



Intervention parlementaire

Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention : 021-2025
Type d'intervention : Interpellation
Motion ayant valeur de directive : ☐
N° d'affaire : 2025.GRPARL.80

Déposée le : 03.03.2025

Motion de groupe : Non
Intervention de l'organe du GC : Non
Déposée par : Pauli (Nidau, PLR) (porte-parole)
Rashiti (Gerolfingen, UDC)
Brönnimann (Mittelhäusern, PVL)

Cosignataires : 0

Urgence demandée : Oui
Urgence accordée : Oui 06.03.2025

N° d'ACE : 460/2025 du 7 mai 2025
Direction : Direction des travaux publics et des transports
Classification : Non classifié

L'interdiction de trafic motorisé individuel dans le quartier de la gare de Bienne : des bouchons dans toutes les directions sur les routes cantonales !

Depuis le 9 décembre dernier, la ville de Bienne a introduit une nouvelle gestion du trafic. Elle a banni les voitures et autres véhicules motorisés individuels de la place de la Gare et a restreint le trafic aux abords de la place du Général-Guisan. Les accès latéraux restent possibles, mais il n'est plus possible de traverser la place de la Gare. Ces mesures ont, certes, amélioré la situation pour les piétonnes et piétons, les cyclistes ou les transports publics du quartier, mais ont également engendré un déplacement du trafic motorisé individuel.

Ainsi, les conséquences sur les alentours du quartier de la Gare ont été immédiates : le trafic s'est déplacé et des embouteillages conséquents sont relevés quotidiennement, spécialement aux heures de pointe sur des axes adjacents, déjà passablement chargés. C'est notamment le cas sur la place Guido-Müller, où les files d'attente et embouteillages sont d'une telle ampleur, qu'elles remontent jusqu'à la sortie d'autoroute en direction de Berne, à l'entrée de la ville en direction de Neuchâtel ou encore au travers de la ville de Nidau en direction du Seeland. En résumé, toutes les routes cantonales passant par la place Guido-Müller sont surchargées et congestionnées. Ces axes étant également empruntés par des piétonnes et piétons et des cyclistes, la sécurité de ces usagères et usagers semble mise en danger. De même, les transports publics se retrouvent bloqués et ne peuvent plus assurer l'horaire de transport.

L'amélioration de la situation dans un lieu ne doit pas avoir pour conséquence d'aggraver durablement la situation dans d'autres endroits.

Le Conseil-exécutif est prié de répondre aux questions suivantes :

1. Le canton de Berne était-il au courant de l'entrée en vigueur de ces mesures et a-t-il été consulté et associé à ces mesures d'aménagement du trafic ?
2. Dans quelle mesure la charge à la place Guido-Müller a-t-elle augmenté en raison de la nouvelle gestion du trafic dans le quartier de la gare de Bienne et quelles en sont les conséquences pour la circulation piétonne et cycliste ainsi que pour les transports publics ?
3. Les implications, respectivement le détournement du trafic et les conséquences sur les axes cantonaux alentours, ont-elles été anticipées et discutées ?
4. Le canton de Berne a-t-il une compétence pour influencer, interdire ou contraindre des mesures de trafic au niveau d'une commune ?
5. Quelles solutions envisage le canton de Berne pour désengorger et fluidifier le trafic à la place Guido-Müller ?

Motivation de l'urgence : la situation, en termes de trafic, aux abords de la place Guido-Müller est surchargée et aucune mesure n'est actuellement prise pour fluidifier la mobilité sur cet axe. La sécurité de toutes les usagères et usagers, piétonnes et piétons, cyclistes, transports publics et automobilistes est péjorée. Le canton de Berne est prié de trouver urgemment une solution pour désengorger ce carrefour et assurer la sécurité de toutes et tous.

Réponse du Conseil-exécutif

Le Conseil-exécutif répond comme suit aux questions posées :

1. *Le canton de Berne était-il au courant de l'entrée en vigueur de ces mesures et a-t-il été consulté et associé à ces mesures d'aménagement du trafic ?*

Oui. L'Office cantonal des ponts et chaussées a été consulté par la ville de Bienne, habilitée à arrêter des décisions, concernant les mesures en matière de circulation routière nécessitant son accord selon l'article 44, alinéa 2 de l'ordonnance sur les routes. Il a approuvé ces mesures dans le cadre de sa décision du 16 septembre 2019.

2. *Dans quelle mesure la charge à la place Guido-Müller a-t-elle augmenté en raison de la nouvelle gestion du trafic dans le quartier de la gare de Bienne et quelles en sont les conséquences pour la circulation piétonne et cycliste ainsi que pour les transports publics ?*

Il est aujourd'hui impossible de tirer des conclusions exhaustives sur l'évolution de la charge de trafic sur la place Guido-Müller, dans la mesure où la circulation piétonne et la mobilité douce ne peuvent guère être impactées. La circulation piétonne est régulée sur l'ensemble du tronçon par des feux ou des passages souterrains. Une éventuelle augmentation du trafic n'aurait donc aucune influence sur la circulation piétonne. En outre, la route cantonale (route de Berne) comporte des bandes cyclables et des voies cyclables séparées. Une hausse du volume de trafic sur la route de Berne n'entraînerait donc aucune conséquence directe sur le trafic cycliste. D'après les indications des Transports publics biennois, plusieurs changements ont récemment eu lieu dans le domaine des transports publics (déplacement ou suppression d'arrêts, chantier près de la place Guido-Müller, etc.). Il est donc pour le moment impossible de conclure de manière probante que les mesures de gestion du trafic dans le quartier de la gare ont un impact sur l'horaire des Transports publics biennois aux alentours de la place Guido-Müller.

La ville de Bienne évaluera au cours de l'été 2025 les répercussions du nouveau système de gestion du trafic dans le quartier de la gare sur l'ensemble du réseau routier urbain. Pour pouvoir tirer des conclusions probantes, l'expérience montre qu'il faut compter une période d'observation minimum de 6 à 12 mois. D'autant plus que le chantier en cours dans la rue d'Aarberg à Bienne vient actuellement fausser les données.

3. *Les implications, respectivement le détournement du trafic et les conséquences sur les axes cantonaux alentours, ont-elles été anticipées et discutées ?*

Dans le cadre de la procédure d'approbation, aucune répercussion du nouveau système de gestion du trafic sur les routes cantonales n'a été identifiée. Aujourd'hui encore, l'arrondissement d'ingénieur en chef III de l'Office cantonal des ponts et chaussées n'observe toujours aucun problème supplémentaire sur les routes cantonales qui serait clairement dû uniquement aux mesures introduites par la ville de Bienne. Cela fait au moins deux ans que des embouteillages se forment aux heures de pointe sur la semi-autoroute menant à la place Guido-Müller ou avant le passage à niveau de la Keltenstrasse. Une fois l'évaluation mentionnée au point 2 réalisée par la ville de Bienne, il sera possible de se faire une idée plus précise de la situation. C'est uniquement à ce moment-là qu'il sera possible d'évaluer si le nouveau système de gestion du trafic a un réel impact sur le réseau de routes cantonales.

4. *Le canton de Berne a-t-il une compétence pour influencer, interdire ou contraindre des mesures de trafic au niveau d'une commune ?*

Selon la loi cantonale sur les routes, les tâches du canton et des communes dans le domaine des routes sont clairement réparties. Le canton est responsable de la planification, de la construction, de l'entretien, de l'exploitation et du financement des routes cantonales (art. 38), tandis que les communes sont chargées de la planification, de la construction, de l'entretien, de l'exploitation et du financement des routes communales (art. 41). Par analogie, l'article 44 de l'ordonnance sur les routes précise que les mesures en matière de circulation routière portant sur les routes communales sont arrêtées par les autorités communales compétentes. Seules les quelques mesures citées à l'article 44, alinéa 2 de l'ordonnance sur les routes nécessitent l'accord de l'Office des ponts et chaussées.

En outre, les droits fédéral et cantonal accordent une grande importance à l'autonomie communale. Les communes disposent ainsi d'une assez grande marge de manœuvre et d'appréciation. Dans le cadre de l'approbation des mesures de circulation, le canton, ou plus précisément l'Office des ponts et chaussées, peut uniquement contrôler si la décision formelle de la commune a été établie et si les mesures sont légales. Si ces deux exigences sont remplies, le canton n'a aucune compétence pour intervenir dans les mesures de circulation routière d'une commune. En outre, la surveillance exercée par le canton sur les communes se limite à l'application du droit fédéral par les communes (art. 89 de la loi sur les routes). Si une commune agit conformément aux dispositions du droit fédéral, le canton n'a aucune compétence pour intervenir.

5. *Quelles solutions envisage le canton de Berne pour désengorger et fluidifier le trafic à la place Guido-Müller ?*

Il faudra tout d'abord attendre les résultats de l'évaluation mentionnée dans la réponse au point 2. Si ceux-ci révèlent qu'il est nécessaire de prendre des mesures pour la route de Berne, l'Office cantonal des ponts et chaussées discutera à l'automne 2025 avec les villes de Bienne et de Nidau au sujet de potentielles mesures d'urgence.

À long terme, l'intégralité du tronçon s'étendant du giratoire du Faubourg du Lac à l'autoroute A6 (y compris la place Guido-Müller) doit être aménagé selon des critères uniformes de ma-

nière à être viable pour l'ensemble des usagères et usagers de la route (projet « Rue de Caractères »). Un concours d'étude est en cours. Les résultats seront publiés au cours du deuxième semestre.

Destinataire

– Grand Conseil