



Intervention parlementaire. Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention: 222-2018
Type d'intervention: Interpellation
Motion ayant valeur de directive: ☐
N° d'affaire: 2018.RRGR.640

Déposée le: 28.10.2018

Motion de groupe: Non
Motion de commission: Non
Déposée par: Etter (Treiten, PBD) (porte-parole)

Cosignataires: 0

Urgence demandée: Oui
Urgence accordée: Non 22.11.2018

N° d'ACE: 301/2019 du 27 mars 2019
Direction: Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie
Classification: –

Pourquoi ne pas remplacer la branche Ouest par une tangente Seeland?

La branche Ouest prévue à Bienne est très contestée parmi la population. La variante prévue occasionne par ailleurs des coûts très élevés. Les problèmes de circulation au nord du lac de Bienne seront loin d'être réglés même si l'on construit la branche Ouest. Il faudra encore réaliser ultérieurement un raccordement jusqu'à la jonction de La Neuveville.

Une autre possibilité, très intéressante et probablement moins coûteuse, consisterait à développer le raccordement via l'A6 en direction de Lyss et de réaliser une nouvelle variante de la tangente Seeland de Lyss jusqu'à Chiètres. Cela permettrait de résoudre durablement les problèmes de circulation de la région, et probablement à moindre coût. Le canton de Fribourg a d'ailleurs déjà donné la plus haute priorité au contournement de Chiètres et de Fräschels.

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

1. Comment les flux de circulation ont-ils évolué dans la région du Seeland depuis l'ouverture de la branche Est ?
2. Dispose-t-on depuis l'ouverture de la branche Est à Bienne de résultats de comptages routiers sur l'axe Lyss – Chiètres, en particulier pour les poids lourds ?

3. Le Conseil-exécutif est-il disposé à étudier une variante « A6 – tangente Seeland » ?
4. Le Conseil-exécutif a-t-il rouvert la discussion avec le canton de Fribourg concernant les tracés possibles d'une nouvelle édition de la tangente Seeland ?
5. La tangente Seeland figure-t-elle parmi les routes nationales dans le cadastre RDPPF de la Confédération ?
6. Au vu des données actuellement disponibles, à combien le Conseil-exécutif estime-t-il les coûts du développement de l'A6 Bienne – Lyss et de la construction d'une tangente Seeland selon le projet imaginé à l'époque ?
7. Le Conseil-exécutif est-il prêt à étudier les possibilités de financement d'une telle variante avec la Confédération (comme chacun sait, l'A6 a été prise en charge par la Confédération, qui prévoit un élargissement à 4 voies) ?
8. Selon le Conseil-exécutif, quels sont les avantages et les désavantages d'une telle solution par rapport à la branche Ouest à Bienne ?

Motivation de l'urgence : Les discussions concernant la branche Ouest battent leur plein. Il faut se hâter d'étudier la variante « Tangente Seeland » avant que plus d'argent encore ne soit investi dans la planification à Bienne.

Réponse du Conseil-exécutif

Au vu de la forte résistance suscitée par le projet définitif de contournement Ouest de Bienne par l'A5, le canton de Berne a entamé un processus de dialogue avec les partisan-e-s et les opposant-e-s, qui doit aboutir d'ici l'été 2020 à une recommandation consolidée pour la suite de la procédure. Une première table ronde animée par Monsieur Hans Werder, ancien secrétaire général de Monsieur Moritz Leuenberger, a eu lieu le 8 février 2019 dans l'aula de l'école de Weidteile à Nidau, réunissant 50 représentants et représentantes de 25 organisations. La mise en train est réussie et a montré que les personnes présentes souhaitaient un débat ouvert sur les variantes abordées, parmi lesquelles l'option d'une tangente Seeland à la place du tracé initialement prévu.

Réponses aux questions :

1. De 2015 à 2017, avant l'ouverture de la branche Est, les flux de circulation ont été observés à partir de huit postes de comptage sur le réseau des routes cantonales du Seeland, dont l'axe Lyss – Chiètres. ~~Mis-e~~En service depuis maintenant un an, l'axe Est n'a pas eu d'effets mesurables sur les flux de circulation dans le Seeland. Si une augmentation de la circulation a été enregistrée à cinq postes, elle reste dans les limites des années précédentes. A trois postes, la circulation n'a pratiquement pas changé.
2. La part du trafic poids lourds a très peu varié à la plupart des postes de comptage. Une augmentation du trafic poids lourds a été constatée uniquement à Kallnach ainsi qu'un rebond à Brugg en 2016, avant l'ouverture du contournement par l'est. Il est toutefois difficile

de dire s'il s'agit de phénomènes ponctuels ou d'une tendance durable. Le monitoring du trafic dans le Seeland sera poursuivi dans les années à venir.

- 3./4. Comme mentionné plus haut, le groupe de dialogue traitera également de la variante de la tangente Seeland. Il faut maintenant attendre de voir quelle sera l'importance de cette variante dans le processus de dialogue avant que d'autres étapes ne soient envisagées.
5. Non. Le cadastre RDPPF contient uniquement des alignements cantonaux pour une tangente Seeland, basés sur un projet général du canton datant de 1978.
6. Les données disponibles ne permettent pas d'établir une prévision fiable des coûts, ni pour un aménagement de l'A6 entre Bienne et Lyss ni pour une tangente Seeland.
7. Comme mentionné dans la réponse aux questions 3 et 4, il convient d'attendre tout d'abord les résultats du processus de dialogue.
8. Afin de ne pas entraver le processus de dialogue en cours, le Conseil-exécutif ne s'exprime pas pour le moment sur les différentes variantes.

Destinataire

- Grand Conseil