



Intervention parlementaire

Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention : 001-2021
Type d'intervention : Interpellation
Motion ayant valeur de directive : ☐
N° d'affaire : 2021.RRGR.4

Déposée le : 12.01.2021

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 : 667/2021 du 2 juin 2021
Direction : Direction des travaux publics et des transports
Classification : -

Abandon du contournement Ouest de Bienne par l'autoroute A5

Le projet définitif du contournement Ouest de Bienne par l'autoroute A5 a suscité de fortes oppositions. Pour sortir de l'impasse provoquée par ces contestations, les autorités politiques concernées ont institué, en février 2019, un groupe de dialogue présidé par Hans Werder, ancien secrétaire général du DETEC. Le 7 décembre 2020, ce groupe de travail a rendu publiques ses réflexions. Le 17 décembre 2020, la délégation des autorités a pris connaissance de ces réflexions avant d'accepter les recommandations qui les accompagnaient.

Parmi ces dernières figurent un certain nombre de mesures dont la plus importante consiste dans l'abandon du contournement Ouest de Bienne par l'autoroute A5. Cet abandon est irréversible, cela parce que l'OFROU et la Confédération se rallieront sans l'ombre d'un doute à la proposition du Conseil-exécutif de renoncer au contournement Ouest de Bienne.

Les mesures secondaires qui accompagnent la mesure phare de l'abandon ne parviennent pas à masquer la défaite des autorités politiques et des instances administratives qui ont voulu offrir à des milliers d'automobilistes et à des centaines d'entreprises la possibilité d'emprunter avec aisance les 7,2 kilomètres de ce contournement autoroutier vers 2030.

On peut comprendre que les autorités de la commune de Bienne et celles de notre canton n'aient pas voulu indisposer quelques milliers d'opposants très déterminés en se prévalant de notre ordre juridique pour réaliser ce contournement. L'issue de ce conflit est fâcheuse d'abord parce que, selon un article paru dans le *Journal du Jura* du 12 janvier 2021, un lanceur d'alerte anonyme agissant dans l'illégalité a mis entre les mains des opposants une clef USB contenant les 3000 pages de la présentation très détaillée du projet d'exécution définitif du contournement, cela seulement six semaines avant le délai pour faire opposition au projet officiel définitif. Il est irritant de devoir constater qu'une minorité fortement organisée parvienne à contraindre les pouvoirs politiques à renoncer à des investissements très utiles décidés en parfaite conformité avec les procédures démocratiques et les lois en vigueur.

Mais il y a plus. L'abandon du contournement Ouest signifie que Bienne continuera à être la seule agglomération de Suisse de plus de 70 000 à 80 000 habitants à ne pas être traversée par une autoroute ! Rappelons à cet égard que le contournement Est de Bienne ne se prolonge même pas par une véritable autoroute en direction de Lyss ! Plus avant, soulignons que tout le trafic automobile entre le Jura bernois, le canton du Jura, l'Est biennois et la région de Granges, d'une part, et plus des deux tiers des grandes localités de Suisse romande, d'autre part, continuera à se déverser dans les rues surchargées de Bienne en importunant massivement les bordiers de ces avenues de transit. Tout cela ne manquera pas de déployer des incidences négatives sur la qualité de vie des habitants de la grande agglomération seelandaise du Pied sud du Jura et sur le développement économique de cette belle cité. Que l'on en ait conscience ou non, l'abandon du contournement Ouest de Bienne va porter atteinte à l'attractivité de Bienne mais aussi, indirectement, à celle du Seeland et du Jura bernois.

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

1. Est-il disposé à étudier, parallèlement à l'option d'une traversée autoroutière Nord de Bienne par la construction d'un tunnel dans le flanc du Jura – qu'il évoque dans sa stratégie – une autre option, celle d'un contournement Ouest simplifié sans échangeur à Bienne-Centre ?
2. Peut-il nous dire quand, de son point de vue que l'on sait réaliste et à cinq ans près, un tunnel autoroutier au Nord de Bienne pourrait être livré à la circulation ?
3. Est-il disposé à intervenir auprès de l'OFROU et de la Confédération pour que les dépenses d'investissement épargnées par l'abandon abrupt du contournement Ouest de Bienne soient, à brève échéance, affectées à d'autres investissements autoroutiers dans le canton de Berne ?

Réponse du Conseil-exécutif

A l'instar de l'auteur de l'interpellation, le Conseil-exécutif pense que, suite à l'abandon du projet controversé du contournement Ouest de Bienne par l'autoroute A5, une solution durable doit être trouvée pour compléter le réseau des routes nationales. Cela est non seulement prévu par l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales (arrêté sur le réseau), mais également par les recommandations du groupe de dialogue figurant dans le rapport final de décembre 2020. Le groupe a notamment formulé des lignes directrices pour la solution d'un tunnel comme suit :

- La solution à long terme doit tenir compte de la vision d'avenir élaborée par le groupe de dialogue.
- L'option d'un tunnel à percement doit être poursuivie. Cela veut dire que le tunnel doit être réalisé sous terre, sans que cette zone urbaine densément habitée ne soit impactée par des chantiers s'étalant sur plusieurs années.
- La solution à long terme doit contribuer à délester la région du trafic.
- La solution d'un tunnel doit avoir le moins d'incidence possible sur les zones protégées.
- Un raccordement optimal du centre-ville et une bonne accessibilité de la zone centrale doivent être garantis.

Le Conseil-exécutif est d'avis que les lignes directrices sont judicieuses et tournées vers l'avenir.

1. Pour le Conseil-exécutif, la priorité est d'examiner la pertinence d'un tracé au nord de Bienne (tunnel autoroutier longeant le Jura), car ce serait la seule solution compatible avec les lignes directrices du groupe de dialogue. Un contournement Ouest simplifié sans jonction Bienne-Centre tel que proposé par l'auteur de l'interpellation serait contraire à ces dernières ; en effet, en raison de la qualité des sols, les tunnels devraient être des ouvrages à ciel ouvert. D'autres options telles qu'une liaison souterraine en profondeur entre les Marais-de-Brügg et Rusel n'ont pas été retenues. Non seulement

elles n'apporteraient pas d'amélioration notable pour le trafic à Bienne, Nidau et dans l'agglomération, mais elles seraient synonymes de risques élevés en termes de construction et de coûts. Le Conseil-exécutif estime qu'un tunnel autoroutier dans le Jura permettant un raccordement à la zone centrale associé à des mesures d'accompagnement (gestion du trafic) se rapprocherait le plus des lignes directrices évoquées. L'organisation faîtière de projet « Espace Biel/Bienne.Nidau » examinera la pertinence d'une telle solution dans le cadre d'une étude de faisabilité.

2. L'horizon temporel pour la mise en œuvre d'une solution durable permettant de compléter le réseau autoroutier biennois devrait se situer entre 15 et 20 ans au minimum. Si la solution d'un tracé autoroutier au nord de Bienne devait se révéler adéquate, l'accord de la Confédération serait nécessaire ; il faudrait en outre élaborer un nouveau projet général qui serait soumis pour approbation au Conseil fédéral. Un nouveau projet d'exécution devrait ensuite être élaboré, mis à l'enquête publique et approuvé. Ce n'est qu'au terme de cette procédure que les travaux de construction pourraient débuter.
3. Le Conseil-exécutif ne voit pas la nécessité d'une telle intervention, car tous les autres projets autoroutiers du canton, notamment les projets d'élimination de goulets d'étranglement dans la région de Berne, sont tous en cours avec des horizons de réalisation concrets définis dans le programme de développement stratégique des routes nationales (PRODES). Les ressources financières pour l'étude de ces projets sont assurées. Le Parlement fédéral décidera de la réalisation des projets lors de l'affectation des crédits quadriennaux au programme PRODES. Selon les estimations du Conseil-exécutif, la réalisation d'autres mesures d'entretien importantes sur les routes nationales, comme la réfection de l'A16 entre Bienne-Nord et La Heutte ou de l'A5 sur la rive gauche du lac de Bienne, n'est pas compromise du côté fédéral.

Destinataires

– Grand Conseil