



Intervention parlementaire

Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention :	080-2025
Type d'intervention :	Interpellation
Motion ayant valeur de directive :	☐
N° d'affaire :	2025.GRPARL.234
Déposée le :	07.05.2025
Motion de groupe :	Non
Intervention de l'organe du GC :	Non
Déposée par :	Graber (La Neuveville, UDC) (porte-parole)
Cosignataires :	0
Urgence demandée :	Non
Urgence accordée :	
N° d'ACE :	1054/2025 du 15 octobre 2025
Direction :	Direction des travaux publics et des transports
Classification :	Non classifié

Attitude du Conseil-exécutif suite à la publication de « L'étude globale de la mobilité Biel/Bienne Ouest »

« L'étude globale de la mobilité Biel/Bienne Ouest » (EGM), réalisée sur mandat de l'Espace Biel/Bienne.Nidau, a été rendue publique le 24 février 2025. La population a été invitée à se prononcer au sujet du contenu et des conclusions de cette étude jusqu'au 25 avril 2025.

L'EGM a suscité plusieurs réactions, positives comme négatives, ce qui était prévisible compte tenu du profond clivage politique.

Le vendredi 2 mai 2025, le Journal du Jura a fait paraître dans ses colonnes une interview de Gilbert Hürsch, directeur de la Chambre économique Bienne-Seeland. Il y développe les arguments par lesquels les associations économiques de la région Bienne-Seeland et le TCS contestent à la fois le contenu et les conclusions de l'EGM.

Nous partageons en tous points les critiques émises dans cette interview exhaustive au demeurant rédigée avec beaucoup de clarté.

Le rapport EGM doit être contesté sur au moins cinq points :

1. À la suite de l'abandon hautement regrettable du contournement de Bienne par l'aménagement en tunnel de l'autoroute A5 entre les Marais-de-Brügg et Vigneules, les autrices et auteurs de cette étude avaient pour mission de mener des réflexions et de publier un rapport relatif à l'accessibilité à Bienne par les voitures et les transports routiers de marchandises ainsi qu'au sujet du trafic de transit à Bienne. Au lieu de cela – et bien qu'ils s'en défendent – ils ont en réalité commis un rapport sur la mobilité douce à Bienne. C'est un détournement par rapport à la problématique qu'ils étaient censés aborder.

2. L'EGM contient des erreurs manifestes de raisonnement qui aboutissent à des affirmations profondément erronées. En page 14 de l'étude, on lit ceci : « La lacune du réseau routier national sur l'A5 (à savoir l'absence de contournement ouest de Bienne) diminue l'attractivité du trafic de transit à travers l'agglomération en direction de l'A5 sur la rive gauche du lac de Bienne ». Les autrices et auteurs de l'étude se réjouissent même implicitement de cette situation. En parfaite incohérence avec ce juste constat, ils affirment que le trafic de transit dans le cœur de l'agglomération élargi ne représente que neuf pour cent du trafic individuel motorisé. Il ne peut évidemment qu'en être ainsi si l'on fait tout pour que le chaînon manquant de l'A5 à Bienne ne soit pas réalisé ! Ajoutons que les neuf pour cent du trafic global que représente le trafic de transit seraient plus élevés si les centaines de Neuchâteloises et Neuchâtelois qui travaillent dans l'est biennois et à Granges ne passaient pas par Orvin pour se rendre dans leurs entreprises et en revenir ! Ils le seraient encore davantage si les automobilistes et les transporteurs de Genève, de la Côte vaudoise, de Lausanne, du Gros-de-Vaud et d'Yverdon qui se rendent en Suisse alémanique au nord et à l'est de Luterbach (SO), notamment à Bâle, à Zurich, à Lucerne, à Winterthour, à Saint-Gall mais aussi au Tessin empruntaient l'autoroute A5 au lieu de l'A1. Il faut en effet garder en mémoire que le trajet entre Yverdon-Sud et Luterbach s'étend sur 106 km par l'A1 (par Berne) et sur 99 km par l'A5. Évidemment que les autrices et auteurs de l'étude n'en pipent mot ! La solidarité avec les villages d'Orvin et du Plateau de Diesse de même que celle à l'égard des transporteurs et des automobilistes qui sont pris dans les bouchons quotidiens au Grauholz les laissent parfaitement indifférents ! Pour la solidarité, on repassera !
3. Au surplus, cette absence de solidarité se manifeste de manière crasse à l'égard de l'écrasante majorité des automobilistes et des transporteurs du Jura bernois qui se rendent à Genève, à Lausanne, plus généralement dans les deux tiers du canton de Vaud et sur le littoral neuchâtelois (territoires comptant nettement plus d'un million d'habitants) en passant par Bienne – soit par le Pont-du-Moulin, soit par la rue d'Aarberg – avec tous les désagréments que cela représente aussi bien pour les personnes concernées que pour les riveraines et riverains ! Les autrices et auteurs de l'étude n'évoquent aucunement cette réalité pourtant fondamentale ! Sans doute estiment-ils que ces gens n'ont qu'à passer par St-Imier et les Pontins ! Tout cela démontre que l'étude est exclusivement centrée sur Bienne et un peu sur sa périphérie sans tenir aucun compte de l'importance que revêt l'autoroute A5 à Bienne pour l'ensemble du réseau des autoroutes suisses. Cela n'est pas acceptable !
4. La volonté marquée des autrices et auteurs d'orienter leurs réflexions et leurs conclusions afin d'inciter les pouvoirs politiques à renoncer à la réalisation du chaînon manquant de l'autoroute A5 à Bienne transparaît en de nombreux endroits de l'EGM. Cette posture – dont il n'est pas illégitime de penser qu'elle revêt le caractère d'un a priori – pénalise l'attractivité économique de Bienne ainsi que des dizaines de milliers d'usagers et d'usagers du réseau des routes nationales. Par ailleurs, le renoncement à tout contournement autoroutier – même bidirectionnel – de Bienne, couplé avec les mesures de mobilité douce préconisées dans l'EGM, rendra encore plus difficile le trafic de transit dans l'agglomération biennoise tout en contribuant à entraver davantage l'accessibilité à la capitale seelandaise pour les voitures et les transporteurs de marchandises.
5. Comment ne pas voir que les prémisses à l'origine de l'étude ainsi que les conclusions qui en découlent logiquement sont de nature éminemment politique. On en veut pour preuve que les autrices et auteurs de l'EGM affirment explicitement qu'il faut réduire le trafic motorisé individuel dans l'agglomération biennoise et prendre des décisions coercitives à cette fin. Afin d'étayer leurs démonstrations, leurs arguments et leurs conclusions, les

autrices et auteurs de l'étude convoquent la science ! C'est à tort qu'ils le font, cela parce que toute leur démarche est déterminée par des présupposés et des choix idéologiques.

Vu ce qui précède, nous prions le Conseil-exécutif de répondre aux questions suivantes :

1. Comment évalue-t-il « L'étude globale de la mobilité Biel/Bienne Ouest » (EGM), réalisée sur mandat de l'Espace BielBienne.Nidau ?
2. Estime-t-il notamment que cette étude repose sur d'irréfutables fondements scientifiques ?
3. Est-il disposé à prendre en considération les très pertinentes et légitimes revendications du TCS et des milieux économiques biennois institutionnels et très représentatifs ? Ces revendications portent essentiellement sur la réalisation d'un contournement ouest de Bienne par un tunnel autoroutier bidirectionnel sans raccordement à Bienne-Centre (chaînon manquant de l'A5) et sur l'aménagement d'un tunnel d'accès au centre de la ville de Bienne.
4. Est-il disposé à faire usage de toutes ses prérogatives légales et à sa grande influence politique pour qu'enfin l'autoroute A5 entre Yverdon-Sud et Luterbach soit achevée dans son intégralité et pour que l'agglomération biennoise soit délivrée du trafic de transit qui incommode ses habitantes et habitants ?

Réponse du Conseil-exécutif

En tant que partenaire du projet, le canton a été étroitement associé à l'élaboration de l'étude de mobilité globale « Biel/Bienne Ouest », et a également contribué à son financement. L'étude a été réalisée par des bureaux indépendants spécialisés dans la planification des transports et bénéficiant d'une bonne réputation, et a été encadrée par des spécialistes issus du domaine de la mobilité et de l'urbanisme. L'étude se fonde notamment sur des comptages précis du trafic ainsi que (sur) des pronostics issus du modèle global des transports du canton de Berne. Elle se base aussi sur les objectifs visés par la conception régionale des transports et de l'urbanisation et le projet d'agglomération de Bienne, à savoir limiter le trafic individuel motorisé en ville et dans l'agglomération en faveur du vélo et des transports publics ainsi que du trafic lié à l'activité économique. L'étude repose également sur la Stratégie de mobilité globale du canton, qui préconise d'accorder la priorité à une exploitation plus efficace des systèmes de transports existants par rapport à de nouvelles constructions, extensions ou transformations.

En raison de la controverse suscitée par le projet, la délégation des autorités en charge de la branche ouest du contournement de Bienne par l'A5 a mis sur pied fin 2018 un groupe de dialogue constitué d'organisations favorables et d'organisations opposées au projet afin de trouver une solution susceptible de débloquer la situation. L'étude de mobilité globale « Biel/Bienne Ouest » s'appuie sur les recommandations émises dans le rapport final du groupe de dialogue sur la branche ouest de l'A5 concernant la pertinence d'un tunnel à Port et l'élimination de la lacune du réseau des routes nationales à Bienne, tout en les comparant aux mesures réalisables sur le réseau routier en place et pouvant contribuer à réaliser les objectifs fixés. Ces objectifs ont été approuvés par la délégation des autorités de l'organisation faîtière du projet « Espace Biel/Bienne.Nidau » (EBBN), avec la participation du canton.

Le Conseil-exécutif reconnaît l'importance pour la Suisse romande de solutions routières efficaces dans le Jura bernois. Il tient toutefois à souligner qu'il existe déjà plusieurs bonnes liaisons à l'heure actuelle, et ce même si elles ne passent pas toutes par des routes nationales.

La mise en service du contournement Est de La Chaux-de-Fonds dans quelques années et, plus tard, du contournement de Chiètres, permettra d'améliorer encore la desserte de la région.

1. *Comment évalue-t-il « L'étude globale de la mobilité Biel/Bienne Ouest » (EGM), réalisée sur mandat de l'Espace BielBienne.Nidau ?*
2. *Estime-t-il notamment que cette étude repose sur d'irréfutables fondements scientifiques ?*

Sur la base des explications mentionnées précédemment, le Conseil-exécutif considère que les conclusions de l'étude reposent sur une méthodologie solide et sont donc à ce titre scientifiquement fondées. Ces conclusions concordent avec les objectifs fixés dans la conception régionale des transports et de l'urbanisation ainsi que dans le projet d'agglomération. Le Conseil-exécutif ne voit aucune raison qui pourrait remettre en cause le sérieux de l'étude ou la méthode scientifique employée.

3. *Est-il disposé à prendre en considération les très pertinentes et légitimes revendications du TCS et des milieux économiques biennois institutionnels et très représentatifs ? Ces revendications portent essentiellement sur la réalisation d'un contournement ouest de Bienne par un tunnel autoroutier bidirectionnel sans raccordement à Bienne-Centre (chaînon manquant de l'A5) et sur l'aménagement d'un tunnel d'accès au centre de la ville de Bienne.*
4. *Est-il disposé à faire usage de toutes ses prérogatives légales et à sa grande influence politique pour qu'enfin l'autoroute A5 entre Yverdon-Sud et Luterbach soit achevée dans son intégralité et pour que l'agglomération biennoise soit délivrée du trafic de transit qui incommode ses habitantes et habitants ?*

L'objectif d'élimination à long terme de la lacune du réseau de routes nationales à Bienne figure dans l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales. Le Conseil-exécutif soutient clairement cet objectif et continue à considérer l'élimination de cette lacune comme une option stratégique à long terme, même s'il ne veut pas encore se fixer sur une mesure spécifique à l'heure actuelle. En accord avec la stratégie de mobilité globale du canton de Berne, le Conseil-exécutif accorde à court et à moyen terme la priorité aux mesures visant à promouvoir le trafic cycliste et piéton, les transports publics, la gestion du trafic, la mobilité combinée ainsi qu'aux aménagements ponctuels du réseau routier visant à éliminer des goulets d'étranglement.

Le Conseil-exécutif est conscient de l'importance du rôle joué par le réseau routier de niveau inférieur et de niveau supérieur pour le trafic lié à l'activité économique. Les mesures multimodales prévues ou devant encore être mises au point par les différents propriétaires de routes bénéficient au final aussi à ce type de trafic.

La mise en place d'un monitoring et d'un controlling réguliers permet de contrôler l'efficacité des mesures mises en œuvre. Si ces dernières ne devaient pas s'avérer suffisantes, la prise en compte des planifications destinées à éliminer cette lacune du réseau aura lieu au plus tôt à partir de 2040. Le Conseil-exécutif rejoint donc les recommandations d'action politique adoptées par la délégation des autorités de l'Espace Biel/Bienne.Nidau lors de sa séance du 12 septembre 2025. Pour les raisons mentionnées ci-dessus, il estime qu'il n'est pas nécessaire d'intervenir plus avant sur le plan politique.

Destinataire
– Grand Conseil