

---

Numéro de l'intervention: 086-2011  
Type d'intervention: **Interpellation**  
Déposée le: 28.03.2011  
Déposée par: Guggisberg (Kirchlindach, UDC) (porte-parole)  
Cosignataires: 7  
Urgente: Non 31.03.2011  
Date de la réponse: 07.09.2011  
Numéro de l'ACE 1507/2011  
Direction: TTE

---

### **Bretelle de Neufeld: contrôle des résultats**

L'inauguration de la bretelle autoroutière de Neufeld et la fermeture de la Route de Halen ont toujours été présentées sous l'aspect de la compatibilité avec l'environnement. Par arrêté no 1943 du 29 mai 2002, le Conseil-exécutif a, il est vrai, approuvé le projet de route nationale urbaine SN1 Bretelle de Neufeld (sous-projets TP1 et TP2) et la fermeture de la Route de Halen. Mais il a émis en même temps des conditions et charges pour l'évaluation de la compatibilité avec l'environnement. Ainsi, il fallait établir le plus rapidement possible un plan de contrôle avant et après la réalisation avec un contrôle de résultat. Avant la fermeture de la Route de Halen et avant l'inauguration du tunnel de Neufeld, une investigation complète aurait dû être menée. Une année après l'inauguration de la bretelle d'autoroute, un contrôle de résultats aurait dû être mené concernant en particulier la fluidité et le volume du trafic et les conditions de bruit et de salubrité de l'air qui en ont résulté. Depuis l'ouverture du tunnel de Neufeld, plus d'une année et demie a passé.

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

1. A-t-on pensé à élaborer un plan de contrôle avant et après la réalisation de la bretelle de Neufeld avec un contrôle des résultats en termes d'hygiène de l'air et de bruit ?

Dans l'affirmative,

2. Quels en sont donc les résultats ?
3. Est-on en mesure de montrer chiffres à l'appui que le projet a bien eu pour effet de réduire les émissions dues au trafic ou au moins de les maintenir à un niveau stable, comme l'avait demandé expressément l'Office de coordination pour la protection de l'environnement OCE (ch. 4.1.2 Rapport sur la compatibilité avec l'environnement) ?

Dans la négative,

4. Pourquoi non ?



5. Combien de véhicules parcourent-ils quotidiennement la Brüggbodenstrasse, la Neubrückestrasse et la Bremgartenstrasse jusqu'au giratoire de Länggasse, au sortir de la forêt de Bremgarten ?
6. Quel est le détour pour les véhicules qui doivent prendre ces routes au lieu de passer sur la Route de Halen, aujourd'hui fermée ?
7. Combien de feux de signalisation doivent-ils passer ?
8. Quelle est au total l'émission de CO<sub>2</sub> qui en résulte chaque année compte tenu de la composition du trafic ?
9. Combien de cars postaux passent chaque jour, chaque semaine, chaque mois, chaque année sur la Route de Halen (dans les deux sens) ?
10. Quel peut être le volume de gaz d'échappement supplémentaire chaque année si les cars postaux ne passent plus sur la Route de Halen mais par la Brüggbodenstrasse, la Neubrückestrasse et la Bremgartenstrasse jusque dans le quartier de Länggasse ?
11. Que coûterait l'aménagement d'un couloir de bus supplémentaire sur ces routes ? Comment ces coûts se répartiraient-ils entre la Confédération, le canton de Berne, la Ville de Berne, les autres communes ?
12. Combien de terrain et de forêt faudrait-il consacrer à l'aménagement d'un couloir de bus sur ces routes ?
13. Comment se présenterait la Route de Halen après la déconstruction (largeur, revêtement) ?

### **Réponse du Conseil-exécutif**

Dans le cadre de la planification du projet de route nationale urbaine SN1 Bretelle de Neufeld et de l'évaluation de son impact sur l'environnement, différentes mesures d'accompagnement pour réduire les nuisances atmosphériques et acoustiques ont été exigées et des charges ont été imposées dans le domaine des sols, de la faune et de la flore. Il fallait notamment mener le contrôle mentionné concernant la fluidité et le volume du trafic et les conditions de bruit et de salubrité de l'air qui ont résulté de la réalisation de l'ouvrage.

#### Questions 1 à 4

L'élaboration du plan de contrôle est en cours et devrait être achevée à l'automne 2011. Le retard est dû aux causes suivantes :

Depuis la mise en service de la bretelle autoroutière de Neufeld, de grands projets routiers réalisés dans l'agglomération bernoise influent fortement sur le trafic dans cette zone. Parmi ces chantiers figurent notamment la réfection de la tangente urbaine de Berne, qui durera jusqu'en 2013, et la transformation de la place du Wankdorf y compris le prolongement de la ligne de tram 9. Faute de données de référence, il convient donc de reporter le contrôle jusqu'à l'achèvement de ces travaux, afin d'obtenir des résultats suffisamment fiables et caractéristiques pour pouvoir être comparés à la situation antérieure.

#### Question 5

Vu que les données du trafic ne seront saisies que lors du contrôle prévu après la réalisation du projet, il serait prématuré de fournir des statistiques maintenant. Pour les motifs indiqués dans la réponse aux questions 1 à 4, les chiffres actuels ne seraient pas représentatifs.

### Question 6

Le détour est de 600 m.

### Question 7

Le parcours par Neufeld compte deux feux de signalisation, la Route de Halen aucun.

### Question 8

Faute de relevés représentatifs de la circulation entre le pont de Halen et la Länggasse, il n'est pas encore possible d'avancer des chiffres. Il faut attendre les données saisies lors du contrôle qui sera mené après la réalisation du projet pour pouvoir effectuer un calcul précis du volume des émissions de CO<sub>2</sub>.

### Question 9

Sur la base de l'horaire 2011, le nombre total de cars postaux passant sur la Route de Halen est le suivant :

- par jour (ouvrable) : 221
- par semaine : 1 400
- par mois : 6 028
- par an : 72 340

### Question 10

Si l'on fait le calcul, le kilométrage supplémentaire des cars postaux est d'environ 43 400 km par an. Il n'est pas possible d'en déduire la quantité précise de CO<sub>2</sub> émise, car le canton n'est pas en possession des données nécessaires concernant les types de véhicules utilisés et leur consommation de carburant.

Les nouveaux arrêts du Neufeld et du Lindenhofspital amélioreront le réseau et ses connexions, ce qui ne manquera pas d'augmenter l'attrait et donc l'utilisation des transports publics, d'où une baisse globale des émissions de gaz d'échappement.

### Question 11

L'aménagement d'un couloir de bus supplémentaire coûterait quelque 450 000 francs. Comme il se situerait sur une route cantonale, les frais devraient être pris en charge par le canton.

### Question 12

Un couloir de bus sur ces routes nécessiterait l'acquisition de 550 m<sup>2</sup> de terrain.

### Question 13

Les détails de la déconstruction sont du ressort de la ville de Berne, qui est propriétaire de la route. Il est prévu de réduire la largeur de la chaussée à 4,5 m et de conserver le trottoir actuel.

## **Au Grand Conseil**