



Intervention parlementaire

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 : du
Direction : ...
Classification : Non classifié
Proposition du Conseil-exécutif : **Sélectionner**

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, les unes positives et les autres négatives selon un clivage politique profond parfaitement attendu.

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 incommoder ses habitantes et habitants ?

Destinataire

– Grand Conseil