

CHAÎNE DU CHASSERAL Pour soulager en priorité les agriculteurs et les métayers, un projet de goudronnage partiel sur l'axe Orvin-Cortébert a été lancé en 2007. Le dénouement est proche

Adieu nids de poule, bonjour goudron



La route de la Gléresse, idéale à vélo, mais plus du tout adaptée à la desserte automobile des métairies, foi de Manfred Bühler. FDM



La fameuse place Centrale, bien connue des randonneurs. MB



Le projet de goudronnage comprend la portion de route située entre la Petite Douanne et la Métairie du Milieu. MANFRED BÜHLER

PIERRE-ALAIN BRENZIKOFER

«L'attente n'a que trop duré!» Président de la Commission pour la réfection des routes de la chaîne du Chasseral, le député Manfred Bühler s'avoue très satisfait que le projet soit sur le point d'aboutir, après quatre ans de travaux et de négociations.

Au fait, de quoi parle-t-on? Eh bien, en plus de son principal axe routier reliant Nods à Saint-Imier, le Chasseral en propose un second connectant Orvin à Corgémont et Cortébert en passant par les lieux-dits place Centrale et Pont des Anabaptistes. Un autre axe secondaire permet également de relier les localités précitées en effectuant toutefois un détour par les environs de la Métairie de Milieu-de-Bienne.

C'est de ces derniers dont il sera question ici. Actuellement, les deux routes qui constituent cet axe sont partiellement revêtues d'asphalte en partant de la plaine, soit jusqu'au confins des Prés-de-Cortébert/Pont-des-Anabaptistes au nord, respecti-

vement jusqu'à la place Centrale au sud. En revanche, les tronçons situés entre ces lieux-dits sont actuellement des chemins de groise.

Dans le cadre du présent projet, il est ainsi prévu de recouvrir les chaînons manquants d'asphalte pour assurer une desserte moderne et de qualité aux fermes situées dans le périmètre en question. Manfred Bühler, en tout cas, n'est pas fâché de pouvoir enfin palper l'objectif

Au plus tard au printemps 2012

«Si tout va bien, prédit-il, nous devrions pouvoir commencer les travaux à l'automne et au plus tard au printemps 2012.»

Mais que de palabres pour en arriver là! Pourtant, les quatre communes concernées (voir ci-contre) ont tenu à associer dès le début les bourgeoisies (Bienne, Orvin et Corgémont), mais aussi le Parc Chasseral: «Il a fallu discuter, convaincre, mais surtout affronter quatre oppositions, signale Manfred Bühler. Deux ont été liquidées rapidement et deux autres ont été repoussées par la Commission cantonale des améliorations foncières en juin dernier. Leurs auteurs n'ont pas fait recours au Tribunal administratif.»

Le précité, on s'en doute aisément, est parfaitement conscient qu'il est plutôt ardu de faire avaler à certains milieux le goudronnage de la montagne.

Raison pour laquelle on n'est pas allé trop loin dans ce projet. Une preuve? Aucune organisation de protection de la nature n'a formulé d'opposition.

Histoire de revenir un brin en arrière, il a fallu répartir les surfaces entre exploitants afin d'établir la facture. Cette opération effectuée, Manfred Bühler s'attend à ce que le canton et la Confédération donnent rapidement leur feu vert et débloquent les subventions. D'où cette ambition de démarrer à l'automne.

Augmentation du trafic

Comme déjà relevé, ce projet a été mis sur les rails en 2007. Corollaire, les chemins concernés n'ont plus été refaits depuis. «L'état parfois déplorable de la route constituait un bon frein au trafic, reconnaît notre interlocuteur. Alors, il est évident qu'en goudronnant cet axe, le trafic va connaître une certaine hausse.»

L'homme glisse toutefois que l'opération permettra de concentrer ledit trafic motorisé sur cet axe précis et qu'il en soulagera donc d'autres. Utile précision, le présent projet prévoit aussi d'envoyer ailleurs piétons et vélos, histoire d'éviter au maximum une cohabitation difficile et d'aménager les flux.

Bref, en aucun cas il ne s'agit d'amener des BMW sur les hauteurs. De toute façon, à

part la Gléresse qui se situe au bord de l'axe concerné, aucune métairie ne verra le goudron passer devant sa porte.

Cela dit, Manfred Bühler insiste sur le fait que les métayers et fermiers, premiers concernés, gagneront en confort d'exploitation, eux qui descendent souvent plusieurs fois par jour en plaine. S'il juge que le goudron n'est pas forcément plus économique sur la durée, il affirme par contre que l'entretien des routes qui en sont recouvertes s'avère nettement plus aisé: «Surtout, on n'a plus à craindre ces orages qui causent de gros dégâts sur la groise.»

Pas de déneigement

Remarque d'importance, les quatre communes concernées ne procéderont à aucun déneigement supplémentaire. Pas de quoi appréhender un trafic important l'hiver, donc. Surtout, ce déneigement sera toujours effectué par des exploitants. Pour l'anecdote, la bourgeoisie de Bienne va céder le terrain qu'elle possède sur cette voie à la commune de Corgémont, qui la muera ainsi en route communale et veillera à son entretien.

Oui, un projet modéré, mais très bon pour les carters... ◉

EN GUISE DE TRÈS UTILE RAPPEL

EXPLOITATIONS TOUCHÉES DIRECTEMENT OU INDIRECTEMENT Le Grabe, Métairie de Gléresse, La petite Métairie de Gléresse, Métairie de Diesse, Valbert, Jobert, Bois-Raiguel, Pierrefeu, Métairie de Milieu-de-Bienne, Le Houbel.

PARCOURS À GOUDRONNER Le tronçon Est reliant le Pont des Anabaptistes à la place Centrale représente une longueur de 3,1 km, tandis que le tronçon Ouest connectant la fin de la route asphaltée des Prés-de-Cortébert (aux environs de la Petite Douanne) à l'accès à la Métairie de Milieu-de-Bienne représente une longueur de quelque 640m.

COMMUNES CONCERNÉES Corgémont, Courtelary, Cortébert et Nods.

COÛTS DES TRAVAUX 1,2 million.

RÉPARTITION DES FRAIS Subventions cantonales et fédérales à hauteur de 64%, soit 768 000 fr. Participation des communes à hauteur de 21%, soit 252 000 fr. Participation des privés (exploitations concernées) à hauteur de 15%, soit 180 000 fr.

Intercommunal et inscrit dans une réflexion globale sur la circulation, ce projet pourrait bien faire école.