

Intervention parlementaire. Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention: 013-2015
Type d'intervention: Motion
Motion ayant valeur de directive: ☐
N° d'affaire: 2015.RRGR.61

Déposée le: 19.01.2015

Motion de groupe: Non
Motion de commission: Non
Déposée par: Schnegg (Champroz, UDC) (porte-parole)
Bühler (Cortébert, UDC)
Graber (La Neuveville, UDC)
Klopfenstein (Corgémont, UDC)

Cosignataires: 1

Urgence demandée: Non
Urgence accordée: Non

N° d'ACE: 496/2015 du 29 avril 2015
Direction: Direction de la police et des affaires militaires
Classification: –
Proposition du Conseil-exécutif: **Rejet**

**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 cohé-
rente 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 popula-

tion 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.

Au Grand Conseil