



Intervention parlementaire

Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention : 248-2022
Type d'intervention : Motion
Motion ayant valeur de directive : ☐
N° d'affaire : 2022.RRGR.388

Déposée le : 28.11.2022

Motion de groupe : Non
Motion de commission : Non
Déposée par : Rüegegger (Riggisberg, UDC) (porte-parole)
Mühlemann (Grasswil, Le Centre)
Stotzer-Wyss (Büren an der Aare, PEV)
Buri (Konolfingen, PVL)
Grädel (Schwarzenbach BE/Huttwil, UDF)
Riem (Kiesen, UDC)
Martin (Gerolfingen-Täuffelen, Les Verts)
Gerber (Reconvilier, PEV)
Bühler (Romont BE, Le Centre)
Fischer (Bätterkinden, UDC)

Cosignataires : 0

Urgence demandée : Oui
Urgence accordée : Oui 01.12.2022

N° d'ACE : 158/2023 du 15 février 2023
Direction : Direction des travaux publics et des transports
Classification : Non classifié
Proposition du Conseil-exécutif : **Vote point par point**
Point 1 : adoption
Point 2 : rejet

Moins de surfaces d'assollement pour l'élargissement de l'A1 Wankdorf-Grauholz à huit voies

Le Conseil-exécutif est chargé des mandats suivants :

1. dans le cadre de ses compétences (notamment sur le plan politique et dans son rôle de représentant du canton de Berne au titre de partie à la procédure d'approbation des plans), *entreprendre les efforts nécessaires* en vue d'obtenir une réduction des surfaces d'assollement acquises à titre provisoire ou définitif dans le cadre de l'élargissement à huit voies de l'A1 entre Wankdorf et Schönbühl ;
2. *veiller à un examen plus approfondi* des options consistant à construire un tunnel, ou à rajouter un étage ou recouvrir l'autoroute existante.

Développement :

Le projet de route nationale est surdimensionné et n'apporte aucune amélioration en matière de trafic : il ne fait que déplacer les embouteillages. Des études montrent que sans l'extension du raccordement de Berne Wankdorf, les autres étapes du projet d'augmentation des capacités de l'A1 jusqu'à la frontière entre les cantons de Berne et de Soleure sont superflues et donc inutiles. Le projet doit donc être rejeté pour des considérations agricoles et écologiques. En 2013,

l'électorat suisse a approuvé un renforcement de la loi sur l'aménagement du territoire, accordant ainsi un poids important à la protection des terres cultivables. De ce point de vue, l'élargissement de l'A1 et les pertes de surfaces agricoles qu'implique ce projet ne sont plus acceptables. Si le projet devait être approuvé sous sa forme actuelle, la protection des terres cultivables, si souvent invoquée, ne serait plus que lettre morte, et la destruction de ces précieuses terres se poursuivrait au même rythme alarmant.

Il aurait pour le moins fallu procéder à une pesée des intérêts globale examinant les pertes massives de surfaces d'assolement et proposant d'autres options. On ne comprend pas pourquoi il ne serait pas possible de compenser ces pertes. Le troisième rapport d'impact sur l'environnement de la troisième étape explique que selon le canton de Berne, il n'existe guère, en dehors des surfaces d'assolement existantes, des surfaces de cette taille susceptibles de le devenir, et que le principe d'une compensation formelle des surfaces d'assolement est donc abandonné ici d'un commun accord avec l'ARE, l'OAN, l'OACOT et l'OFROU. Vu l'ampleur des surfaces d'assolement perdues en raison de ce projet, on ne saurait parler d'une pesée des intérêts ; en tout cas, la documentation ne permet pas de conclure qu'une pesée des intérêts ait eu lieu. À titre d'exemple, il serait tout à fait possible de compenser les surfaces d'assolement à plusieurs endroits, puisque les pertes sont elles aussi générées à plusieurs endroits.

Par ailleurs, il aurait été impératif d'envisager d'autres options permettant d'éviter à la source les pertes de surface d'assolement. La construction d'un tunnel ou la couverture de l'autoroute seraient synonymes d'une protection ou d'une compensation efficace des surfaces d'assolement. On ne saurait écarter ces options en invoquant simplement l'argument de leur coût : lorsqu'on renonce ne serait-ce qu'à les examiner sérieusement, cela signifie que le travail de planification n'est pas fait correctement.

Motivation de l'urgence : l'enquête publique s'est achevée fin octobre. L'OFROU doit maintenant mener les pourparlers de conciliation, chercher et présenter des solutions. Le canton de Berne sera un partenaire important à cet égard.

Réponse du Conseil-exécutif

Le canton de Berne accorde une très grande importance à la protection des terres cultivables et particulièrement des surfaces d'assolement. Le Conseil-exécutif reconnaît le bien-fondé de la demande formulée dans la motion, à savoir préserver les terres cultivables et utiliser le moins possible de surfaces d'assolement pour l'élargissement de l'A1. Il entend tout mettre en œuvre vis-à-vis de la Confédération pour que l'utilisation de surfaces reste aussi faible que possible. En outre, le Conseil-exécutif interviendra auprès de la Confédération pour que le potentiel des installations solaires le long du tronçon d'élargissement soit examiné en détail dans le cadre du projet.

Le Conseil-exécutif est toutefois convaincu de la nécessité d'agir sur le tronçon névralgique de l'A1 entre Wankdorf et Schönbühl. Il est primordial, pour différentes raisons, de disposer d'un réseau de routes nationales efficace. Un tel réseau permet d'assurer l'intégration du canton dans les réseaux de transports nationaux et internationaux. Dans les agglomérations, il contribue à réduire le trafic sur le réseau routier de rang inférieur (routes cantonales et communales). Il améliore en outre la sécurité pour le trafic piétonnier et cycliste ainsi que l'efficacité des transports publics routiers. La poursuite du développement du réseau de routes nationales contribue également à maintenir la fonctionnalité des routes nationales, très fréquentées.

En raison de la surcharge de trafic sur l'A1 entre Wankdorf et Schönbühl, la Confédération prévoit un élargissement à huit voies, au lieu des six actuelles. Cela permettra de réduire le goulet d'étranglement et d'améliorer la fluidité du trafic. Le projet figure dans le programme de développement stratégique des routes nationales (PRODES 2030) ainsi que dans le plan directeur

cantonal, avec d'autres projets destinés à améliorer la fluidité du trafic sur la route nationale A1 (en particulier le réaménagement de la jonction de Wankdorf et l'augmentation de voies entre Kirchberg et Schönbühl).

L'aménagement du territoire du canton de Berne prévoit une utilisation mesurée du sol. Il est régulièrement confronté à des intérêts divergents, comme dans le cas présent. L'Office fédéral des routes (OFROU) s'efforce de limiter autant que possible le besoin en surfaces pour l'élargissement de l'A1, en particulier en surfaces d'assolement. Il a optimisé le projet dans ce sens. En outre, les mesures de protection, de remise en état et de compensation pour les biotopes dégradés et détruits peuvent toutes être mises en œuvre dans les limites du futur périmètre de l'A1. Par exemple, lors de la mise en œuvre du projet de construction, 15 000 m³ de couches supérieures et sous-jacentes excédentaires seront réutilisés à Lyssach à titre de compensation des surfaces d'assolement pour la revalorisation d'un site d'extraction de gravier mal remis en culture.

1. Le Conseil-exécutif a déjà intégré dans la procédure d'approbation des plans la demande des motionnaires visant à réduire autant que possible les surfaces d'assolement destinées à l'élargissement de l'A1. Il continuera à intervenir en ce sens auprès de la Confédération pour la suite du projet.
2. L'aménagement des routes nationales relève de la compétence de la Confédération. Les clarifications demandées par les motionnaires devraient par conséquent être entreprises par la Confédération. La possibilité d'augmenter les voies ainsi que de créer un tunnel de contournement de Weyermannshaus à Grauholz avait déjà été examinée en 2012 dans le cadre d'une étude approfondie réalisée par la Confédération, le canton et les communes. Le rapport coûts/bénéfices étant insuffisant, la mise en œuvre de cette solution n'a pas été recommandée. Le canton, la région et l'Office fédéral des routes avaient donc décidé de renoncer à la construction du tunnel de contournement et de planifier l'extension du tronçon en surface. La décision de procéder à de plus amples clarifications en vue de construire un tunnel sous ce tronçon ou de rajouter un étage reviendrait en premier lieu à l'OFROU. Compte tenu des clarifications déjà effectuées, le Conseil-exécutif estime qu'il n'est pas pertinent de procéder à un nouvel examen. De telles clarifications iraient à l'encontre du projet général approuvé et pourraient entraîner des retards de plusieurs années. La construction d'un tunnel occasionnerait en outre des coûts supplémentaires conséquents, que le canton devrait assumer en grande partie en vertu de la loi sur l'imposition des huiles minérales, ce qui n'est pas une option envisageable vu le contexte financier actuel.

Destinataire

– Grand Conseil