



Intervention parlementaire

Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention : 227-2021
Type d'intervention : Interpellation
Motion ayant valeur de directive : ☐
N° d'affaire : 2021.RRGR.346

Déposée le : 29.11.2021

Motion de groupe : Non
Motion de commission : Non
Déposée par : Remund (Mittelhäusern, Les Verts) (porte-parole)
von Wattenwyl (Tramelan, Les Verts)
von Arx (Schliern b. Köniz, pvl)
Berger-Sturm (Grosshöchstetten, PS)

Cosignataires : 0

Urgence demandée : Oui
Urgence accordée : Oui 02.12.2021

N° d'ACE : 146/2022 du 16 février 2022
Direction : Direction des travaux publics et des transports
Classification : Non classifié

Pronostics de croissance pour le trafic : ajustement aux perspectives d'évolution du transport de l'ARE

Dans les documents de planification relatifs aux ouvrages consacrés aux transports, le canton de Berne s'appuie sur les pronostics de croissance établis à l'aide de NISTRA¹. Le modèle qui a servi de base aux projets de contournement d'Aarwangen et d'Oberburg contient des taux de croissance de 0,5 pour cent par an. Les taux de croissance élevés servent de justification pour les besoins en capacités supplémentaires et faussent les calculs de rentabilité en faveur des projets. Les prévisions en matière de croissance jouent dès lors un rôle clé pour la planification des infrastructures de transport.

Dans les nouveaux scénarios de l'Office fédéral du développement territorial (ARE) de novembre 2021², les pronostics de croissance ont été revus massivement à la baisse. Pour la première fois, ces scénarios tiennent compte des nouveaux engagements internationaux dans le cadre de la protection du climat (objectif zéro émission nette d'ici 2050) et de nouveaux développements sociétaux et en lien avec la mobilité (urbanisation, vieillissement de la population, télétravail, économie du partage, densification urbaine, automatisation, etc.). Selon le scénario de base de l'ARE, le trafic individuel motorisé ne connaîtra plus qu'une augmentation mineure d'ici 2050 (3 à 4 %). La tendance est même négative (-13 %) pour le trafic entre le domicile et le lieu de travail – précisément le type de déplacements qui cause le plus d'embouteillages, notamment dans les cas d'Oberburg et d'Aarwangen. Par ailleurs, l'offensive prévue par la Confédération en matière de transports publics, qui vise un doublement de leur part modale, n'est pas encore prise en compte dans ce nouveau scénario. En fin de compte, la réduction de la charge de trafic sur les routes sera encore plus patente. Selon l'ARE, les perspectives d'évolution du transport constituent la base stratégique du DETEC pour la planification des infrastructures.

¹ <https://www.astra.admin.ch/astra/fr/home/services/dokumente-nationalstrassen/documents-pour-les-routes-nationales/nistra.html>

² <https://www.are.admin.ch/are/de/home/mobilitaet/grundlagen-und-daten/verkehrsperspektiven2050.html>

Elles donnent également des impulsions pour des décisions en matière d'aménagement du territoire ou de politique des transports et servent de base aux analyses relatives aux investissements dans les infrastructures et les offres ainsi qu'à la politique de mobilité.

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

1. Quels sont les chiffres utilisés jusqu'à présent par le Conseil-exécutif en matière de croissance du trafic dans le cadre de la planification des infrastructures de transport ?
2. Quelles conclusions le Conseil-exécutif tire-t-il des nouveaux scénarios de développement de l'ARE ?
3. Le Conseil-exécutif est-il prêt à adapter les planifications existantes sur la base des nouvelles perspectives d'évolution du transport de la Confédération ?
4. Quelle est l'influence de ces nouvelles bases de référence de la Confédération sur la suite de la planification et des travaux dans le cadre des projets d'infrastructure de transport à Berthoud-Oberburg-Hasle et à Aarwangen ?

Motivation de l'urgence : les pronostics de croissance chiffrés jouent un rôle important pour le débat sur les aménagements en matière de transports et la définition des priorités dans ce domaine. Les réponses à la présente interpellation doivent être disponibles pour le débat au Grand Conseil.

Réponse du Conseil-exécutif

Le Conseil-exécutif partage l'avis des signataires de l'interpellation selon lequel les pronostics en matière de trafic jouent un rôle clé pour la planification des nouvelles infrastructures de transport. Par définition, les prévisions comportent toutefois toujours une part d'incertitude. C'est pour cette raison que les planifications sont effectuées à long terme et suivant différents scénarios, tout en tenant compte des écarts possibles. Le modèle global des transports du canton de Berne³ est en cours d'actualisation. Dans ce cadre, les perspectives d'évolution du transport 2050 de l'ARE (Office fédéral du développement territorial) évoquées par les signataires de l'interpellation sont prises en compte. Selon le calendrier actuel, la version mise à jour du modèle global des transports incluant les nouveaux pronostics pour 2040 devrait être disponible à l'été/automne 2022.

1. Pour la planification des infrastructures de transport, le canton de Berne se base sur le modèle global des transports. Dans le cadre de la mise à jour de ce dernier, le canton de Berne analyse actuellement les hypothèses des perspectives d'évolution du transport 2050 de l'ARE.
2. Les perspectives d'évolution du transport 2050 de l'ARE envisagent quatre scénarios relatifs à la mobilité des personnes et au transport de marchandises. Le scénario principal « Base » montre une évolution du transport conforme aux objectifs de la Confédération, alors que les trois autres examinent des trajectoires alternatives. La stratégie de mobilité globale du canton de Berne se fonde sur le scénario principal de la Confédération. Ce scénario table sur une croissance des transports moins forte que celle de la population ; selon lui, les prestations de transport du trafic voyageurs n'augmenteront que de 11 % d'ici 2050 par rapport à l'année de référence 2017, contre une croissance de 21 % pour la population

³ <https://www.bvd.be.ch/fr/start/themen/mobilitaet/strategie-grundlagen/gesamtverkehrsmodell.html>

dans ce même intervalle. Cette évolution est due principalement à diverses tendances sociétales et économiques qui ont des répercussions sur la mobilité (internalisation accrue des coûts externes des transports, télétravail, densification urbaine, urbanisation, etc.). Dans les conditions retenues comme hypothèses pour ce scénario, la part des transports publics passe de 21 à 24 % de l'ensemble des prestations de transport tandis que la part du vélo double. Les distances parcourues en voiture reculent de 73 à 68 %. Les tendances sociétales et économiques ont également des répercussions sur le transport de marchandises. Si ce dernier connaît certes une forte croissance évaluée à 31 % dans le scénario « Base », cette évolution reste en deçà de la progression économique prévue avec un produit intérieur brut en hausse de 57 %.

Le Conseil-exécutif constate que même si la mobilité évolue différemment dans chaque scénario envisagé par l'ARE d'ici à 2050, tous les scénarios tablent sur une hausse des besoins de mobilité. Le volume des transports va donc continuer à augmenter à l'avenir. En ce qui concerne l'interprétation des prévisions, il faut par ailleurs noter que les hypothèses se basent sur des données relevées au niveau national. Pour cette raison, les indications concrètes concernant une région ou un lieu précis ne doivent pas être généralisées, mais doivent au contraire être considérées de manière différenciée et replacées dans leur contexte. Ainsi, il est par exemple tout à fait possible que certains tronçons de route soient surchargés alors que l'augmentation moyenne du trafic reste modérée. Sur la base des prévisions actuelles, le Conseil-exécutif part donc du principe que la croissance des transports jusqu'à 2050 devrait être moins forte que celle de la population. On ne peut pas s'attendre à une baisse significative du trafic sur les axes déjà surchargés à l'heure actuelle ; il est en effet beaucoup plus probable que le trafic continue à y augmenter, même si cette hausse restera modérée une fois rapportée à l'échelle de la population.

3. Le Conseil-exécutif tiendra compte des nouvelles prévisions pour l'élaboration de ses planifications futures. Les projets déjà bien avancés sont poursuivis, car ils permettent aujourd'hui déjà de répondre à d'importants besoins concernant l'infrastructure de transport.
4. Les deux projets d'aménagement routier en cours se basent sur des données de trafic relevées localement. En raison de la situation de trafic actuelle, il est indispensable de mettre en œuvre des mesures de délestage. La réalisation des projets d'Aarwangen et de Berthoud–Oberburg–Hasle est essentielle pour garantir des conditions attrayantes et sûres en matière de transports publics routiers, mais aussi de trafic piétonnier et cycliste dans les régions concernées. Elle permet également de favoriser le transfert modal sur lequel se fondent les perspectives d'évolution du transport 2050. Dans ce sens, le Conseil-exécutif estime qu'il n'est pas nécessaire de prendre des mesures concernant les deux projets d'aménagement routier en cours.

Destinataire
– Grand Conseil