

24 novembre 2002

Votation populaire  
cantonale

Message du Grand Conseil  
du canton de Berne



**Route d'accès  
à l'aéroport de Berne-Belp  
Crédit d'engagement**

Tronçon giratoire de Linde-  
entrée du Giessenbad

## **Route d'accès à l'aéroport de Berne-Belp Crédit d'engagement**

Tronçon giratoire de Linde-  
entrée du Giessenbad

**L'aéroport de Berne-Belp  
est important pour l'économie  
et le tourisme du canton de Berne.  
Une nouvelle route doit en améliorer  
l'accès. Le Grand Conseil a accordé  
un crédit de 5,486 millions de francs  
pour la construction de cette  
nouvelle route entre le giratoire  
de Linde et l'entrée du Giessenbad  
à Belp. Le référendum a été  
demandé contre cet arrêté.**

*Les routes menant à l'aéroport de Berne-Belp sont en mauvais état. Elles sont toutes les deux trop étroites et elles passent en grande partie dans des quartiers d'habitation. De plus, elles présentent des dangers pour les piétons et les cyclistes.*

*La construction d'une nouvelle route permet d'offrir à l'aéroport régional une voie d'accès convenable. L'aéroport ne sera cependant pas le seul bénéficiaire, puisque la population locale en tirera également avantage, tout comme l'économie, qui fournira plus de la moitié des futurs usagers. Les cyclistes et les piétons de la région en profiteront eux aussi, car la nouvelle route offrira un accès commode à la zone de détente située le long de l'Aar. La route sera construite dans le respect de l'environnement, des riverains et de l'agriculture.*

*Lors de la session de janvier 2002, le Grand Conseil a voté par 124 voix contre 27 et 8 abstentions le crédit de 5,486 millions de francs nécessaire au financement de la nouvelle route (coût total: 9,2 millions de francs). Un comité a réuni le nombre de signatures nécessaire pour demander le référendum contre cet arrêté.*



Sur la Muristrasse à Belp, qui est actuellement la route d'accès à l'aéroport, les piétons et les cyclistes s'exposent à de sérieux dangers.

## **Nécessité d'une nouvelle route d'accès à l'aéroport**

### **Importance pour l'économie et le tourisme**

L'aéroport de Berne-Belp revêt une grande importance pour l'économie et le tourisme du canton de Berne et de l'Espace Mittelland dans son ensemble. Il exerce une influence à la fois directe et indirecte sur l'emploi et augmente l'attractivité de la place bernoise pour des sociétés internationales. La commodité de l'accès à l'aéroport est donc un important atout pour l'économie. Berne-Belp relie chaque année quelque 200 000 passagers à d'importantes destinations européennes.

### **Mauvaises voies d'accès**

Telles qu'elles se présentent aujourd'hui, les voies d'accès ne sont pas à la hauteur de l'importance de l'aéroport. Les deux routes, par Kehrsatz et Belp, sont à la fois étroites et tortueuses. Elles passent dans des quartiers résidentiels, devant des écoles. Certains tronçons sont en mauvais état et par endroits, les trottoirs font défaut. Sur les deux routes, les piétons et les cyclistes s'exposent à de sérieux dangers. Le centre de Belp subit la surcharge du trafic menant à l'aéroport.

### **Problèmes de sécurité**

La construction d'une nouvelle voie d'accès s'impose également pour des raisons liées à la sécurité du trafic aérien. En effet, la route d'accès croise aujourd'hui l'extrémité sud de la piste. Alors à chaque atterrissage d'un vol de ligne, la route est fer-

mée au moyen d'une barrière. Or, les nouvelles consignes de sécurité internationales n'admettent plus de tels croisements. Si l'on veut que des avions de ligne continuent de décoller et d'atterrir à l'aéroport de Berne-Belp, la route doit être déplacée. C'est ce que demandent les autorités fédérales.

## **Historique de la planification**

La mauvaise qualité de la route d'accès à l'aéroport ne date pas d'aujourd'hui. Le Grand Conseil et le Conseil-exécutif ont à plusieurs reprises confirmé, notamment en 1997 dans le Schéma directeur des transports aériens, la nécessité d'une amélioration de l'accès. Depuis 1990, le canton et les communes concernées ont examiné différents corridors pour la nouvelle route. La population a eu l'occasion à diverses reprises de donner son avis.

Les analyses ont révélé que la meilleure variante pour la route d'accès à l'aéroport est celle qui part de l'entrée sud-est de la localité de Belp. Le corridor se trouve près de la bretelle d'autoroute de Rubigen. Cette variante permet de décharger le centre de Belp, et de ce fait, elle profite aux hommes, à la nature et à l'environnement.



## Le projet

La nouvelle route rejoint la route cantonale Belp-Rubigen au niveau du giratoire de Linde. Elle se dirige vers le nord en bordure du quartier de l'«Eissel» jusqu'au croisement avec l'Aemmenmattstrasse, qui sera aménagé en giratoire. A partir de là, la route s'oriente vers le nord-est. Elle passe à la lisière de la zone industrielle de Belp et traverse ensuite la zone agricole pour rejoindre le secteur de l'aéroport à la hauteur du Giessenbad.

### Route ordinaire

La nouvelle voie d'accès n'est pas une autoroute, mais une route ordinaire, large de six mètres, et la vitesse y sera limitée à 50 km/h. Selon les pronostics, la route sera quotidiennement empruntée par quelque 6 000 véhicules, dont environ 45 pour cent sont directement liés à l'aéroport. Le restant du trafic sera le fait des riverains,

des entreprises industrielles et artisanales, de la clientèle du Giessenbad et des usagers des zones de détente. Une voie large de trois mètres parallèle à la nouvelle route est destinée aux piétons et aux cyclistes, et elle pourra être utilisée également par les véhicules agricoles.

### Respect de la nature et de l'environnement

Le projet tient compte des besoins des riverains, des exploitants agricoles, de l'environnement. Le tracé a été placé de manière à solliciter le moins de terrain possible et à préserver les terres agricoles. Les routes existantes sont intégrées au projet. Il est prévu de mettre en œuvre des mesures de protection contre le bruit au bénéfice des riverains. Au sud de la piste, 2,3 hectares seront aménagés en surfaces de compensation écologique. Par ce moyen, le terrain de l'aéroport, qui est une importante station sèche et sert d'espace vital au lièvre brun, qui est protégé, sera relié au paysage de l'Aar.

<b>Coûts<sup>1</sup></b>	
Crédit de construction Arrêté du Grand Conseil	5,486 millions de francs
Coûts d'élaboration du projet (crédit déjà accordé)	1,308 million de francs
<b>Part des coûts incombant au canton</b>	<b>6,794 millions de francs</b>
Contributions de tiers Commune de Belp <sup>2</sup>	2,35 millions de francs
Commune de Kehrsatz	0,056 million de francs
<b>Total</b>	<b>9,2 millions de francs</b>

<sup>1</sup> La récapitulation des coûts tient compte de la décision du Grand Conseil de renoncer à l'application de l'article 8 du décret sur le financement des routes (Cas de rigueur) dans le calcul de la contribution des communes.

<sup>2</sup> Dans un recours, la commune de Belp demande que sa part des coûts soit réduite de moitié.

### **Tronçon Giessenbad-Terminal**

Un élément central de la nouvelle voie d'accès à l'aéroport de Berne-Belp est la nouvelle route qui relie le giratoire de Linde situé à l'entrée de la localité de Belp et l'entrée du Giessenbad. La route existante, qui mène de l'entrée du Giessenbad à l'aéroport, doit en outre être réaménagée pour quelque 3,6 millions de francs (canton: 2 millions de francs; aéroport/Confédération: 1,6 million de francs). De plus, des mesures de protection contre les crues seront réalisées à ce niveau. Ce tronçon ne fait pas partie du projet soumis à la votation. Les travaux ont d'ailleurs déjà été entrepris en été 2002, en coordination avec la construction d'un nouveau terminal.

## **Prise de position du comité référendaire**



L'investissement du canton de Berne est en contradiction flagrante avec les efforts d'économie drastiques déployés par le canton dans le système scolaire et dans la santé publique.

### **La nouvelle route d'accès à l'aéroport de Belp est tout à la fois...**

- **trop coûteuse!** Dans de nombreuses localités, les conditions de circulation et de sécurité routière sont précaires. Pourtant, le canton considère qu'il n'a pas d'argent à y consacrer. Or, s'agissant de la nouvelle route d'accès à l'aéroport, qui sera empruntée par un nombre d'usagers relativement limité, le canton veut dépenser au total 10 millions de francs. Cet investissement est totalement disproportionné!
- **superflue!** L'évolution dans la navigation aérienne est incertaine; il est prématuré de construire une nouvelle route qui de plus n'apporterait rien aux piétons et aux cyclistes. La rénovation de la route existante suffit.
- **une absurdité écologique!** Malgré la crise de l'aviation, les exploitants de l'aéroport de Berne-Belp ont des projets d'expansion. La nouvelle route d'accès n'en est qu'une petite partie. Il en résultera plus de bruit pour l'agglomération bernoise, dont la densité de population est forte. Au lieu de promouvoir le trafic aérien, il vaudrait mieux investir dans l'amélioration des liaisons ferroviaires à distance courte et moyenne.

C'est pourquoi plus de 14 000 personnes ont signé le référendum. Plusieurs procédures de participation ont montré que la population locale ne veut pas de cette route.



## Les arguments de la majorité au Grand Conseil

Le Grand Conseil a accordé le crédit par 124 voix contre 27 et 8 abstentions.

- Les actuelles routes d'accès ne sont pas dignes de l'aéroport d'une capitale.
- La nouvelle route d'accès apportera une plus-value à la place bernoise et au tourisme.
- L'accès à l'aéroport est une route étroite sur laquelle circulent de nombreux piétons et cyclistes. De plus, elle traverse la piste, ce qui la rend périlleuse pour tous les usagers.
- La nouvelle route décharge Belp et les quartiers concernés, mais elle profite de plus au trafic lent, qui peut être mis à l'abri sur un chemin parallèle pour piétons et cyclistes et accéder en toute sécurité aux zones de détente.
- Le crédit consacré à la construction de cette route d'accès est un investissement unique dans l'avenir économique du canton. Les dépenses courantes en revanche renferment un potentiel d'économies.

**pour**  
124 voix

## Les arguments de la minorité au Grand Conseil

- Dans la situation financière qui est actuellement celle du canton, l'amélioration de l'accès à l'aéroport n'est pas un projet indispensable. Il n'est pas nécessaire de construire une nouvelle route pour le nombre limité de voitures qui y circulent.
- Le canton de Berne serait mieux inspiré d'investir le peu d'argent qu'il a là où il est possible de renforcer la sécurité routière pour un grand nombre d'usagers et d'améliorer ainsi la qualité de vie.
- L'argent des contribuables ne doit plus servir à augmenter l'attrait du trafic aérien, ce qui serait la conséquence, inutile, d'une nouvelle route. De plus, du point de vue écologique, il n'y a aucune raison de promouvoir l'aviation.

**contre**  
27 voix

## **3765. Belp, Kehrsatz: Route cantonale n° 221.3, aéroport de Belp 1002/desserte de l'aéroport de Berne-Belp, tronçon «giratoire Linde-entrée Giessenbad»; crédit d'engagement.**

### **1 Objet**

Le crédit demandé, d'un montant de 6 661 000 francs (coût total de CHF 9 200 000.–, moins les contributions probables de tiers de CHF 1 231 000.–, moins les frais d'élaboration du projet déjà approuvés de CHF 1 308 000.–) doit permettre d'améliorer considérablement la desserte de l'aéroport de Berne-Belp par une nouvelle route d'accès. Cette dernière doit décharger du trafic industriel et aéroportuaire la localité de Belp et le quartier densément peuplé de Neumatt tout en assurant une meilleure liaison avec l'autoroute A6. Les cyclistes et les piétons accéderont en outre plus facilement à la zone de détente de Giessenbad. Conformément au plan de route approuvé, le projet est équilibré, respectueux de l'environnement et satisfait aussi aux autres exigences de l'article 18a de la loi sur la construction et l'entretien des routes (LCER).

### **2 Bases juridiques**

- Loi fédérale du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement (LPE), articles 2, 16 et 50
- Ordonnance fédérale du 19 octobre 1988 relative à l'étude de l'impact sur l'environnement (OEIE), article 5
- Ordonnance fédérale du 15 décembre 1986 sur la protection contre le bruit (OPB), articles 8, 11, 13, 20 à 28 et annexe 3
- Ordonnance du 16 décembre 1985 sur la protection de l'air (OPair)
- Loi du 2 février 1964 sur la construction et l'entretien des routes (LCER), articles 18a, 18b, 24a, 24b, 24d, 26, 27, 31a, 31b, 36, 44 et 45

- Décret du 12 février 1985 sur le financement des routes (DFR), articles 3, 4, 5, 6, 7, 8 et 9
- Loi du 10 novembre 1987 sur les finances (LF), articles 16g, 17 et 18, alinéa 2
- Ordonnance du 24 août 1994 sur les finances (OF), articles 44, 45 et 53
- Plan de route, approuvé par l'arrêté n° 2522 du Conseil-exécutif du canton de Berne, en date du 22 août 2001
- Programme de construction des routes 2001–2004, liste des travaux page 8, n° 1002 (contient le projet)

### **3 Coût**

(niveau des prix du 1<sup>er</sup> avril 2000; indice des coûts de production [ICP] de la SSE) Giratoire Linde-entrée Giessenbad et mesures d'accompagnement direction Kehrsatz

a) Coût total	CHF
* Elaboration du projet jusqu'au projet détaillé	1 308 000.–
Direction des travaux (garantie de qualité seulement)	85 000.–
Acquisition de terrain	920 000.–
Construction	6 887 000.–
<i>Total</i>	<i>9 200 000.–</i>

b) Contributions probables de tiers	CHF
Aéroport de Berne-Belp, y compris Confédération	
Commune de Belp (subvention communale selon art. 5ss et 8 DFR)	1 175 000.–
Commune de Kehrsatz (subvention communale selon art. 5ss et 8 DFR)	56 000.–
Confédération (protection contre les crues)	–.–
<i>Total</i>	<i>1 231 000.–</i>

c) Récapitulation	CHF	
Coût total		9 200 000.–
A déduire: contributions probables de tiers		1 231 000.–
<i>Dépenses nouvelles à la charge du canton/ Montant du crédit déterminant pour la compétence en matière d'autorisation de dépenses selon art. 44 OF</i>		7 969 000.–
(soumis au référendum financier facultatif)		

\* A déduire: frais d'élaboration (approuvés par AGC 0268 du 19 mars 1997 et crédit complémentaire approuvé par ACE n° 1261 du 11 avril 2001) 1 308 000.–

Crédit à accorder 6 661 000.–

Les coûts supplémentaires liés au renchérissement sont autorisés par le présent arrêté.

#### 4 Nature du crédit / Compte / Exercice comptable

Il s'agit d'un crédit d'engagement relayé en principe par les paiements suivants inscrits au budget et au plan financier:

Compte / Rubrique budgétaire	Exercice	Montant CHF
4960 5010, Office des ponts et chaussées, construction de routes cantonales	jusqu'à présent	760 000.–
	2001	300 000.–
	2002	400 000.–
	2003	3 380 000.–
	2004	4 200 000.–
	2005	160 000.–
	<i>Total</i>	<i>9 200 000.–</i>

Il s'agit, dans le cas présent, d'une dépense nouvelle selon l'article 16g, alinéa 2, lettre a LF et unique au sens de l'article 16d LF. La subvention communale sera

encaissée sur le compte 4960 6310 (remboursement de dépenses d'investissement pour des ouvrages de génie civil). La subvention fédérale sera encaissée sur le compte 4960 6601 (subventions à l'investissement versées par la Confédération pour la construction de routes).

#### 5 Référendum financier

Le crédit d'engagement à allouer pour le tronçon «giratoire Linde-entrée Giessenbad» est soumis au référendum financier facultatif et doit être publié dans la Feuille officielle du Jura bernois.

Adopté par le Grand Conseil le 31 janvier 2002 avec la modification suivante:

Les subventions des communes doivent être fixées en vertu de l'article 6 du décret sur le financement des routes (DFR). On renoncera à l'application de l'article 8 DFR (Cas de rigueur).<sup>1</sup>

Berne, le 31 janvier 2002

Au nom du Grand Conseil,  
la présidente: *Egger-Jenzer*  
le vice-chancelier: *Krähenbühl*

<sup>1</sup> Le texte du présent arrêté correspond à la proposition du Conseil-exécutif, complétée de la modification adoptée par le Grand Conseil. La décision du Grand Conseil de renoncer à l'application de l'article 8 DFR (Cas de rigueur) dans le calcul de la contribution des communes a des répercussions sur les coûts. Par rapport à la proposition du Conseil-exécutif et aux coûts présentés aux chiffres 1 à 3 du présent arrêté, elle entraîne la multiplication par deux de la contribution de la commune de Belp (de 1,175 à 2,35 millions de francs) et la réduction équivalente du crédit à verser par le canton; cela ressort de la récapitulation des coûts en page 5 du message.