

**Le Grand Conseil
du canton de Berne**

**Der Grosse Rat
des Kantons Bern**

Mercredi (après-midi) 3 juin 2015

Direction de la police et des affaires militaires

**24 2015.RRGR.61 Motion 013-2015 Schnegg (Champoz, UDC)
Pour des limitations de vitesse cohérentes sur le tronçon bernois de la Transjurane (A16) et
une utilisation cohérente des moyens de répression (radar)**

N° de l'intervention: 013-2015
Type d'intervention: Motion
Déposée le: 19.01.2015
Déposée par: Schnegg (Champoz, UDC) (porte-parole)
Bühler (Cortébert, UDC)
Graber (La Neuveville, UDC)
Klopfenstein (Corgémont, UDC)
Cosignataires: 1
N° d'ACE: 496/2015 du 29 avril 2015
Direction: POM

**Pour des limitations de vitesse cohérentes sur le tronçon bernois de la Transjurane
Pour des limitations de vitesse cohérentes sur le tronçon bernois de la Transjurane (A16) et
une utilisation cohérente des moyens de répression (radar) (A 16) et une utilisation cohérente
des moyens de répression (radar)**

Le Conseil-exécutif est chargé de prendre les mesures, y compris auprès des autorités compétentes, permettant de

1. fixer des limitations de vitesse cohérentes sur le tronçon de la Transjurane passant dans le canton de Berne, à savoir une limite de 100 km/h au minimum hors des tunnels bidirectionnels ;
2. demander à la police cantonale d'user avec modération du radar sur ce tronçon ne présentant aucun danger particulier ;
3. donner des informations chiffrées sur l'utilisation du radar sur ce tronçon en 2014 ainsi que sur les sommes encaissées.

Développement :

A grands frais, une nouvelle route nationale (A16) a été construite pour améliorer les liaisons entre le Jura bernois et le canton du Jura d'un côté, le Plateau suisse de l'autre.

Alors que les routes précédemment utilisées étaient relativement étroites, sinueuses et fréquentées par un trafic mixte (voitures, véhicules lents, vélos, etc.), la Transjurane est quant à elle interdite au trafic lent et a été construite avec des largeurs notoirement différentes.

Il est dès lors incompréhensible de devoir rouler à 80 km/h sur cette nouvelle route, vitesse qui est également celle qui prévaut hors localité pour la route cantonale parallèle.

Il est d'autant plus surprenant de constater un excès de contrôles radar sur cette voie alors qu'elle ne comporte strictement aucun danger. On ne peut s'empêcher de penser qu'il s'agit avant tout d'assurer un rapport financier important. Il s'agit donc d'une utilisation abusive d'un outil devant servir à la prévention !

Réponse du Conseil-exécutif

La fixation des vitesses maximales autorisées sur la Transjurane est du ressort exclusif de la Confédération, dont la priorité première est de garantir la sécurité et la fluidité du trafic. Dès lors, elle tend à établir un régime de vitesses aussi simple et uniforme que possible sur les routes nationales. À ce titre, la vitesse est limitée à 80 kilomètres à l'heure dans les tunnels bidirectionnels: la distance entre de tels ouvrages étant relativement courte sur le tronçon susmentionné, il n'est

pas possible de fixer une limite générale de vitesse à 100 kilomètres à l'heure dans la vallée de Tavannes.

Pour sa part, la police cantonale bernoise (POCA) effectue des contrôles au moyen de radars dans tout le canton, dans les limites des ressources en personnel disponibles. Récemment, quatre interventions parlementaires ont été déposées concernant la vitesse maximale, les mesures de vitesse et les amendes. De ce fait, le Conseil exécutif renvoie ci-après aux réponses qu'il leur a apportées.

Dans sa réponse à l'interpellation Graber (I 056-2014: Allocation des ressources de la police cantonale bernoise et hiérarchie des préoccupations sécuritaires), le Conseil-exécutif a indiqué que le nombre d'accidents de la route diminue, et ce depuis des années. Les activités de contrôle de la police contribuent à cette évolution favorable, qu'il y a lieu d'encourager. Il ressort par ailleurs de la réponse à la motion Bühler (M 092-2014: Radars routiers: non au détournement fiscal, oui à la sécurité) que le respect des limites de vitesse dépend en grande partie de la densité des contrôles. À cet égard, le Conseil-exécutif a du reste souligné que les recettes financières sont une conséquence accessoire de tels contrôles et non un but en soi, ce qu'il a répété dans la réponse à la motion Geissbühler-Strupler (M 251-2014: Amendes dans les prévisions budgétaires). Enfin, dans sa réponse à la motion Graber (M 179-2014: Communication transparente et régulière des amendes infligées pour excès de vitesse), par ailleurs retirée par l'auteur de la motion, le Conseil-exécutif renvoie aux statistiques annuelles des mesures de la vitesse, publiées sur le site internet de la POCA. On y trouve les contrôles effectués par cette dernière dans des communes bernoises. Les chiffres démontrent qu'ils étaient modérés et que la population en était informée, puisque les agents se trouvaient sur les lieux. Ainsi la présence policière a-t-elle eu l'effet préventif escompté.

Le Conseil-exécutif n'hésite pas à redire que les contrôles de circulation exercent une influence positive sur la sécurité et représentent un des principaux piliers de la prévention des accidents. Outre les aspects répressifs, les contrôles contribuent considérablement à cette prévention, ce qui est dans l'intérêt de la population.

Pour ces raisons, le Conseil-exécutif maintient la position déjà communiquée antérieurement et résumée ci-avant. Il estime que les contrôles de vitesse effectués sur la Transjurane, comme ceux qui sont opérés sur tout le territoire cantonal, sont adéquats et opportuns. Il rejette également une limite générale de vitesse d'au minimum 100 kilomètres à l'heure, puisqu'il n'est pas compétent en la matière et ne peut la mettre en œuvre.

Proposition du Conseil-exécutif :

Rejet

Pierre Alain Schnegg, Champoz (UDC). Si le canton ne peut pas intervenir pour les routes qui le concernent, cela laisse très songeur, même si je suis parfaitement conscient que la décision finale est auprès de l'OFROU. Une intervention du canton serait le minimum sur lequel les citoyennes et citoyens de notre région devraient pouvoir compter et ce n'est pas autre chose que je demande par cette motion. Nous aurons également l'occasion de voir dans le courant de cette session, au point 45, que les décisions très contestables et pas toujours très sensées de l'OFROU peuvent parfois être changées, pour autant que les cantons y mettent un peu de bonne volonté. Il ne me semble donc pas que cela soit trop demander au canton qu'il s'investisse dans cette approche. Après la mise en service de l'A16, le Jura bernois attend bien entendu des effets positifs pour son développement. Toutefois, il est surprenant de devoir constater aujourd'hui que les limitations de vitesse mises en place sont bien souvent les mêmes que celles définies pour les anciens tronçons. A quoi bon investir des sommes considérables si nous ne voulons pas améliorer les déplacements dans les zones concernées? Les voies de communication, ne l'oublions pas, représentent un point particulièrement important de l'attractivité d'une région. Si le canton a dépensé des sommes importantes pour la réalisation de l'A16, il serait dès lors judicieux de pouvoir l'utiliser également correctement et d'y avoir des limitations de vitesse cohérentes, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. De plus, avec la finalisation des derniers tronçons, il serait important de faire en sorte que cette route puisse être utilisée comme elle était prévue, à savoir une autoroute qui, soit dit en passant, nécessite de payer la vignette pour pouvoir y circuler.

Pour ce qui concerne les radars, vous me renvoyez à une statistique en ligne sur le site Internet de votre Direction: c'est donc avec beaucoup d'intérêt que j'en ai pris connaissance. Quelle ne fut pas ma surprise de constater que les chiffres présentés ne sont absolument pas le reflet de la réalité. Pourquoi tenir des statistiques qui ne reflètent pas la réalité? Est-ce une volonté de cacher une

situation inexplicable? A titre d'exemple, vous mentionnez que 25 contrôles ont eu lieu à Tavannes pour une durée de 36 heures. Après une petite recherche basée sur des documents de vos services, il s'avère que, sur le tronçon en question, un radar était en service le 19 novembre 2014 avant 19 heures et qu'il l'était toujours le 21 novembre 2014 à 23 heures, soit déjà plus de 52 heures pour un seul contrôle. De quoi rester très dubitatif devant un tel document, qui ne reflète donc pas la réalité de la situation. Pourquoi ne pas publier des informations justes et qui correspondent à la réalité? Quel est le but poursuivi par une telle démarche? Sur la base de ce qui précède et pour permettre à notre région d'avoir des voies de communication en phase avec notre époque, je vous prie de bien vouloir soutenir le premier point de cette motion. Cela permettra d'améliorer la situation d'un axe important pour le développement du Jura bernois. Quant aux deux autres points, il me semble important d'avoir une utilisation mesurée des radars, mais surtout que le canton livre des chiffres cohérents et en adéquation avec les activités réelles de la police dans ce domaine. J'ose espérer que ces futures statistiques seront un peu plus cohérentes. Si nous ne pouvons plus faire confiance en ce que publie la police... Toutefois, comme d'autres démarches sont en cours sur ce sujet, je retire les points 2 et 3 de cette motion, ce qui permettra également à la police de revoir ses bases de calcul. D'ores et déjà merci à celles et ceux qui soutiendront la mise en place de limitations de vitesse cohérentes sur le tronçon bernois de l'A16.

Carlos Reinhard, Thoune (PLR), vice-président. Die Ziffern 2 und 3 sind zurückgezogen worden. Bitte beschränken Sie sich in Ihren Voten auf Ziffer 1.

Werner Moser, Landiswil (UDC). Die SVP-Fraktion hat die Motion ausführlich diskutiert. Wir sind froh, dass die Ziffern 2 und 3 zurückgezogen wurden. Damit sind auch mögliche Diskussionen vom Tisch, dass Kontrollen nicht überall gleich durchgeführt werden sollten. Zu Ziffer 1. Die erwähnte Nationalstrasse ist frei von Langsamverkehr. In Tunnels wird keine Änderung verlangt. Die SVP ist der Meinung, dass auf Strassen, wie sie vom Motionär erwähnt werden, angepasste Geschwindigkeiten gelten müssen. Da kein Langsamverkehr mehr erlaubt ist, sollten höhere Geschwindigkeiten möglich sein als auf gefährlichen Hauptstrassen. Wir sind der Meinung, die Geschwindigkeit müsse den Umständen und der Unfallgefahr entsprechen. Auf Strassen mit velofahrenden Schulkindern sollten doch andere Geschwindigkeitslimiten gelten als auf solchen ohne Langsamverkehr. Die grosse Mehrheit der SVP unterstützt daher die Forderung, dass sich die Regierung bei den zuständigen Stellen für eine Erhöhung auf der erwähnten Strecke einsetzt. Wir stimmen der Ziffer 1 grossmehrheitlich zu.

Regina Fuhrer-Wyss, Burgistein (PS). Da die Ziffern 2 und 3 nun wegfallen kann ich mich sehr kurz halten. Die Festlegung der Höchstgeschwindigkeiten auf den Nationalstrassen liegt in der Kompetenz des Bundes. Das legt der Regierungsrat auch in seiner Antwort dar. Als Kantonsparlament müssen wir uns dazu nicht äussern. Die SP-JUSO-PSA-Fraktion lehnt daher die Motion ab.

Dave von Kaenel, Villeret (PLR). Le groupe radical ne va pas revenir ici sur la thématique des radars dans le canton, ce point ayant déjà été débattu à maintes reprises dans cet hémicycle. Nous avons pris note que les points 2 et 3 ont été retirés. Concernant le point 1, la fixation de la limite à 80 kilomètres/heure sur les tronçons monopistes mais hors tunnel nous semble relever de l'intégrisme sécuritaire de l'OFROU, d'autant plus que ces tronçons sont équipés d'une bande d'arrêt d'urgence. Certes, il appartient à la Confédération de fixer les limitations de vitesse sur les routes nationales, mais il n'est certainement pas interdit aux cantons de faire des propositions, voire de mettre un peu la pression sur l'OFROU si celui-ci n'est pas d'accord. Le point 1 devrait plutôt être du ressort de la TTE plutôt que de la Direction de la police. Toutefois, nous connaissons aussi l'intransigeance de la Direction des travaux publics en matière de limitation de vitesse: il n'y a qu'à voir, lorsque l'on pose un îlot, les panneaux 60 kilomètres/heure sont systématiquement éloignés du maximum légal de l'obstacle. J'ai alors de forts doutes aussi que le canton ait demandé à l'OFROU de mettre un panneau 100 kilomètres/heure sur certains tronçons hors tunnel de la Transjurane. C'est pour ces raisons qu'une minorité du groupe PLR soutiendra le point 1.

Patrick Gsteiger, Eschert (PEV). Chers collègues UDC: oui, mais non. Oui, car nous estimons que le Grand Conseil peut, par le biais de différentes interventions, intervenir auprès de la Confédération, ce serait l'OFROU dans ce cas. Non, car nous estimons que dans le cas présent, ce

n'est pas nécessaire de le faire et que l'utilisation de ce tronçon de la Transjurane est cohérente. Nous ne pensons pas que le fait de devoir occasionnellement presser sur le frein de notre voiture soit un frein au développement de la région.

Christoph Grimm, Berthoud (pvl). Was, schon wieder? Bereits viermal haben wir über das diskutiert, und es hört nicht auf. Wir können uns schon fragen, ob man auf einer vierspurigen Strasse nicht mehr als 80 Stundenkilometer fahren könnte. Das können wir in diesem Saal nicht unbedingt beurteilen. Das liegt auch gar nicht in unserer Kompetenz. Der Bund macht das. Die Motionäre verlangen ja nicht mehr als 80, sie verlangen mindestens 100. Das können wir nicht beurteilen. Überlassen wir doch das einfach dem Bund. Die Fraktion glp ist der Meinung, auch dieser Punkt sei abzulehnen. Wir stellen uns nicht hinter Dinge, die der Bund entscheiden muss. Bald finden ja wieder Nationalratswahlen statt. Die Gewählten könnten das Anliegen mitnehmen. Ich bitte Sie, den Vorstoss abzulehnen.

Pierre Amstutz, Corgémont (Les Verts). La fixation des vitesses maximales sur la Transjurane étant du ressort exclusif de la Confédération, je comprends mal l'utilité de cette motion. Si je suis persuadé de l'importance et de la valeur d'une forte réaction politique et populaire dans le cas du goulet évité de justesse à la Roche St-Jean, je m'oppose, et mon groupe avec, à cette motion. Il faut cependant reconnaître que ces modifications de vitesse sur les tronçons de route peuvent fortement irriter les usagers souhaitant mettre en valeur toutes les potentialités de leur véhicule ou qui sont tout simplement distraits. Il faut reconnaître que les adeptes de la petite reine et des transports en commun sont peu sensibles aux préoccupations du vaste club des automobilistes. Sont-ils pour autant incompetents? Certes, la totalité du tronçon de l'A16 sera réalisée sauf erreur en 2016. D'aucuns regrettent peut-être que les vitesses soient, à l'image du temps en Ecosse, variables. Peut-être regrettent-ils aussi que nous n'ayons pas une magnifique, une vraie autoroute de la Roche St-Jean à Péry. Je peux les comprendre aussi, même si les points ont été retirés, qu'ils considèrent le tronçon comme une véritable souricière, où les automobilistes courent le risque de se faire capturer par les feux des radars. Mais finalement, à l'heure où des gadgets et des systèmes existent pour signaler les contrôles radar, je ne vois pas pourquoi vous vous inquiétez. Pour ma part et pour les Verts, il est préférable de miser sur la sécurité et sur la fluidité du trafic plutôt que de demander une augmentation de la vitesse à 100 kilomètres/heure, qui n'est pas de notre ressort. Vous aurez compris que le groupe des Verts s'oppose au point 1 et vous invite à en faire de même.

Jan Gnägi, Jens (PBD). Ich kann es kurz machen. Wir können keine Bundespolitik betreiben. Der Regierungsrat schreibt klar, dass Ziffer 1 in der Kompetenz des Bundes liegt. Wir sehen keinen Grund, den Regierungsrat mit Aufgaben zu beschäftigen, die er gar nicht erfüllen kann. Daher lehnen wir Ziffer 1 einstimmig ab.

Hans-Jürg Käser, directeur de la police et des affaires militaires. Der Vorstoss reduziert sich also auf den Titel: «Einheitliche Höchstgeschwindigkeiten auf der bernischen Seite der Transjurane.» Ich weiss nicht, wie viele unter Ihnen die A1 zwischen Bern und Aarau kennen. Da überqueren Sie drei- oder viermal die Grenze zum Kanton Solothurn. Es ist also immer wieder ein anderer Kanton zuständig. Genau aus diesem Grund liegt die Hoheit für die Festlegung der Geschwindigkeitslimiten auf Nationalstrassen beim Bund. Ich kann mir nicht vorstellen, dass die Region Berner Jura mit der Transjurane – ich gebe zu, dass das etwas Wichtiges ist – in unserem Land nun eine Ausnahme sein soll. Man will uns beauftragen, Massnahmen zu treffen, um das zu erreichen. Solche Massnahmen würden beispielsweise eine Audienz bei Frau Bundesrätin Leuthard, einen Brief an das Bundesamt für Strassen Astra oder ähnliches beinhalten. Etwas anderes könnten wir gar nicht tun. Damit möchte ich aufzeigen, welche Massnahmen das wären. Wir können keine Garantie dafür abgeben, dass die Bundesstellen auf unser Anliegen eintreten würden. Ich muss Ihnen im Namen der Regierung empfehlen, auch Ziffer 1 abzulehnen.

Carlos Reinhard, Thoun (PLR), vice-président. Wir kommen zur Abstimmung über Ziffer 1 der Motion.

Vote (ch. 1 de la motion)

Décision du Grand Conseil :

Rejet	
Oui	43
Non	92
Abstentions	6

Carlos Reinhard, Thoune (PLR), vice-président. Sie haben die Motion abgelehnt.