

Communiqué de presse sur le rapport « Tangente du Seeland » du 30.8.2022

Effet de désengorgement trop faible d'une tangente du Seeland

L'effet de désengorgement d'une tangente du Seeland pour supprimer la lacune du réseau routier national dans la région de Bienne est trop faible et pourrait même conduire à une nouvelle augmentation du trafic. Les atteintes à l'environnement sont tellement importantes par rapport à l'utilité de ce tracé que celui-ci est jugé impossible à autoriser. Ces conclusions résultent d'une étude approfondie réalisée par les experts de Transitec et urbaplan sur mandat de l'espace Biel/Bienne.Nidau.

Pour une solution à long terme visant à supprimer la lacune des routes nationales dans la région de Bienne, la variante d'une tangente du Seeland est notamment réapparue après la suspension du processus d'approbation pour la branche Ouest de Bienne. Sur la base de la recommandation du groupe de réflexion, la délégation des autorités de l'espace Biel/Bienne.Nidau a demandé une étude sur l'opportunité d'un tel tracé au sud du lac de Bienne. Les résultats de cette étude, réalisée par le bureau de planification des transports Transitec en collaboration avec les experts en aménagement du territoire et en droit de l'environnement de la société de conseil urbaplan, sont désormais disponibles. Il s'agit de la première étude de ce type sur un tracé de route nationale à travers le Seeland.

L'étude analyse l'opportunité du projet en termes de trafic et d'aménagement du territoire. Elle évalue ensuite la possibilité d'obtenir les autorisations nécessaires. La faisabilité technique n'est en revanche pas étudiée. Les différentes variantes qui ont été évoquées depuis les années 60 sont regroupées en trois variantes principales dans le périmètre considéré entre Bienne, Lyss et Aarberg, Chiètres, Anet jusqu'à la rive sud du lac de Bienne. L'étude part du principe que la route nationale à deux voies serait principalement souterraine, les travaux devant être majoritairement réalisés à ciel ouvert, c'est-à-dire en surface, en raison de la mauvaise qualité du sol de fondation.

Augmentation de la pression urbaine le long de la tangente du Seeland

Dans les trois variantes étudiées, une tangente du Seeland sur les axes de circulation actuels sur la rive gauche et droite du lac de Bienne ainsi que sur la route cantonale Chiètres - Aarberg n'entraîne globalement qu'un délestage d'environ 5'000 à 6'000 véhicules par jour. Selon le tracé, l'allègement est surtout important au niveau local, par exemple à Aarberg grâce à un contournement. En revanche, même avec des mesures d'accompagnement du trafic telles que des réductions de vitesse ou des dosages du trafic, il reste plus de 6000 véhicules par jour sur la rive gauche du lac de Bienne à Douanne avec une tangente du Seeland sur l'A5. La réduction du trafic à longue distance au-delà de Granges ou de Neuchâtel se révèle globalement faible. La N5 sur la rive gauche du lac de Bienne resterait un axe de circulation principal, car le trafic est surtout d'origine locale et régionale, comme le montrent les analyses des données du modèle global de trafic du canton de Berne de 2019. Il faut partir du principe que la réalisation d'une tangente du Seeland entraînerait un déclassement de la N5 en route cantonale, ce qui entraînerait pour le canton de Berne des coûts supplémentaires considérables pour l'entretien et l'exploitation de cette route. D'autre part, les communes situées le long de la tangente du Seeland seraient mieux desservies au niveau routier. La pression de l'urbanisation devrait donc encore y progresser, ce qui entraînerait une augmentation indésirable du trafic routier par de nouveaux pendulaires.

Une tangente du Seeland aurait un impact massif sur l'environnement dans l'ensemble du périmètre considéré. Les surfaces d'assolement seraient particulièrement affectées. D'éventuelles améliorations du sol ne pourraient pas compenser la perte de telles surfaces. La variante "contournement d'Aarberg - Chiètres", en particulier, aurait en outre un impact considérable sur les zones de protection des eaux souterraines. Et dans toutes les variantes, des zones de protection de la nature et du paysage, dont certaines d'importance nationale, seraient directement concernées. Afin que des atteintes à l'environnement d'une telle ampleur puissent être justifiées, l'intérêt national d'une tangente du Seeland devrait être évalué de manière très précise dans le cadre d'une pesée de tous les intérêts.

Sur la base des estimations de l'étude, l'importance de la tangente du Seeland pour le trafic interrégional et national doit toutefois être considérée comme faible. Il semble donc plutôt improbable que la Confédération

intègre un tel projet dans le réseau des routes nationales et le finance. La phase d'étude du projet à elle seule nécessiterait un délai de 20 à 30 ans. La construction nécessiterait dix à quinze ans supplémentaires.

Pas de préjudice pour le tunnel du Jura

Après avoir d'abord été présentée au groupe de réflexion, l'étude a été approuvée par la délégation des autorités le 30 août 2022 à l'attention du public. « Nous sommes d'accord avec la conclusion de l'étude, qui est de ne pas poursuivre la tangente du Seeland », explique Erich Fehr, maire de Bienne et président de la délégation des autorités. L'étude revêt une grande importance pour les autorités dans l'évaluation et la poursuite des discussions en vue d'une solution à long terme pour supprimer la lacune de la route nationale A5 dans la région de Bienne. D'autres variantes, comme un tunnel du Jura, doivent maintenant également être examinées de manière indépendante quant à leur utilité et à leur impact par rapport aux atteintes à l'environnement. « L'étude ne porte pas préjudice à une telle variante », souligne Erich Fehr.

Appliquer les recommandations découlant du processus de dialogue sur la Branche Ouest

L'organisation faîtière de projet espace Biel/Bienne.Nidau a pour mission de concilier l'évolution du trafic et le développement urbain dans la région Bienne ouest (Bienne, Nidau, Brügg, Ipsach et Port). Elle coordonne la mise en œuvre des recommandations découlant du processus de dialogue sur la Branche Ouest de l'A5, met en place un système de surveillance et de contrôle de l'évolution du trafic dans la région et assure la communication et la participation au niveau supérieur. Elle est dirigée par la délégation des autorités, organe de pilotage politique, dont font partie les représentantes et représentants politiques des communes participantes, du Canton et de l'association seeland biel/bienne. Le groupe de réflexion se compose de représentantes et représentants d'associations spécialisées et de groupes d'intérêts de la région. Il se réunit régulièrement pour échanger des informations avec les autorités et les responsables de projet d'EBNN.

Informations complémentaires

Thomas Berz, directeur de l'association seeland.biel/bienne, membre de la commission de projet EBBN,
Tél : 031 388 60 65 | Mail : t.berz@seeland-biel-bienne.ch

Andreas Schneider, Service de presse d'espace Biel/Bienne.Nidau
Tél: 076 410 09 67 | Mail : admin@espace-bbn.ch

L'étude, une synthèse en français et en allemand ainsi que d'autres informations sur espace Biel/Bienne.Nidau sont disponibles sur www.espace-bbn.ch.