

Intervention parlementaire. Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention: 127-2015
Type d'intervention: Interpellation
Motion ayant valeur de directive: ☐
N° d'affaire: 2015.RRGR.402

Déposée le: 14.04.2015

Motion de groupe: Non
Motion de commission: Non
Déposée par: Machado Rebmann (Bern, LAVerte) (porte-parole)
Vanoni (Zollikofen, Les Verts)
Cosignataires: 0

Urgence demandée: Oui
Urgence accordée: Non 04.06.2015

N° d'ACE: 1202/2015 du 14 octobre 2015
Direction: Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie
Classification: –



Réaménagement de la Bolligenstrasse

La procédure de participation concernant le projet de « Réaménagement de la Bolligenstrasse Nord » a pris fin le 1^{er} avril 2015¹. D'après le *Bund* du 7 avril, de nombreuses organisations ont réclamé l'abandon ou la révision en profondeur du projet. A quelques rares exceptions près, les avis sont négatifs².

Derrière la dénomination anodine du projet se cache en fait un réaménagement propre à développer massivement les capacités du transport individuel motorisé. La documentation du projet ne le cache d'ailleurs pas, il s'agit de la première étape d'un gigantesque programme de développement routier en ville de Berne et alentours, qui va coûter des milliards. Une fois la Bolligenstrasse élargie, celle-ci servira de bretelle d'accès à un gigantesque échangeur autoroutier à trois niveaux au Wankdorf. Le contournement Wankdorf-Muri, un projet gelé pour l'instant, sera ensuite réalisé.

L'élimination de ces goulets d'étranglement va déplacer les problèmes en aval. La documentation du projet évoque l'élargissement de l'autoroute du Grauholz à huit pistes entre Wankdorf et

¹ <http://www.be.ch/portal/de/index/mediencenter/medienmitteilungen.assetref/dam/documents/portal/Medienmitteilungen/de/2015/02/2015-02-25-flyer-korrektion-bolligenstrasse-nord.pdf>

² <http://www.derbund.ch/bern/region/Geplanter-Ausbau-der-Bolligenstrasse-stoesst-auf-Widerstand/story/21272738>
<http://www.bernerzeitung.ch/region/bern/Der-gigantische-dreistoeckige-Verkehrszirkus-erregt-Gemueter/story/19109352>

Schönbühl ; elle est par contre muette concernant l'élargissement à six pistes de l'A1 jusqu'à Kirchberg³.

En vertu de l'article 55 de la loi sur les routes (LR), le financement d'un projet individuel dont les coûts nets sont supérieurs à deux millions de francs, et qui apporte une augmentation substantielle de capacité pour le trafic individuel motorisé ou qui équivaut à une nouvelle construction, requiert un crédit d'objet du Grand Conseil.

Dans ces conditions, le Conseil-exécutif est prié de répondre aux questions suivantes :

1. Le Conseil-exécutif est-il disposé à renoncer au projet de réaménagement de la Bolligenstrasse compte tenu des avis négatifs émis ?
2. Pense-t-il lui aussi que, si le projet doit quand même être réalisé, il doit être soumis au Grand Conseil en vertu de l'article 55 LR et ensuite au peuple ?
3. Est-il disposé à faire usage des possibilités qu'offre la loi sur les routes nationales (LRN) au canton en matière de collaboration (art. 10, 13 et 19 LRN) et de participation à l'élaboration du projet définitif (art. 21 et 27b LRN) pour demander à l'OFROU de redimensionner et de revoir complètement le projet Schermenweg dans l'intérêt du trafic lent ?
4. Quelle surface de terres cultivables et d'espaces d'utilité publique (p. ex. l'Allmend) disparaîtrait du fait :
 - a) de l'aménagement de la Bolligenstrasse,
 - b) de l'aménagement routier Wankdorf - Muri,
 - c) de l'aménagement de l'A1 entre Wankdorf, Schönbühl et Kirchberg ?
5. Que pense le Conseil-exécutif de ce risque compte tenu de l'objectif déclaré de préservation des terres cultivables ?

Motivation de l'urgence :

Les responsables du projet ont annoncé vouloir évaluer rapidement les résultats de la procédure de participation et veulent s'en tenir au calendrier serré. Il faut donc déterminer rapidement qui a la compétence d'autoriser le projet. Si une réponse rapide est donnée à la présente interpellation, les clarifications interviendront à temps. L'urgence est en outre dictée par le calendrier du projet : d'après la documentation, la procédure de mise à l'enquête et d'octroi du permis de construire devrait avoir lieu vers la fin de l'année pour la Bolligenstrasse. D'après la documentation de l'OFROU, le projet définitif concernant le Wankdorf est prévu pour 2015/2016 et la procédure d'approbation des plans pour 2017-2019.

³ <http://www.bernerzeitung.ch/region/bern/A1-Sechsspurig-von-Bern-bis-Kirchberg/story/20641311>

Réponse du Conseil-exécutif

Le plan directeur du pôle de développement économique (PDE) du Wankdorf qui a été approuvé prévoit que pour la Bolligenstrasse Nord, un concept d'exploitation incluant des transformations et des extensions soit élaboré. Objectifs : un développement futur plus harmonieux du trafic individuel motorisé et la création de conditions attractives pour les transports publics routiers ainsi que pour la mobilité douce. L'adaptation du système de transports dans ce secteur constitue la suite logique du réaménagement de la place du Wankdorf et de la réfection de la tangente urbaine. Le projet en question a été conçu dans le cadre d'une procédure participative impliquant toutes les parties concernées.

Associé à la transformation de la jonction autoroutière du Wankdorf sous l'égide de l'OFROU, le réaménagement de la Bolligenstrasse Nord rend possible la mise en œuvre d'une solution globale visant à améliorer la desserte du PDE du Wankdorf et de la région du Worblental pour toutes les catégories d'usagers de la route. Le volet relatif à la Bolligenstrasse Nord s'inscrit dans le concept global du projet d'agglomération de la région de Berne (2^e génération), où il est classé priorité « A » (première importance). Il bénéficie d'un cofinancement fédéral via le Fonds d'infrastructure. L'attribution de cette priorité correspond à la stratégie du programme PDE cantonal, qui consiste à favoriser le développement sur des sites adéquats du point de vue de l'aménagement du territoire. Ainsi, de manière générale, le trafic individuel peut être limité au strict nécessaire et la pollution supplémentaire maintenue au niveau le plus bas possible, ce qui réduit le mitage du territoire et améliore le bilan environnemental global.

1. Non, car contrairement à ce que craignent ses opposants, le projet en lui-même n'engendrera pas un accroissement de la circulation. La hausse du trafic global dans le nord de Berne est principalement liée aux tendances générales, à l'urbanisation du Worblental et à l'essor du PDE du Wankdorf. Pour ce dernier, le plan directeur précise que le développement global doit être absorbé par les transports publics et la mobilité douce. Au vu des contrôles effectués récemment, cela est réalisable : entre 2008 et 2013, le transport individuel motorisé et sa part globale dans les déplacements ont reculé conformément aux objectifs sur l'ensemble du PDE.

Le projet fédéral de transformation de la jonction autoroutière du Wankdorf et le projet cantonal « Réaménagement de la Bolligenstrasse Nord » forment un tout et ont pour but de résoudre les difficultés de circulation actuelles qui seront amenées à s'accroître dans le futur. Pour autant, le projet du canton n'est en aucun cas exclusivement consacré aux transports individuels motorisés ; il porte également sur les transports publics et sur le trafic lent, car dans la Bolligenstrasse, de meilleures solutions sont requises de toute urgence pour ces deux catégories de transports.

2. Le crédit d'exécution sera soumis au Grand Conseil.

3. Comme évoqué précédemment, le réaménagement de la Bolligenstrasse Nord tout comme la transformation de la jonction autoroutière du Wankdorf sont nécessaires à une meilleure desserte du PDE du Wankdorf et du Worblental. Les besoins importants liés à la mobilité douce sont pris en compte et respectés au moyen de tracés séparés dans le cadre des deux projets. Le Conseil-exécutif ne voit dès lors aucune nécessité de demander à l'OFROU un redimensionnement et un remaniement complet du projet de route nationale. Il va de soi que cela ne l'empêchera pas de faire vérifier dans le détail, à l'occasion de la prise de position cantonale sur le projet d'exécution, que tous les aspects-clés pour le canton – en particulier en

lien avec la mobilité douce – sont correctement pris en compte. La réalisation des deux projets conditionne en outre l'élimination ultérieure du goulet d'étranglement entre les jonctions du Wankdorf et de Muri bei Bern, essentielle pour la Région capitale suisse et pour laquelle le Grand Conseil a accepté le dépôt d'une initiative cantonale lors de sa session de juin 2014. Dans ce cadre, il est prévu de réaliser un nouveau tracé en grande partie souterrain et de transformer partiellement l'actuelle autoroute en voie urbaine, dans les secteurs complexes d'un point de vue urbanistique.

4. a) La surface requise pour le réaménagement de la Bolligenstrasse Nord s'élève approximativement à 4500 m² de terres cultivables et à 1500 m² d'espaces d'utilité publique (principalement des talus le long de l'allée et des terrains devant certains bâtiments). Ce réaménagement (feux de signalisation, trottoirs, bandes cyclables des deux côtés, voie de bus en direction du centre ville) entraîne une hausse de 34 pour cent environ de la surface actuelle dédiée à la circulation. La majeure partie des terres cultivables requises est toutefois mobilisée non pas par la voie publique elle-même, mais par le bassin de filtration de l'installation de traitement des eaux de chaussée. Une telle installation est prescrite par la législation fédérale, au plus tard lors de la réfection d'une chaussée. De ce fait, un redimensionnement de la chaussée ne réduirait pas sensiblement le terrain mobilisé. Des optimisations du projet ont d'ores et déjà permis de diminuer d'environ deux tiers la surface nécessaire à l'installation de traitement des eaux.
- b) et c) D'après l'OFROU, office fédéral compétent en la matière, il n'est pour l'heure guère possible d'estimer la surface de terres cultivables que nécessiteront le réaménagement de la jonction du Wankdorf et les projets autoroutiers ultérieurs de la Confédération dans la région de Berne.
5. L'un des impératifs clairement définis du projet cantonal était de limiter autant que possible l'utilisation de terrain. Eu égard à l'importance considérable de ces travaux, tant pour la ville que pour la région, le Conseil-exécutif considère la perte de terres cultivables et d'espaces d'utilité publique comme acceptable et dans l'intérêt de la collectivité. Ce projet garantit la compatibilité future du système de circulation du secteur du Wankdorf avec les développements prévus. Cette garantie, de même que les améliorations à apporter dans les meilleurs délais pour les cyclistes, les piétons et les transports publics, justifient aux yeux du Conseil-exécutif l'utilisation des surfaces de terres cultivables et des espaces d'utilité publique, inévitable on le sait..

Destinataire

- Grand Conseil