
Numéro de l'intervention: 235-2011
Type d'intervention: **Interpellation**

Déposée le: 11.07.2011

Déposée par: Etter (Treiten, PBD) (porte-parole)
Marti (Kallnach, UDC)

Cosignataires: 0

Urgente: Non 12.09.2011

Date de la réponse: 21.12.2011
Numéro de l'ACE 2179/2011
Direction: TTE

Corridor Aarberg - Chiètres

Voilà des années que l'on parle du corridor de circulation routière Aarberg-Chiètres. La plus grande partie des terrains a été réservée pour le tracé, et des ouvrages d'art, tels que des ponts, ont déjà été placés pour que la route de contournement puisse être construite.

Dans cette région, le trafic a changé ces dernières années, et il connaîtra de nouveaux bouleversements ces prochaines années.

Avec les travaux sur le viaduc de Felsenau, à Berne, de nombreux usagers et usagères de la route – les poids lourds en particulier – préfèrent passer par l'autoroute A6 jusqu'à Lyss, et traverser Aarberg, Kallnach et Chiètres, pour prendre l'A1 en direction de la Suisse occidentale.

Une pétition réunissant 400 signatures a été déposée dans le canton de Fribourg demandant que le contournement de Chiètres soit intégré à la planification routière. Si cela devait se faire, il faudrait s'entendre pour que la route de contournement de Chiètres ne s'arrête pas en rase campagne à la frontière cantonale, mais qu'elle se poursuive jusqu'à Lyss.

Le prolongement de l'A5 à Bienne jusqu'à Brüggmoos permet d'attraper l'A6 en direction de Lyss. Cela incite encore plus les poids lourds à choisir l'itinéraire Bienne-Lyss-Chiètres pour rejoindre la Suisse occidentale. Le volume du trafic dans les communes mentionnées s'en trouvera encore augmenté.

1. Le couloir de circulation routière Aarberg-Chiètres apparaît-il encore dans un processus de planification ?
2. Le canton de Berne est-il en contact avec le canton de Fribourg à ce sujet ? La Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie (TTE) est-elle prête à assumer la coordination avec le canton de Fribourg si le contournement de Chiètres est inscrit au programme de construction routière fribourgeois ?
3. La TTE partage-t-elle l'avis des auteurs de la présente interpellation concernant l'organisation du trafic dans la région concernée ?
4. Que prévoit de faire la TTE pour empêcher que les villages d'Aarberg, Barga et Kallnach ne soient encore plus encombrés par les poids lourds en transit ?

5. Des mesures d'ingénierie de la circulation ont-elles été prévues après le raccordement de l'A5 et de l'A6 aux alentours de Brüggmoos afin d'éviter que les flux de circulation ne passent par les villages mentionnés ?

Réponse du Conseil-exécutif

Depuis des années, le canton de Berne suit avec attention l'évolution de la situation sur le corridor Aarberg – Chiètres. Il n'y a à l'heure actuelle pas lieu de prendre de mesures immédiates et rien ne laisse penser que la situation va s'aggraver de manière significative.

Afin d'analyser le problème de manière approfondie, les cantons de Berne et de Fribourg ont élaboré ensemble des bases de planification et établi des rapports en janvier 2003.

En voici les conclusions :

1. Etude de faisabilité et d'opportunité pour les routes de contournement et de décongestionnement

Rapport de la commission chargée du projet de janvier 2003 [en allemand]

- Le trafic engendre des nuisances pour la population le long du tronçon concerné. Toutefois, dans les deux cantons, il y a des corridors d'agglomération qui enregistrent une charge de trafic bien plus élevée.
- La part de transit sur de longues distances est relativement faible et les routes de contournement ne permettraient de désengorger les localités que de manière limitée.
- La situation financière des deux cantons ne permet pas à court terme de réaliser de projets d'une telle envergure.

Les travaux de planification et les projets concernant les routes de contournement et de décongestionnement ont dès lors été arrêtés.

2. Exploitation et aménagement des traversées de localité (étude du corridor

Rapport de la commission chargée du projet de janvier 2003 [en allemand]

- Pour la traversée des localités concernées, des améliorations en matière de circulation sont possibles.
- Les deux communes reliées par le corridor, à savoir Aarberg et Chiètres, sont confrontées à des difficultés bien plus importantes que les trois communes situées le long du tronçon, à savoir Barga, Kallnach et Fräschels.

Cette étude est consultée pour toutes les activités de l'Office cantonal des ponts et chaussées.

Des conceptions régionales des transports et de l'urbanisation (CRTU) sont en cours d'élaboration dans le canton de Berne. Dans le cadre de la procédure de participation, des ateliers ont été organisés dans les différentes régions du Seeland à l'automne 2010. Les CRTU ont fait l'objet d'un examen préalable en novembre 2011 et le Conseil-exécutif devrait se prononcer début juillet 2012.

La CRTU Biel/Bienne-Seeland se fonde sur les deux bases susmentionnées :

- Il est clairement fait mention d'améliorations sous forme de réaménagements des traversées d'Aarberg, Barga et Kallnach qui sont présentées sur les plans de la CRTU.
- Le contournement d'Aarberg, Barga et Kallnach a été retenu comme une option à long terme, mais ne figure pas sur les plans.

Question 1

Les bases de planification des deux cantons ont été achevées en 2003 et restent valables. Dans les communes bernoises d'Aarberg, Barga et Kallnach, les projets de construction

de routes sont élaborés selon les *Standards pour les routes cantonales* et se basent sur l'étude de corridor réalisée. Un réaménagement intégral des traversées de localité n'est actuellement en cours dans aucune de ces trois communes. Sur ce tronçon, l'Office cantonal des ponts et chaussées donne la priorité au respect des exigences légales en matière de protection contre le bruit.

Question 2

Le canton de Berne n'est à l'heure actuelle pas en contact avec le canton de Fribourg à ce sujet, car il n'existe aucun projet concret à coordonner. Il faudra bien entendu reprendre la collaboration si un projet est développé du côté fribourgeois et doit être concilié avec les besoins du canton de Berne. Il sera en l'occurrence particulièrement important de tenir compte des processus de planification appliqués sur le territoire bernois tels que les CRTU et le plan du réseau routier.

Question 3

Comme nous l'avons mentionné en préambule, le canton suit la question depuis des années. Les experts ne tablent pas sur une forte dégradation de la situation. Il s'est ainsi avéré que le transfert de trafic vers la route cantonale et les routes communales qui était redouté suite à l'extension et la transformation de la tangente de Berne a eu beaucoup moins d'impact que prévu.

Question 4

Au point de mesure fixé par la Confédération à Kallnach, un trafic journalier moyen (TJM) d'environ 5000 véhicules est enregistré. Ce chiffre est trop faible pour justifier la construction d'une route de contournement. Seule la région Lyss–Aarberg est soumise à un trafic nettement plus élevé. Une route de contournement n'aurait cependant qu'un effet limité parce que la part de trafic local (en provenance, à destination ou à l'intérieur des localités) est élevée, une partie du trafic des poids lourds étant elle-même générée par les entreprises de transport locales.

Question 5

L'ouverture de la branche Est du contournement de Bienne n'aura selon les spécialistes guère d'effet sur le corridor Aarberg-Chiètres. La CRTU ne mentionne dès lors aucune augmentation du trafic et ne prévoit pas de mettre en œuvre de mesures supplémentaires.

Au Grand Conseil