



Intervention parlementaire

Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention : 140-2025
Type d'intervention : Interpellation
Motion ayant valeur de directive : ☐
N° d'affaire : 2025.GRPARL.335

Déposée le : 10.06.2025

Motion de groupe : Non
Intervention de l'organe du GC : Non
Déposée par : Widmer (Bern, Les VERT-E-S) (porte-parole)
Vanoni (Zollikofen, Les VERT-E-S)

Cosignataires : 0

Urgence demandée : Non
Urgence accordée :

N° d'ACE : 1058/2025 du 15 octobre 2025
Direction : Direction des travaux publics et des transports
Classification : Non classifié

Redimensionner le projet d'élargissement de la jonction autoroutière de Wankdorf ?

Après le net refus, le 24 novembre 2024, de l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales (canton de Berne : 57,03 % de NON, ville de Berne : 74,74 % de NON, nombreuses communes de la région de Berne : 57 à 60 % de NON), il est probable que l'autoroute du Grauholz (tronçon Wankdorf-Schönbühl) ne sera pas élargie à huit voies et que le tronçon Schönbühl-Kirchberg n'en comptera pas six. Ce refus signifie également la fin, du moins provisoire, de plusieurs projets d'extension environnants (extension du tronçon Weyermannshaus-Wankdorf par le viaduc de Felsenau, extension à six voies du tronçon Rubigen-Muri).

L'extension de la jonction autoroutière de Wankdorf (projet BUGAW), toujours au programme de la Confédération, a été conçue et justifiée depuis longtemps en fonction des capacités supplémentaires des autoroutes A1 et A6 environnantes. Cette corrélation est clairement mise en évidence par l'Office fédéral des routes (OFROU) dans l'analyse coûts-avantages¹ de son projet général : « L'évaluation NISTRA² prévue englobe d'une part la modélisation du scénario de référence (hors BUGAW) et d'autre part celle du scénario du projet (BUGAW compris). La différence entre ces deux scénarios est pertinente pour l'évaluation. Dans les deux cas, la réaffectation de la bande d'arrêt d'urgence (R-BAU) Wankdorf-Muri, l'élargissement à huit voies vers Schönbühl et la correction de la Bolligenstrasse sont considérés comme réalisés. » (page 18 [traduction])

Sans l'extension à huit voies vers Schönbühl (refusée), l'« utilité » du projet BUGAW pour la jonction autoroutière de Wankdorf, telle que décrite dans le document de l'OFROU susmentionné, sera drastiquement amoindrie, car surdimensionnée et donc trop chère. La citation suivante, tirée du même document, vient étayer cette affirmation : « Compatibilité ascendante : le

¹ <https://spurwechsel-bern.ch/wp-content/uploads/20190321-N06-BUGAW-06-d-Kosten-Nutzen-Analysen.pdf>

² NISTRA : « Indicateurs du développement durable pour les projets d'infrastructure routière »

projet est compatible avec le contournement de Berne-Est et avec les projets d'extension Wankdorf-Schönbühl et Schönbühl-Kirchberg. » (page 36 [traduction])

Face à l'opposition croissante au projet BUGAW dans le périmètre de Berne-Wankdorf, l'OFROU a changé son argumentation, ajoutant au passage que la jonction de Wankdorf était déjà surchargée, et l'extension dans tous les cas nécessaire. Cette affirmation repose manifestement sur une prévision tirée d'une étude de trafic plus ancienne, mentionnée, elle aussi, dans l'analyse coûts-avantages pour justifier le projet BUGAW : « Une étude de trafic à grande échelle commandée par l'OFROU a montré en outre que le raccordement de Wankdorf aux routes nationales sera surchargé en 2022. » (page 7 [traduction]) Comme on peut le constater, cette prévision s'est révélée inexacte. Actuellement, la jonction du Wankdorf ne peut pas être considérée comme surchargée. En tout état de cause, son dimensionnement en fonction de l'état d'aménagement des tronçons d'autoroute voisins serait massivement disproportionné.

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

1. Comment le Conseil-exécutif justifie-t-il le soutien apporté jusqu'ici au projet d'extension fortement surdimensionné de la jonction de Wankdorf, compte tenu des éléments dont on dispose et, notamment, du net refus populaire à l'extension du réseau autoroutier (y compris dans le canton de Berne et surtout dans la région de Berne, fortement touchée) ?
2. Du point de vue du Conseil-exécutif, un nouveau projet de dimension plus modeste ne serait-il pas plus efficace et, surtout, plus économique ?
3. Le Conseil-exécutif est-il prêt à défendre, le cas échéant avec la ville de Berne et d'autres communes, un projet Wankdorf redimensionné ?

Réponse du Conseil-exécutif

Le tronçon de l'A1 situé entre Berne-Wankdorf et Schönbühl, qui est emprunté par près de 110 000 véhicules par jour, compte parmi les routes les plus fréquentées de Suisse. L'A6 entre Wankdorf et Muri enregistre également un important trafic. Les deux tronçons sont régulièrement surchargés. Les embouteillages se forment surtout aux heures de pointe et s'étendent parfois jusqu'aux quartiers résidentiels avoisinants ; le trafic d'évitement nuit à la sécurité des personnes optant pour la mobilité douce. Le Conseil-exécutif considère donc la jonction de Wankdorf comme surchargée et continue de soutenir son projet d'extension (BUGAW).

1. *Comment le Conseil-exécutif justifie-t-il le soutien apporté jusqu'ici au projet d'extension fortement surdimensionné de la jonction de Wankdorf, compte tenu des éléments dont on dispose et, notamment, du net refus populaire à l'extension du réseau autoroutier (y compris dans le canton de Berne et surtout dans la région de Berne, fortement touchée) ?*

Le Conseil-exécutif estime que le projet n'est pas surdimensionné et s'est à maintes reprises exprimé en sa faveur compte tenu de la situation actuelle du trafic. Il estime que le projet doit impérativement être réalisé et réaffirme ici son soutien en la matière. Bien entendu, le Conseil-exécutif a conscience du net refus populaire à l'extension du réseau autoroutier. Toutefois, le projet BUGAW n'est pas un véritable projet d'extension, et ne faisait à ce titre pas partie de la votation du 24 novembre 2024.

Pour le Conseil-exécutif, le projet BUGAW est un élément phare du système global de transport de Wankdorf, qui créera des zones d'attente supplémentaires, améliorera le dosage et

désenchevêtrera les flux de trafic. La stabilité d'exploitation et les capacités seront ainsi garanties dans le nœud de Wankdorf et la ceinture urbaine de l'Allmend (Papiermühlestrasse Mitte – Schermenweg – Bolligenstrasse – Mingerstrasse). Un flux de trafic fonctionnel dans la ceinture de l'Allmend contribue de manière significative à la protection des quartiers résidentiels environnants. De nombreux projets importants dépendent du projet BUGAW, notamment le contournement de Berne-Est, l'arrêt Guisanplatz, le parking Zirkus-/Hysaplatz et l'itinéraire cyclable principal du Worblental. Les compagnies de tram et de bus profiteront elles aussi des améliorations apportées aux flux de trafic.

En outre, le projet BUGAW est crucial pour le pôle de développement économique (PDE) du Wankdorf. Toutes les zones de développement figurant dans le plan directeur cantonal, y compris les projets déjà réalisés tels que la Festhalle et le quartier Wankdorf City, sont tributaires de la mise en œuvre complète du projet. Des directives strictes s'appliquent aux zones de développement en ce qui concerne la part maximale admise pour le trafic individuel motorisé. Sans BUGAW, les capacités routières minimales requises feraient défaut. De nombreux projets ne pourraient pas être autorisés.

2. Du point de vue du Conseil-exécutif, un nouveau projet de dimension plus modeste ne serait-il pas plus efficace et, surtout, plus économique ?

Le Conseil-exécutif estime qu'un redimensionnement du projet ne serait pas judicieux. Pour que les améliorations prévues dans le cadre de BUGAW, qui est étroitement lié à d'autres projets, puissent être entièrement déployées, une mise en œuvre complète du projet est nécessaire. L'abandon de certains éléments ou un redimensionnement diminueraient considérablement, voire réduiraient à néant l'impact souhaité. En outre, en raison des durées de planification élevées pour les routes nationales, la situation actuelle du trafic dans le secteur du Wankdorf resterait insatisfaisante pendant des années, voire des décennies si un nouveau projet voyait le jour, notamment pour le trafic cycliste.

3. Le Conseil-exécutif est-il prêt à défendre, le cas échéant avec la ville de Berne et d'autres communes, un projet Wankdorf redimensionné ?

Comme indiqué plus haut, le Conseil-exécutif estime que le projet BUGAW doit être réalisé dans son intégralité et refuse donc de le redimensionner. Il s'entretiendra toutefois avec la Ville de Berne et d'autres communes pour échanger sur de possibles améliorations.

Destinataire
– Grand Conseil