

Intervention parlementaire. Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention: 090-2014
Type d'intervention: Interpellation
Motion ayant valeur de directive: ☐
N° d'affaire: 2014.RRGR.328

Déposée le: 20.03.2014

Motion de groupe: Non
Motion de commission: Non
Déposée par: Graber (La Neuveville, UDC) (porte-parole)

Cosignataires: 0

Urgence demandée: Non
Urgence accordée:

N° d'ACE: 1048/2014 du 27 août 2014
Direction: Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie
Classification: –



Embouteillages dans le canton de Berne et mesures envisagées pour réduire ce phénomène

Dans le « Moniteur Suisse » du mois de mars 2014, le Crédit suisse publie une courte étude sur les embouteillages en Suisse. Selon l'auteur de cet article, les heures d'embouteillage ont doublé entre 2008 et 2012. De très nombreuses agglomérations de notre pays connaissent des embouteillages quotidiens.

La synthèse de cette étude apparaît dans une représentation cartographique de notre pays et dans une liste intitulée « Indice des bouchons pendulaires – Top 20 ». On y apprend sans surprise que Zurich et Genève sont les agglomérations les plus embouteillées de Suisse.

Il est plus intéressant de noter que pas moins de trois agglomérations de notre canton figurent parmi les plus embouteillées de Suisse : Berne au quatrième, Berthoud au onzième et Bienne au douzième rang ! La carte présentée dans le cadre de l'étude du Crédit suisse montre également que Belp et l'agglomération de Thoun figurent parmi les régions du pays pour lesquelles l'indice des bouchons pendulaires est considéré comme élevé.

L'OFROU (Office fédéral des routes) reconnaît lui-même que les bouchons constituent un véritable problème politique pour notre pays. Selon l'OFROU, les automobilistes passent dans notre pays quelque 33 millions d'heures par année dans les bouchons. Toujours selon l'OFROU, cette situation fait perdre annuellement 1,2 milliard de francs à l'économie. Il tombe sous le sens que

les embouteillages entraînent de graves inconvénients pour notre économie et qu'ils péjorent manifestement la qualité de vie d'une partie très importante de notre population.

La Confédération a déjà pris quelques mesures pour tenter, sans grands résultats, de réduire les bouchons sur les autoroutes. On pense ici à l'autorisation d'utiliser les bandes d'arrêt d'urgence dans certaines régions. Pour l'agglomération biennoise, la situation pourrait s'améliorer un peu en 2017 avec l'ouverture de la branche est de l'A5 entre les « Champs-de-Boujean » et les « Marais-de-Brügg » et plus substantiellement en ... 2030 avec l'ouverture de la branche Ouest entre les « Marais-de-Brügg » et Vigneules.

Vu ce qui précède, nous demandons au Conseil-exécutif de nous dire quelles démarches il envisage d'entreprendre à court, à moyen et à long terme pour réduire les embouteillages dans les agglomérations bernoises sévèrement touchées par ce phénomène.

Réponse du Conseil-exécutif

Le Conseil-exécutif intervient à différents niveaux pour que le trafic routier et ferroviaire soit plus supportable et plus fluide. La stratégie de mobilité globale 2008 a montré comment il fallait réagir face aux prévisions à la hausse du trafic et développer le système de transports. Les conceptions régionales des transports et de l'urbanisation permettent d'harmoniser le développement des transports avec celui du milieu bâti et fixent les mesures nécessaires en matière de circulation.

Des mesures à court, moyen et long terme sont prises dans les domaines suivants :

- Dans les agglomérations, le Conseil-exécutif mise sur un transfert efficace du trafic vers les transports publics et la mobilité douce. Ainsi, d'ici à 2025, les RER bernois des lignes du péri-phérique intérieur circuleront à une cadence au quart d'heure, et à la cadence semi-horaire sur les autres lignes. Il est en outre prévu de procéder à d'importants aménagements de l'infrastructure, comme le réaménagement de la gare de Berne. Les capacités supplémentaires nécessaires en termes de transports publics seront mises à disposition grâce à l'amélioration de l'offre, mais aussi au remplacement de bus par des trams (p.ex. Tram Region Bern). L'ensemble de ces mesures a pour but de réduire la pression exercée par l'augmentation du trafic sur le réseau routier et, partant, de freiner la hausse des embouteillages.
- La gestion du trafic permet de fluidifier la circulation routière. L'Office fédéral des routes a mis en place récemment un système performant de gestion de la circulation sur les routes nationales dans la région de Berne : une signalisation dynamique permet une répartition optimale des véhicules sur les infrastructures disponibles. Le canton met aussi progressivement en place un système de ce type sur le réseau routier de rang inférieur.
- Le réaménagement de traversées de localité où le trafic est très dense permet de fluidifier la circulation en tant compte aussi bien des besoins des usagers de la route que de ceux des riverains. Là où cela s'avère nécessaire, le réseau routier est aménagé de manière ci-blée (contournement de Thoune, place du Wankdorf à Berne et réaménagement du réseau de Worb, entre autres). D'autres projets sont en cours de planification dans la région de Berthoud, d'Oberburg et de Hasle, dans celle d'Aarwangen – Langenthal Nord et sur la Bolligenstrasse dans la zone Berne-Nord.

- Enfin, l'achèvement du réseau de routes nationales dans la région de Bienne et dans le Jura ainsi que l'élimination ciblée des goulets d'étranglement sur les autoroutes autour de Berne sont d'une importance capitale. Le Conseil-exécutif intervient ici au niveau fédéral en faveur de la planification et de la mise en œuvre de plusieurs projets importants.

Malgré ces mesures, offrir un système de transport sans surcharge restera mission impossible à l'avenir. C'est pourquoi le Conseil-exécutif suit attentivement les débats politiques actuels portant sur l'augmentation de la part de financement des usagers (taxe de mobilité), qui pourrait inciter ceux-ci à éviter les trajets inutiles et à utiliser plus efficacement le système de transport. Une exploitation plus efficace de la mobilité contribuerait également à réduire massivement la consommation d'énergie.

Au Grand Conseil