



Intervention parlementaire

N° de l'intervention : 036-2025
Type d'intervention : Motion
Motion ayant valeur de directive : ☐
N° d'affaire : 2025.GRPARL.100

Déposée le : 06.03.2025

Motion de groupe : Non
Intervention de l'organe du GC : Non
Déposée par : Rashiti (Gerolfingen, UDC) (porte-parole)
Pauli (Nidau, PLR)
Schneider (Biel/Bienne, UDC)
Messerli (Nidau, PEV)
Cattaruzza (Nidau, PVL)
Graber (La Neuveville, UDC)
Gerber (Schüpfen, Le Centre)
Müller (Orvin, UDC)
Spahr (Lengnau BE, UDC)
Schori (Wiler bei Seedorf, UDC)
Martin (Gerolfingen-Täuffelen, UDF)
Schlup (Schüpfen, UDC)
Günthör (Erlach, UDC)
Heyer (Perrefitte, PLR)
Bühler (Romont BE, Le Centre)
Ochsenbein (Bévilard, UDC)
Jeanneret (St-Imier, PLR)

Cosignataires : 0

Urgence demandée : Non
Urgence accordée : Non

N° d'ACE : du
Direction : Direction des travaux publics et des transports
Classification : Non classifié
Proposition du Conseil-exécutif : **Sélectionner**

Lever la suspension du projet de contournement A5-Ouest à Bienne

Le Grand Conseil du canton de Berne charge le Conseil-exécutif de :

1. lever la suspension du projet de contournement ouest de l'A5 à Bienne, décision relevant de sa compétence exécutive en tant qu'autorité cantonale responsable de la mise en œuvre des routes nationales, afin de respecter la décision du Conseil fédéral de 2014 et de permettre la poursuite du projet conformément à l'état de droit ;
2. informer l'administration fédérale, notamment l'Office fédéral des routes (OFROU) au sein du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC), de cette levée de suspension, afin de coordonner les prochaines

étapes, mobiliser les ressources fédérales disponibles pour le réseau routier national et, si nécessaire, redimensionner le contournement de l'A5-Ouest ;

3. réserver les fonds cantonaux destinés initialement au projet A5-Ouest à des projets d'amélioration de la mobilité dans la région Bienne-Seeland, afin de répondre aux besoins persistants de désengorgement et de connexion de cette région, dans l'intérêt de ses habitantes et habitants, jusqu'en 2035 ;
4. présenter un rapport au Grand Conseil détaillant les mesures prises pour lever la suspension, les avancées prévues pour le projet, et les résultats des échanges avec l'administration fédérale.

Développement

Le contournement ouest de l'A5 à Bienne ne constitue pas seulement un projet d'infrastructure routière ; il s'inscrit dans une vision plus large du développement régional, tant pour le Seeland que pour le Jura bernois. Bienne, plus grande ville bilingue de Suisse, occupe une position névralgique au carrefour de deux réalités linguistiques et culturelles. La liaison avec la Romandie revêt de ce fait une importance stratégique, culturelle et surtout économique. Ces derniers kilomètres de l'A5 relient en réalité une grande partie du Jura bernois à l'Arc jurassien romand via Bienne, renforçant l'intégration d'un territoire historiquement et géographiquement à cheval entre deux aires linguistiques.

Au-delà de cette dimension interculturelle, l'enjeu économique est déterminant : une meilleure fluidité de la mobilité permet à la fois d'assurer la compétitivité des entreprises régionales et de favoriser la cohésion des marchés du travail. Bienne fait face à une croissance démographique soutenue et à des besoins accrus en matière de déplacements. Sans contournement routier, la seule grande ville de Suisse à ne pas en être dotée voit son développement freiné. Les projections démographiques et les politiques de mobilité cantonales et fédérales démontrent que la cité seelandaise ne pourra pas soutenir sa dynamique actuelle, ni répondre aux futures exigences de transport si elle demeure handicapée par l'absence d'une infrastructure de contournement performante.

Le projet de contournement ouest de l'A5 à Bienne, conçu pour répondre aux défis croissants de congestion routière et d'isolement régional, représente un enjeu majeur pour le canton de Berne et la ville de Bienne. Initié dans les années 1990, ce projet a suivi un processus institutionnel démocratique exemplaire jusqu'à sa suspension en décembre 2020, marquée par une opposition locale intense et des décisions prises hors des cadres législatifs habituels. Après plus de cinq ans de discussions stériles dans le cadre du processus de dialogue, cette suspension prolongée compromet les objectifs de mobilité durable et de développement économique régional. Il est urgent de lever cette suspension et de revenir aux décisions validées par les institutions compétentes, en respectant les prérogatives définies par le droit suisse.

Contexte historique et cadre juridique

Le projet A5-Ouest s'inscrit dans le réseau des routes nationales, dont la responsabilité incombe à la Confédération conformément à l'article 83 de la Constitution fédérale suisse. Cet article stipule que la Confédération et les cantons veillent à garantir l'existence d'une infrastructure routière suffisante dans toutes les régions du pays et peut déléguer certaines tâches aux cantons, sous réserve de son approbation finale. La loi fédérale sur la circulation routière du 19 décembre 1958 (LCR, RS 741.01) précise ce partage des compétences : la Confédération élabore les plans généraux et assure le financement, tandis que les cantons, comme le canton de Berne, exécutent les travaux et coordonnent les aspects opérationnels. La

ville de Bienne, en tant que commune concernée, intervient dans la planification locale, les enquêtes publiques et la délivrance des permis, conformément à la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT, RS 700) et à ses compétences municipales.

Une première mise à l'enquête publique a eu lieu en 1994, suivie d'un rejet par le Conseil fédéral en 1997 en raison d'insuffisances techniques et environnementales. Après des ajustements, le projet fut approuvé par la Confédération en 1999, sous réserve de nouvelles directives en 2004, intégrant les exigences de la loi fédérale sur la protection de l'environnement (LPE, RS 814.01). Cette loi inscrit, à son article 10a, alinéa 2, que les installations susceptibles d'affecter sensiblement l'environnement, au point que le respect des dispositions en matière d'environnement ne pourra probablement être garanti que par des mesures spécifiques au projet ou au site, doivent faire l'objet d'une étude de l'impact sur l'environnement (étude d'impact). En 2013, le gouvernement bernois soumit un projet révisé, fruit d'une collaboration entre le canton et la Confédération, qui fut approuvé par le Conseil fédéral en 2014. Cette décision marqua l'aboutissement d'un processus respectueux des étapes légales et du respect des institutions, avec des enquêtes publiques menées à Bienne et des délibérations aux niveaux cantonal et fédéral.

Malgré cette progression, l'opposition d'un groupe local s'est intensifiée à partir de 2015, portée par le comité « Axe Ouest : pas comme ça ! » et des citoyennes et citoyens préoccupés par les impacts environnementaux et sociaux. Cette mobilisation culmina en 2018 avec une manifestation réunissant environ 3500 personnes. En 2019, le canton suspendit le projet pour lancer un processus de dialogue, confié à Espace Biel/Bienne.Nidau (EBBN), dans l'espoir de trouver un consensus. En décembre 2020, sur recommandation du groupe de dialogue, la suspension fut officialisée, sans qu'aucun vote formel n'ait lieu au Grand Conseil ni qu'un référendum cantonal ou national ne soit organisé, comme le prévoient pourtant l'article 62 de la Constitution bernoise (ConstC ; RSB 101.1) et l'article 141 de la Constitution fédérale (Cst., RS 101).

Cette décision, motivée par la pression de la rue plutôt que par le recours aux instruments législatifs à disposition de la population tels qu'un référendum, constitue une entorse aux principes démocratiques qui régissent les projets d'infrastructure en Suisse. La Constitution bernoise garantit aux citoyennes et citoyens le droit d'initiative et de référendum (art. 62 et 63 ConstC), des outils qui auraient pu être mobilisés par les opposantes et opposants pour contester le projet de manière institutionnelle. Au lieu de cela, leur veto s'est imposé par des actions extra-institutionnelles, court-circuitant les mécanismes prévus pour trancher les différends. Juridiquement, la suspension peut être interprétée comme une mesure temporaire, autorisée dans le cadre de la LPE pour réévaluer des impacts environnementaux ou sociaux nouveaux. Cependant, après cinq ans sans avancée significative, cette parenthèse devient une paralysie injustifiable, éloignée des intentions initiales des décisions de 2014.

Depuis 2020, le processus de dialogue conduit par EBBN n'a pas abouti à une solution satisfaisante, comme le soulignent les rapports de la ville de Bienne et du canton. Les problèmes de congestion routière persistent, avec des temps de trajet allongés sur l'axe est-ouest et une saturation croissante du centre-ville de Bienne. Toutes les utilisatrices et tous les utilisateurs de ces axes se voient pénalisés aussi bien les automobilistes que les cyclistes, les utilisatrices et utilisateurs des transports publics, sans oublier les piétonnes et piétons. Selon des études de trafic antérieures au projet, le contournement devait réduire de 20 à 30 % le volume de circulation dans les quartiers résidentiels, améliorant la qualité de vie et la sécurité. En outre, l'isolement régional de Bienne, située à l'intersection des cantons de Berne et de Neuchâtel, freine son développement économique, notamment pour les entreprises dépendantes d'une logistique fluide.

Les opposantes et opposants arguent des risques pour les zones naturelles et des nuisances potentielles, préoccupations légitimes mais déjà prises en compte dans l'EIE de 2013-2014. La LPE (art. 10b) permet d'ajuster les projets en fonction de nouvelles données, mais rien n'indique que des éléments scientifiques majeurs aient émergé depuis pour justifier un abandon définitif. Au contraire, le statu quo prolongé nuit à la population biennoise et des régions alentours, au développement de cette même région et par conséquent à l'économie régionale, sans offrir d'alternative crédible.

Le canton de Berne, en tant qu'exécutant du projet sous la supervision de la Confédération, a un devoir de diligence envers ses citoyennes et citoyens et ses partenaires fédéraux. La loi fédérale sur les routes nationales (LRN, art. 5) impose aux cantons de collaborer à la réalisation des infrastructures nationales, tandis que la Confédération, via l'Office fédéral des routes (OFROU), garantit leur cohérence stratégique. La ville de Bienne, quant à elle, doit concilier ses intérêts locaux avec les besoins régionaux, une mission entravée par l'absence de décision claire.

La suspension prolongée fragilise également la crédibilité des institutions démocratiques. En 2014, le Conseil fédéral, le gouvernement bernois et les représentantes et représentants de Bienne avaient validé un projet équilibré, fruit de décennies de planification. Laisser ce consensus être renversé par une opposition non formalisée revient à céder à une forme de gouvernance par la rue, incompatible avec l'État de droit helvétique. Après cinq ans, l'absence de progrès via EBBN démontre l'échec du dialogue comme solution unique et renforce la nécessité de revenir aux mécanismes institutionnels.

Destinataire
– Grand Conseil