



Intervention parlementaire

Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention : 154-2021
Type d'intervention : Motion
Motion ayant valeur de directive : ☒
N° d'affaire : 2021.RRGR.223

Déposée le : 17.06.2021

Motion de groupe : Non
Motion de commission : Non
Déposée par : Bohnenblust (Biel/Bienne, PLR) (porte-parole)
Hess (Nidau, PLR)
Grivel (Biel/Bienne, PLR)

Cosignataires : 0

Urgence demandée : Non
Urgence accordée :

N° d'ACE : 1175/2021 du 20 octobre 2021
Direction : Direction des travaux publics et des transports
Classification : Non classifié
Proposition du Conseil-exécutif : **Vote par point**
Point 1 : adoption
Point 2 : adoption
Point 3 : adoption sous forme de postulat

Nettoyage de tunnels autoroutiers sur la branche est Biel-Bienne : OUI, mais pas comme ça

Le Conseil-exécutif est chargé :

1. de recenser le nombre de dérangements qui se sont produits sur les voies de circulation à cause du nettoyage des tunnels du tronçon est Biel-Bienne de l'A5 entre le 31 mai et le 11 juin 2021, en particulier de ceux qui ont touché les transports publics (TP), les services de première intervention et les PME biennoises ;
2. de s'assurer auprès de l'OFROU que les prochains travaux ne se dérouleront pas sans que les chantiers cantonaux et régionaux et les restrictions qu'ils entraînent n'aient fait l'objet d'une coordination et d'accords préalables ;
3. de demander à l'OFROU, pour les prochains nettoyages des tunnels du tronçon est Biel-Bienne de l'A5 :
 - a) que les travaux soient à nouveau réalisés de nuit, comme c'est le cas ailleurs ;
si a) n'est pas possible, que cela soit justifié et
 - b) que les travaux soient planifiés et mis en œuvre dans un laps de temps plus court ;
 - c) que les travaux se déroulent pendant les périodes de vacances ;
 - d) que les déviations soient mieux préparées et mieux mises en œuvre.

Développement :

Il est incontestablement nécessaire de fermer les tunnels en vue de les nettoyer, à la fois pour des raisons de sécurité et pour permettre le bon déroulement des travaux de contrôle et d'entretien. Cependant, cette année, le nettoyage des tunnels de Längholz et de Büttenberg dans la zone de Bienne (A5, tronçon est) a été réalisé entre le 31 mai et le 11 juin 2021, en dehors des vacances (estivales). De surcroît, deux chantiers importants (Ecluse de Port et route principale aux abords de la gare de Nidau) ont rendu la circulation encore plus compliquée dans la région. Outre des perturbations dues à des accidents, d'importants bouchons se sont formés quotidiennement sur la route nationale et sur le reste du réseau routier, en particulier dans l'agglomération biennoise ; cela a entraîné de très gros retards dans les transports en commun, notamment pour les transports publics biennois (TPB), qui sont encore en train de mener une analyse précise. Les perturbations ont également fortement touché les commerces et les prestataires de services en général. En outre, de tels embouteillages (en ville et sur l'autoroute) risquent clairement d'empêcher les services de secours d'intervenir à temps.

Les embouteillages sont coûteux, car ils entraînent des pertes de temps, une augmentation de la consommation d'énergie, des accidents et des nuisances environnementales ; or dans le cas de travaux planifiables, ces coûts peuvent être évités ou, au moins, fortement réduits. « Comme le mode de conduite en situation d'embouteillage a une efficacité énergétique plus basse qu'en circulation fluide, les coûts d'exploitation et les coûts énergétiques sont également plus élevés. En outre, la plus forte consommation d'énergie et la conduite moins efficace dans les bouchons génèrent davantage d'émissions polluantes et, par conséquent, des coûts environnementaux plus importants. Et les accidents se produisant dans les embouteillages sont eux aussi à l'origine de coûts spécifiquement imputables aux embouteillages. » (communiqué de presse ARE 23.06.2016)

Même si le travail de nuit est effectivement plus coûteux financièrement parlant, il permet d'éviter les embouteillages et, donc, de fortement limiter les perturbations et de réduire l'empreinte écologique, ce qui justifie de revenir à cette solution (déjà pratiquée en 2018) dans l'agglomération biennoise. Signalons que le nettoyage de nuit se pratique ailleurs, par exemple sur l'autoroute de contournement de Saint-Gall, sur l'A8 entre Interlaken est et Brienz et dans le tunnel du Gothard.

La réalisation des travaux pendant les périodes de vacances permet sans nul doute de limiter les perturbations, comme l'a signalé l'OFROU dans son communiqué de presse du 10 juillet 2020 (filiale d'infrastructure de Thoune) : « La période des vacances d'été s'est avérée la période la plus appropriée car le volume de trafic est le plus faible généralement. »

Selon les spécialistes (administration municipale de Bienne), s'il fallait à nouveau recourir à des déviations, une meilleure connaissance des lieux permettrait de les optimiser.

Réponse du Conseil-exécutif

La présente motion relève de la compétence exclusive du Conseil-exécutif (motion ayant valeur de directive). S'agissant de motions de ce type, la latitude du Conseil-exécutif est relativement grande dans l'appréciation du degré de réalisation des objectifs, des moyens à mettre en œuvre et des autres modalités de l'exécution du mandat. La décision reste dans la responsabilité du Conseil-exécutif.

Le Conseil-exécutif est conscient du fait que les travaux d'entretien sur le tronçon est de l'A5 à Bienne ont provoqué des dérangements du trafic. L'Office fédéral des routes (OFROU) est compétent pour les routes nationales. L'Office des ponts et chaussées (OPC) réalise les travaux d'entretien sur le tronçon est de l'A5 sur mandat de l'OFROU et conformément aux exigences de la Confédération. Le but est toujours d'entraîner le moins possible la circulation et de limiter la durée des travaux.

Le Conseil-exécutif prend position comme suit sur les différents points :

1. Comme cela a déjà été fait ces dernières années, un monitoring du trafic a été réalisé durant le nettoyage des tunnels en 2021. Un bureau d'ingénieurs externe a été mandaté pour recueillir les données en question. Afin d'évaluer correctement les dérangements occasionnés, il est nécessaire de partir de la situation habituelle (sans travaux ni accidents). Les premières estimations laissent à penser que les fréquences de trafic durant le nettoyage des tunnels en 2021 n'ont différé que légèrement des fréquences relevées durant les nettoyages effectués ces dernières années. Les chiffres exacts seront disponibles d'ici fin 2021 et feront l'objet de discussions avec les responsables des entreprises de transports publics, des services d'urgence et de l'association faïtière. Le Conseil-exécutif propose d'adopter ce point de la motion.
2. Pour des raisons de sécurité, il est impératif d'effectuer un nettoyage annuel des tunnels du tronçon est de l'A5, même s'il y a d'autres chantiers en cours à proximité. Le nettoyage de juin 2021 a été planifié par l'OPC et l'OFROU et a été coordonné avec la ville de Bienne, les Transports publics bernois et les services d'urgence concernés. Les processus ont été clairement optimisés par rapport aux années précédentes. La jonction d'Orpund est par exemple restée ouverte au trafic pendant toute la durée des travaux, ce qui a limité le trafic d'évitement et le nombre de véhicules circulant sur le réseau routier de rang inférieur. La coordination avec la collectivité continuera à être améliorée lors des futurs nettoyages de tunnels sur ce tronçon. Le Conseil-exécutif propose d'adopter ce point de la motion.
- 3.a) La gestion de la circulation sur le tronçon est de Bienne est plus complexe qu'ailleurs en raison de la configuration des lieux. S'il est possible de mettre en place rapidement et en quelques manœuvres une circulation à deux sens dans le tunnel de Pieterlen, situé non loin de là, cela s'avère plus difficile sur le tronçon est en raison des intersections et des entrées d'autoroute à proximité. En effet, il faut environ trois heures pour mettre en place la circulation à deux sens à cet endroit et autant pour le démonter. Le temps restant durant la nuit ne suffirait pas pour réaliser les travaux de nettoyage des tunnels. Des travaux de nettoyage de nuit ne seraient envisageables que si le trafic dans une direction, voire dans les deux, était dévié vers la ville pendant la nuit. Cette solution comporterait également des inconvénients de taille. En 2021 et les années précédentes, les travaux de nettoyage ont eu lieu de jour et de nuit durant la fermeture des tunnels. L'OPC demandera à l'OFROU de réévaluer attentivement les avantages et les inconvénients des deux solutions (nettoyage de nuit avec déviation vers la ville ou nettoyage avec circulation dans les deux sens).
- b) Quelle que soit la solution choisie, les travaux de nettoyage pourraient difficilement être réalisés en un laps de temps plus court. L'OPC a en effet déjà optimisé ce processus. D'autres travaux d'entretien à l'extérieur des tunnels sont réalisés en même temps que le nettoyage afin d'éviter des fermetures supplémentaires des tunnels.
- c) Prévoir le nettoyage des tunnels durant les vacances d'été ne garantit pas qu'il y aura moins d'embouteillages durant les travaux. En effet, en 2020, le trafic était parfois plus important durant les vacances d'été car de nombreuses personnes partaient pour des excursions d'une journée, raison pour laquelle le nettoyage avait été déplacé en automne. Les embouteillages se créent souvent à la suite d'accidents, comme cela a été le cas cette année. Il s'agit néanmoins de collisions qui n'ont pas été causées par les mesures de direction du trafic et les signaux temporaires correspondants. Selon l'ampleur des dégâts, le règlement d'un accident peut prendre jusqu'à trois heures et entraver la circulation en conséquence.
- d) En vue du nettoyage des tunnels en 2022, l'OPC étudiera avec l'OFROU les possibilités d'optimisation des procédures afin de réduire les dérangements au trafic.

Le Conseil-exécutif propose d'adopter le point 3 de la motion sous forme de postulat.

Destinataires
– Grand Conseil