette intégration et restera un tronçon du réseau complémentaire. Par conséquent, le Conseil-exécutif ne prendra pas contact avec la Confédération.

Destinataire

- Grand Conseil