



Intervention parlementaire

Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention : 178-2025
Type d'intervention : Motion
Motion ayant valeur de directive : ☐
N° d'affaire : 2025.GRPARL.376

Déposée le : 12.06.2025

Motion de groupe : Non
Intervention de l'organe du GC : Non
Déposée par : Graber (La Neuveville, UDC) (porte-parole)
Müller (Orvin, UDC)
Josi (Wimmis, UDC)
Schneider (Biel/Bienne, UDC)
Schlup (Schüpfen, UDC)
Bühler (Romont BE, Le Centre)
Martin (Täuffelen, UDF)
Ochsenbein (Bévilard, UDC)
Klopfenstein (Corgémont, UDC)
Tobler (Moutier, UDC)
Cattaruzza (Nidau, PVL)
Schori (Wiler bei Seedorf, UDC)
Amstutz (sans parti)
Rappa (Burgdorf, Le Centre)

Cosignataires : 0

Urgence demandée : Non
Urgence accordée :

N° d'ACE : 1052/2025 du 15 octobre 2025
Direction : Direction des travaux publics et des transports
Classification : Non classifié
Proposition du Conseil-exécutif : **Rejet**

Réactivation du contournement Ouest redimensionné de Bienne par l'autoroute A5

Le Conseil-exécutif est chargé d'entreprendre toutes les démarches nécessaires pour réactiver le projet alternatif du contournement autoroutier Ouest bidirectionnel (deux seules voies de circulation) de Bienne.

Développement :

Au mois de janvier 2021, le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) a définitivement classé le projet du contournement Ouest de Bienne par l'autoroute A5. Cette décision a été prise en réponse à la demande formelle que lui a adressée le Conseil-exécutif d'abandonner la réalisation de ce tronçon pourtant essentiel de l'autoroute A5. Cela alors que la Confédération avait donné son feu vert définitif à ce projet en 2014.

La décision malencontreuse d'abandonner le contournement autoroutier Ouest de Bienne s'est enracinée dans une conception erronée de supposés rapports de force tout en dérogeant à la mission d'amélioration du tracé de l'A5 confiée au groupe de dialogue présidé par Hans Werder, ancien secrétaire général du DETEC.

À partir de là, la question de la réalisation de ce chaînon manquant essentiel de l'A5 est sortie du cadre institutionnel et politique qui a toujours prévalu pour la réalisation du réseau des routes nationales. Rappelons que dans ce domaine, la Confédération est prioritairement compétente. Les cantons le sont à titre subsidiaire et les communes ne le sont d'aucune manière. L'article 83, alinéa 2 de la Constitution fédérale précise même que la Confédération veille à ce que le réseau des routes nationales soit utilisable. S'agissant par exemple de la réalisation de l'A9 dans le Haut-Valais, on n'imagine pas un instant que la commune de Rarogne, par exemple, puisse obtenir par l'intermédiaire du canton du Valais un abandon du tronçon de cette autoroute entre Steg-Gampel et Viège Ouest.

La réponse du Conseil-exécutif à mon interpellation (I 165-2023) « Réactivation du contournement Ouest redimensionné de Bienne par l'autoroute A 5 (projet alternatif) » révèle de façon évidente que le Conseil-exécutif intègre ses réflexions concernant l'achèvement de l'A5 dans une logique nouvelle qui ne correspond pas à la répartition des compétences en matière de routes nationales. En voici un extrait : *« Suite à l'abandon du projet définitif de contournement Ouest de Bienne par l'A5, qui s'est déroulé correctement d'un point de vue institutionnel et juridique (cf. réponse du Conseil-exécutif à l'interpellation I 012-2022), le canton, les Villes de Bienne et de Nidau, les communes de Brugg, de Port et d'Ipsach ainsi que la région de planification seeland.biel/bienne ont créé l'organisation faîtière de projet « Espace Biel/Bienne.Nidau » (EBBN). L'EBBN a notamment pour mission de mener une étude de mobilité globale pour répondre aux questions sur l'élimination à long terme des lacunes du réseau de routes nationales et sur la construction d'un tunnel à Port. Le projet alternatif susmentionné sera ainsi également pris en compte dans le cadre de cette étude.*

Les résultats de l'étude devraient être publiés à l'été 2025 et permettront d'évaluer si un projet de route nationale comblant les lacunes à Bienne est pertinent et, si oui, de montrer comment il doit être réalisé. »

Dès maintenant, les autrices et auteurs de l'étude mentionnée par le Conseil-exécutif – qui semble a priori engagé à calquer sa position sur cette dernière comme le montre l'extrait ci-dessus – suggère l'abandon du contournement Ouest de Bienne par l'A5. Cela non seulement en sortant clairement du cadre de leurs compétences mais également en se basant sur une évaluation du trafic de transit qui repose sur une omission volontaire ou involontaire manifeste. Les 9 % de trafic de transit par Bienne qui sont avancés sont faux parce qu'en réalité on ne veut pas combler le chaînon manquant, ce qui provoque un report de trafic de transit de trois ordres. En raison de cette invraisemblable lacune autoroutière,

1. des centaines de Neuchâteloises et Neuchâtelois qui travaillent dans l'Est biennois et à Granges passent par Orvin pour leurs déplacements professionnels ;
2. des milliers d'automobilistes et de transporteurs de Genève et du canton de Vaud qui se rendent en Suisse alémanique au Nord et à l'Est de Luterbach (S0) – notamment à Bâle, Zurich, Lucerne, Winterthour et Saint-Gall mais aussi au Tessin – aggravent les bouchons quotidiens entre Berne et Oensingen en empruntant l'A1 entre Yverdon-Sud et Luterbach par Berne plutôt que le trajet par l'A5 plus court de 7 km (99 au lieu de 106), l'inverse étant évidemment vrai ;
3. des centaines de Neuchâteloises et Neuchâtelois adoptent quotidiennement la même stratégie d'évitement de Bienne en allongeant de 21 km par Berne la distance qui les sépare des régions alémaniques évoquées précédemment, le trafic en sens inverse étant allongé d'autant.

Les exemples précités montrent que les autrices et auteurs de l'étude et les opposantes et opposants forcenés au trafic automobile ne tiennent aucun compte de l'importance que revêt l'A5 à Bienne pour l'ensemble du réseau autoroutier suisse et pour les populations qu'il dessert. Par ailleurs, leur argumentaire laisse implicitement croire que Bienne serait compétente en matière d'autoroute alors que la Confédération l'est prioritairement et les cantons très subsidiairement !

Même si ses autrices et auteurs qualifient leur démarche de scientifique, l'étude précitée est inspirée par des considérations très idéologiques et écarte totalement toute logique de solidarité avec les régions alentour, le canton et le reste de la Suisse, cela en entrant de surcroît en contradiction totale avec le cadre institutionnel qui régit la question du réseau des routes nationales. Les autrices et auteurs de l'étude affirment ainsi explicitement qu'il faut réduire le trafic motorisé individuel dans l'agglomération biennoise en niant un fait évident, à savoir le fait que l'agglomération biennoise est la seule de Suisse parmi celles de plus de 100 000 habitantes et habitants à ne pas être traversée ou contournée par une autoroute, contribuant ainsi à amoindrir l'attractivité de Bienne elle-même tout en provoquant de lourds effets collatéraux, notamment dans le canton de Berne, effets que nous avons mentionnés.

Quoi qu'en disent les autrices et auteurs de l'étude sur laquelle le Conseil-exécutif semble vouloir fonder sa décision ultime sur la question du contournement de Bienne, la situation actuelle n'est avantageuse pour personne, même pas pour Bienne qui subit, malgré un report du trafic de transit ailleurs (largement développé ici), de sérieux inconvénients en matière de trafic.

Seuls les tenants d'une approche très idéologique opposés à toute amélioration du réseau des routes nationales et au désengorgement d'axes surchargés peuvent soutenir un statu quo qui sort de tout classicisme institutionnel et de tout bon sens.

Comment sortir de l'impasse, de cette impasse unique dans le canton de Berne et même, osons-le dire, en Suisse ?

Selon nous en réactivant rapidement le projet alternatif du contournement Ouest de Bienne. Élaboré par les opposantes et opposants au projet définitif du contournement Ouest de Bienne retenu par la Confédération, il prévoyait une voie autoroutière bidirectionnelle entièrement en tunnel entre les Marais-de-Brügg et Vigneules, sans échangeur à Bienne Centre. En 2017 et en 2018, les opposantes et opposants au projet définitif avaient eux-mêmes prétendu, à juste titre, que leur projet alternatif était moins coûteux que le projet définitif à quatre voies de circulation, plus rapidement réalisable et plus respectueux de l'environnement.

Ce nouvel axe autoroutier permettrait d'absorber l'entier du trafic dans les deux sens entre le Nord vaudois, le canton de Neuchâtel, le Plateau de Diesse et les localités de la rive nord du lac de Bienne en direction de la Suisse du Nord et de l'Est qui compte près de cinq millions d'habitantes et d'habitants. Tout ce trafic n'engorgerait plus les rues de Bienne comme à l'heure actuelle. L'important trafic entre le canton du Jura, le Jura bernois et l'est de l'agglomération biennoise en direction de près de trois quarts des localités de la Suisse romande emprunterait également ce nouvel axe autoroutier sans passer par le Faubourg du Lac.

En nous inspirant du bel adage « Un tient vaut mieux que deux tu l'auras », nous pensons qu'il serait extrêmement judicieux de réactiver le projet alternatif du contournement Ouest de Bienne. Il est évidemment légitime de penser qu'un contournement par le nord pourrait aussi être envisagé. Mais connaissant la lenteur de nos procédures et de nos processus politiques, il ne verrait au mieux le jour qu'à l'horizon 2050.

Le projet alternatif du contournement Ouest de Bienne serait réalisable dans des délais beaucoup plus raisonnables. Cela dans l'intérêt de Bienne et des régions alentour mais aussi dans celui du canton de Berne et de l'efficacité du réseau des routes nationales en Suisse.

Réponse du Conseil-exécutif

Le Conseil-exécutif partage l'avis des motionnaires selon lequel des mesures doivent être prises pour résoudre les problèmes de trafic à Bienne. Des axes d'action sont déjà inscrits dans le projet d'agglomération Bienne/Lyss (5^e génération) adopté, à savoir le plafonnement du trafic individuel motorisé dans l'agglomération et l'encouragement des mesures multimodales comme l'amélioration des infrastructures cyclables, de l'attractivité des transports publics, de la gestion du trafic ainsi que l'augmentation ponctuelle des performances des points névralgiques. Le trafic local et régional lié à l'activité économique profitera également de ces mesures. En effet, les enquêtes sur le trafic montrent qu'une grande partie du trafic à Bienne est interne ; le trafic de transit dans l'ensemble de l'agglomération ouest de Bienne ne représente que 9 % du trafic individuel motorisé.

Le Conseil-exécutif souligne par ailleurs que le raccordement du Jura bernois à la Suisse romande est important à ses yeux. Il signale toutefois qu'il existe déjà plusieurs bonnes liaisons routières entre ces deux régions via le réseau routier cantonal et communal. Ces liaisons seront encore optimisées lorsque le contournement est de la Chaux-de-Fonds sera mis en service. Cela permettra de relier directement le Jura bernois à la Suisse romande via le vallon de St-Imier, Neuchâtel et l'A5.

Après des années de controverse et à l'issue d'un processus de dialogue ayant bénéficié d'un large soutien, le projet de contournement ouest de Bienne par l'A5 visant à combler la lacune du réseau des routes nationales a été classé en 2021 par le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) sur demande du canton de Berne. Le Conseil-exécutif s'est déjà exprimé à plusieurs reprises sur la légalité du projet et renvoie à cet effet à sa réponse à l'interpellation I 165-2023 citée dans la motion.

La lacune du réseau routier à Bienne subsiste toutefois et, conformément à la répartition des compétences entre la Confédération et les cantons concernant les routes nationales, il appartient au canton de déterminer la procédure pour la combler. Il est essentiel à cet effet de mener des réflexions sur le rapport coûts/bénéfices, ce que la Confédération exige également.

La question de l'élimination de la lacune du réseau routier à Bienne a été clarifiée dans le cadre de l'organisation faîtière de projet « Espace Biel/Bienne.Nidau » (EBBN), dans laquelle le canton a joué un rôle de premier plan. L'EBBN a fait réaliser une étude de mobilité globale (EMG) par des spécialistes renommés. Celle-ci montre que des tunnels de contournement n'apportent que des avantages limités par rapport aux coûts élevés et à la faible part de trafic de transit – en particulier en l'absence de jonctions au centre-ville susceptibles de recueillir une majorité. Au lieu de cela, l'étude recommande de se concentrer sur des approches de mobilité globale, telles que celles définies dans les grandes lignes du projet d'agglomération adopté (voir plus haut).

La délégation des autorités de l'EBBN a adopté en septembre 2025 diverses recommandations d'action et a clôturé le processus de l'EBBN. Les recommandations d'action prévoient de conserver l'option stratégique visant à combler à long terme les lacunes du réseau routier national.

Les travaux de planification destinés à combler la lacune doivent être relancés au plus tôt en 2040 et seulement s'il apparaît que les objectifs de trafic ne peuvent pas être atteints avec les mesures à court et moyen termes de l'EMG. La forme que prendrait un projet visant à combler la lacune du réseau reste à définir, sachant qu'un tunnel par le Jura et le projet alternatif « Axe ouest : mieux comme ça » du comité « Axe ouest : pas comme ça ! » ont été examinés dans le cadre de l'EMG.

Le projet alternatif prévoit un tunnel bidirectionnel souterrain reliant les Marais-de-Brügg et Vigneules sans jonctions au centre-ville. En 2018, le canton de Berne a réalisé, avec le soutien de spécialistes externes, une comparaison technique entre cette proposition et l'ancien projet définitif de contournement ouest de Bienne par l'A5. Il en est ressorti que le projet alternatif se basait uniquement sur une étude de faisabilité sommaire et qu'il faudrait procéder à des clarifications techniques détaillées avant de pouvoir lancer un projet. Contrairement à ce qu'affirment les motionnaires, le projet alternatif ne pourrait par conséquent pas être réalisé plus rapidement que d'autres variantes visant à combler la lacune du réseau des routes nationales. Les coûts totaux du projet alternatif seraient en outre comparables à ceux du projet désormais classé.

Il est par conséquent difficile de savoir à l'heure actuelle si le projet alternatif constitue la meilleure solution pour combler la lacune du réseau de routes nationales et s'il présente un rapport coûts/avantages suffisant, ou si d'autres solutions ne seraient pas plus avantageuses, même si elles ne se présentaient que plus tard. Le Conseil-exécutif ne peut et ne veut ainsi pas encore s'engager en faveur d'une variante de mise en œuvre.

Destinataire
– Grand Conseil