



Intervention parlementaire

Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention :	270-2024
Type d'intervention :	Motion
Motion ayant valeur de directive :	Non
N° d'affaire :	2024.GRPARL.89
Déposée le :	04.12.2024
Motion de groupe :	Non
Intervention de l'organe du GC :	Non
Déposée par :	Vanoni (Zollikofen, Les VERT-E-S) (porte-parole) Marti (Scheunen, Le Centre) Hügli (Münchenbuchsee, PS) Lüthi (Moosseedorf, PVL) Steiner (Boll, PEV) Grosjean (Bern, PVL) Müller (Innerberg, PS) Dubler (Bern, Les VERT-E-S)
Cosignataires :	0
Urgence demandée :	Non
Urgence accordée :	
N° d'ACE :	425/2025 du
Direction :	Direction des travaux publics et des transports
Classification :	Non classifié
Proposition du Conseil-exécutif :	Adoption sous forme de postulat

Après le rejet des extensions autoroutières bernoises, quelles mesures pour protéger les villages et quartiers résidentiels environnants ?

Le Conseil-exécutif est chargé de prendre des mesures appropriées pour réduire la surcharge de trafic dans les communes qui jouxtent les autoroutes bernoises ou de donner mandat au Grand Conseil de le faire. Il est chargé de traiter en particulier les points suivants.

1. Il convient que le projet de gestion de la circulation dans la région de Berne nord et les futurs projets de gestion de la circulation soient de plus en plus axés sur la réduction du trafic de transit et d'évitement qui perturbe les villages et les quartiers résidentiels proches des autoroutes. Les quartiers résidentiels doivent être le moins possible gênés par les colonnes de véhicules à l'arrêt ou roulant au pas.
2. Il convient de promouvoir davantage et d'accélérer la construction et l'extension d'une infrastructure cyclable sûre et attrayante pour mieux exploiter l'important potentiel des vélos électriques. Les pistes cyclables prévues doivent être réalisées sans perdre de temps.
3. Il convient de continuer à développer et à compléter l'offre de transports publics grâce à des solutions innovantes reposant sur les nouvelles possibilités du numérique pour que la population rurale ait elle aussi accès à de meilleures alternatives que l'utilisation d'un véhicule personnel. Les aires de transit, les outils de mise en contact, l'autopartage et le covoiturage doivent être développés.

4. Il convient que le canton de Berne agisse auprès de la Confédération et en particulier auprès de l'Office fédéral des routes (OFROU) responsable de ces questions, pour que le potentiel des autoroutes bernoises soit pleinement exploité et que les voies disponibles suffisent à plus long terme, au lieu de continuer à miser sur des extensions autoroutières. Cet objectif doit passer en particulier par l'abaissement des limites de vitesse, par un meilleur taux d'occupation des véhicules et par une dilution des heures de pointe au long de la journée.

Développement :

L'étape d'aménagement 2023 des routes nationales a été rejetée par le peuple le 24 novembre 2024 au niveau des cantons et de la Confédération. Le peuple bernois a exprimé un non plus clair que la moyenne nationale malgré les deux projets d'extension de Wankdorf-Schönbühl et de Schönbühl-Kirchberg qui lui faisaient miroiter de gros avantages, notamment le délestage de villages et de quartiers résidentiels saturés par le trafic d'évitement, donc davantage de sécurité et une meilleure qualité de vie. L'ensemble des communes qui bordent le tronçon de Grauholz, qui serait devenu le premier tronçon autoroutier à huit voies de Suisse, ne se sont pas laissé impressionner par ces promesses douteuses et ont refusé le projet, qui plus est à une plus forte majorité que la moyenne quoi qu'en ait dit le Conseil fédéral dans son commentaire sur les votations.

Après le non du peuple, le Conseiller fédéral Albert Rösti a annoncé le soir même des votations : « Les travaux sur ces projets seront rapidement interrompus. » Autrement dit, il est clair que les autoroutes bernoises actuelles ne seront pas élargies de sitôt. Dans son appel à voter oui, le Conseil-exécutif a admis la réalité problématique d'un « trafic d'évitement sur les routes cantonales et communales secondaires ». Désormais, même sans extension autoroutière, il s'agit d'affronter ce problème et de le faire avec une détermination accrue. La présente motion se limite délibérément à des demandes que le Conseil-exécutif peut satisfaire lui-même ou soumettre au Grand Conseil pour décision. Ces demandes sont déjà énoncées dans la Stratégie de mobilité globale 2022 du Conseil-exécutif, mais pour l'instant, elles ont été insuffisamment prises au sérieux et suivies d'action.

Point 1

Un moyen de désengorger la circulation dans les villages et les quartiers résidentiels consiste à gérer la circulation par pilotage numérique, comme cela a été testé dans le secteur autoroutier de Grauholz (région de Berne nord) afin de délester les communes avoisinantes. En novembre 2023, à la fin de ce projet pilote placé sous la responsabilité du canton de Berne, ce dernier a indiqué dans son communiqué de presse que la gestion de la circulation dans la région de Berne nord était fonctionnelle [...] et que la technologie moderne pouvait prendre le relais sur l'aménagement des routes pour fluidifier le trafic et renforcer la sécurité dans le centre des localités. Toutefois, ce bilan intermédiaire positif dressé par le canton n'est partagé ni par la population, ni par les autorités des communes associées au projet.

Les routes de transit fortement fréquentées, telles que la Bernstrasse à Zollikofen, restent surchargées aux heures de pointe, avec des colonnes de voitures roulant au pas, voire à l'arrêt. La Conférence régionale Berne-Mittelland elle-même a donc demandé au canton d'améliorer sensiblement les résultats des mesures incitatives. Toutefois, les derniers indicateurs de la circulation sur la route cantonale mentionnée montrent que le trafic a diminué ces derniers temps. Alors que pendant des décennies, le nombre de véhicules par jour était situé entre 19 000 et 20 000, les derniers décomptes cantonaux font état d'un trafic journalier moyen (TJM) d'à peine 15 000 à 16 000 véhicules motorisés. Il est donc quand même possible que la gestion de la circulation déploie un effet positif, conjointement à la diminution du nombre de propriétaires de

voitures, à l'augmentation du télétravail et à l'utilisation croissante du vélo électrique par les pendulaires. D'une manière ou d'une autre, l'exemple « noir » de la Bernstrasse à Zollikofen montre qu'il est possible de désengorger les localités même si le trafic augmente en parallèle sur l'autoroute voisine. Dans tous les cas, il vaut donc la peine que la gestion de la circulation dans la région Berne nord et que les autres systèmes de gestion de la circulation prévus par le canton portent leurs efforts en priorité sur l'allègement du trafic dans les villages et les quartiers résidentiels ainsi que sur la priorisation des transports publics et de la mobilité douce (piétonne et cycliste).

Point 2

Il existe un autre moyen d'atteindre le même objectif qui consiste à promouvoir davantage la mobilité cycliste en accélérant la construction et l'extension d'infrastructures sûres et attractantes répondant aux besoins. Le canton de Berne peut se fonder sur les appels des deux interventions parlementaires en faveur des offensives cantonales pour le vélo I et II (motion 225-2017 motion 162-2020) et sur d'autres décisions de soutien du Grand Conseil. Il faut que le canton et les communes concernées fixent les priorités pertinentes et débloquent les moyens financiers et les ressources humaines nécessaires d'une part pour que les plans détaillés de pistes cyclables ou d'itinéraires vélo prioritaires puissent enfin se concrétiser, d'autre part pour que certains projets en discussion depuis des années mais sans cesse repoussés (p. ex. piste cyclable pour la traversée du Worblental ou divers itinéraires prioritaires régionaux, entre autres vers Münchenbuchsee et vers Urtenen-Schönbühl) puissent voir le jour dans les meilleurs délais.

Point 3

Pour réduire le trafic dans les villages et les quartiers résidentiels à proximité des autoroutes, il est également nécessaire d'étendre et de développer l'offre de transports publics. Concernant les parties rurales du canton, il convient en particulier de créer des options de mobilité innovantes et attractantes, en s'aidant des avancées du numérique, pour offrir des alternatives à l'utilisation de la voiture personnelle. Le rejet des extensions autoroutières vient aussi du vote largement négatif des communes rurales. Ainsi, les communes suivantes, qui ne sont pas limitrophes du tronçon du Grauholz mais qui sont tout de même desservies par cette autoroute, ont voté non à une plus forte majorité que la moyenne nationale : Münchenbuchsee, Jegenstorf, Fraubrunnen, Iffwil, Kirchlindach, Meikirch, Mattstetten et Zuzwil. Les automobilistes de ces communes et d'autres communes de la région empruntent les routes d'accès cantonales et communales pour rejoindre l'autoroute de Grauholz, contribuant ainsi à l'encombrement des voies de circulation dans les communes proches de l'autoroute. Des offres étendues facilitant le passage au vélo et aux transports publics, en particulier en améliorant les possibilités de parking, de mise en réseau et de mobilité combinée, ainsi que des solutions supplémentaires d'autopartage et de covoiturage, permettraient de désengorger les communes riveraines de l'autoroute qui subissent le trafic de transit et d'évitement, qui est en somme un trafic à petite échelle que l'on pourrait presque qualifier de « trafic fait maison ».

Point 4

Enfin, il faut tenir compte du fait que la capacité des autoroutes bernoises est suffisante si les flux de circulation sont mieux répartis tout au long de la journée. En outre, l'Office fédéral des routes (OFROU) a lui-même annoncé son intention d'accroître encore la capacité de transit sur les autoroutes en abaissant de manière flexible par pilotage numérique la vitesse maximale aux heures de pointe. Un meilleur taux d'occupation des voitures permettrait également de lutter contre l'engorgement temporaire de certains tronçons autoroutiers, de même qu'une meilleure répartition des flux tout au long de la journée, notamment pour le trafic de loisirs. Il convient

donc de charger le Conseil-exécutif d'agir auprès de la Confédération par le biais d'interventions adéquates, et notamment auprès de l'OFROU en exigeant et en soutenant activement des mesures appropriées allant dans le sens voulu.

Réponse du Conseil-exécutif

À l'instar des motionnaires, le Conseil-exécutif estime que certaines communes situées le long des autoroutes bernoises, notamment au nord de Berne, font face à un important volume de trafic. Il regrette le rejet de l'extension de la route nationale dans la région de Zollikofen–Wankdorf et fera naturellement tout son possible pour protéger les villages d'un trafic excessif. Pour trouver une solution, les tronçons routiers concernés doivent être considérés comme faisant partie de l'ensemble du réseau de transport de la Confédération, du canton et des communes. Considérer chaque tronçon de manière isolée ne permet pas de parvenir à des solutions durables, mais risque au contraire de reporter les problèmes actuels à d'autres endroits et d'aggraver la situation.

Le Conseil-exécutif souligne par conséquent la nécessité d'aborder la mobilité dans sa globalité afin de trouver des solutions adaptées et durables pour répondre à la hausse des besoins de mobilité. Pour cela, il convient non seulement de prendre en compte les besoins de tous les usagers et usagères de la route, mais aussi d'examiner le potentiel de l'ensemble des moyens de transport. Par ailleurs, il est possible que des extensions autoroutières ponctuelles soient nécessaires pour atteindre les objectifs de la motion. En raison des moyens financiers limités du canton, il sera en outre nécessaire de procéder à une priorisation des mesures.

La gestion du trafic (GT) dans la région de Berne nord est déjà axée sur les objectifs mentionnés. Elle vise en premier lieu à fluidifier le trafic dans les centres des localités, privilégier les transports publics routiers et favoriser la stabilité des horaires. Elle permet en outre d'améliorer la sécurité routière, notamment pour la mobilité douce. Ce système complexe doit continuer à être développé et à s'adapter à la mobilité en mutation. Les travaux correspondants ont commencé.

L'extension de l'infrastructure cyclable, notamment dans la région de Berne, est en cours et sera poursuivie par le Conseil-exécutif. De nombreuses mesures ont déjà été mises en œuvre, ou sont en cours de planification ou de réalisation. L'extension de l'infrastructure cyclable cantonale sera poursuivie dans les limites des moyens financiers et des effectifs disponibles, et sur la base de la priorisation des investissements dans les travaux publics réalisée par le Conseil-exécutif.

Après le rejet des extensions autoroutières bernoises, il est en particulier demandé à la Conférence régionale de Berne-Mittelland de continuer à développer les offres de transports publics conformément à la Stratégie de mobilité globale du canton dans le cadre des conceptions régionales des transports et de l'urbanisation (CRTU), et de les soumettre en vue des arrêtés sur l'offre du Grand Conseil. Concernant le réseau ferroviaire à Berne et dans les alentours, il n'y a guère de marge de manœuvre pour les extensions de l'offre compte tenu des chantiers pluriannuels de ces prochaines années.

Par ailleurs, des mesures infrastructurelles destinées à renforcer les interfaces multimodales sont actuellement prévues dans les Conceptions régionales des transports et de l'urbanisation (CRTU) et les projets d'agglomération (PA) des régions, en collaboration avec le canton et les communes d'implantation. Le canton de Berne s'investit activement dans l'élaboration des CRTU et des PA et fait avancer d'importants projets d'infrastructure (parmi lesquels des projets de gestion du trafic) en coordination avec les régions et les communes.

Le Conseil-exécutif continuera à s'engager auprès de la Confédération pour que le potentiel des autoroutes bernoises soit pleinement exploité et mettra en évidence les possibilités d'amélioration. Il estime que le potentiel d'amélioration supplémentaire est globalement limité et qu'une extension ponctuelle du réseau de routes nationales (actuellement le réaménagement de la jonction de Wankdorf et du contournement Berne-Est) reste par conséquent justifiée.

Le Conseil-exécutif poursuivra les démarches et les travaux déjà en cours et est prêt à examiner les domaines dans lesquels de nouvelles priorités peuvent être définies.

Au vu des explications ci-dessus, il propose d'adopter la motion sous forme de postulat.

Destinataire

– Grand Conseil