



Intervention parlementaire

Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention : 241-2025
Type d'intervention : Postulat
Motion ayant valeur de directive : ☐
N° d'affaire : 2025.GRPARL.512

Déposée le : 10.09.2025

Motion de groupe : Non
Intervention de l'organe du GC : Non
Déposée par : Kohler (Meiringen, Les VERT-E-S) (porte-parole)
Studer (Meiringen, PS)
von Arx (Spiegel b. Bern, PVL)
Steiner (Boll, PEV)
Lerch (Langenthal, UDC)
Remund (Mittelhäusern, Les VERT-E-S)

Cosignataires : 0

Urgence demandée : Non
Urgence accordée :

N° d'ACE : 1428/2025 du 17 décembre 2025
Direction : Direction des travaux publics et des transports
Classification : Non classifié
Proposition du Conseil-exécutif : **Adoption et classement**

Accroître la sécurité des usagers et usagers ainsi que des riveraines et riverains des routes touristiques

Le Conseil-exécutif est chargé des mandats suivants :

1. Présenter les données disponibles concernant la part des véhicules de location circulant sur les routes bernoises rapportée à l'ensemble des trajets effectués sur les différents tronçons routiers ;
2. Indiquer les mesures envisageables afin d'améliorer la sécurité routière le long des routes prisées par les touristes, notamment les routes de col ;
3. Indiquer les mesures envisageables afin de garantir aux services de secours l'accès aux lieux d'intervention en cas de trafic élevé ;
4. Examiner les moyens susceptibles d'améliorer la protection de la population locale contre les nuisances sonores et autres émissions le long des routes prisées par les touristes, en particulier les routes des cols ;
5. Indiquer quelles mesures le canton et les communes peuvent prendre sans avoir à modifier la législation et quelles sont celles appelant des modifications.

Développement :

Depuis la fin de la pandémie de COVID-19, l'afflux de touristes dans l'Oberland bernois a repris de plus belle, ce qui a également des répercussions sur le trafic routier. Celles-ci sont particulièrement visibles sur les routes des cols, qui ne sont ouvertes que pendant les mois d'été. D'autres destinations touristiques ont également vu leur taux de fréquentation grimper. En outre, un nombre grandissant de touristes se déplacent en voiture.

Selon les médias, le secteur de la location de véhicules enregistre une forte croissance en 2025. En effet, le chiffre d'affaires est pour l'instant largement supérieur à celui de l'année précédente dans ce secteur et, par rapport à 2019 (année qui a précédé la pandémie), il a même été multiplié par deux pour certaines agences de location de véhicules. La demande de mobilité flexible a augmenté, tant de la part des visiteuses et visiteurs venant de l'étranger et que des touristes indigènes. Parmi les voyageuses et voyageurs étrangers, notamment celles et ceux des pays du Golfe et d'Asie du Sud-Est, les excursions individuelles en voiture de location semblent avoir la cote. Certaines destinations prisées sont ainsi confrontées à un problème de saturation, ce qui affecte la sécurité routière. En certains endroits extrêmement fréquentés, il est en outre souvent difficile de traverser la route.

Les accidents sont aussi fréquents. Dans la plupart d'entre eux, des motos sont impliquées. Les services de secours sont fortement sollicités, et il leur est souvent difficile de rejoindre le lieu d'intervention à cause des routes encombrées. Cet été, plusieurs accidents de la route mortels ont semé le chaos sur les routes de l'Oberland bernois. Si un autre événement, tel qu'un incendie, était venu se greffer sur l'un des accidents, les services du feu ainsi que les ambulances n'auraient pas pu se frayer un chemin.

L'important volume du trafic entraîne également des nuisances environnementales le long des routes. Les nuisances sonores et les gaz d'échappement sont en constante progression, ce qui est de plus en plus difficile à supporter pour les riveraines et riverains. C'est pourquoi il faut analyser dès maintenant quelles sont les pistes permettant d'améliorer la sécurité et de réduire les nuisances, par exemple en installant des feux pour piétons aux points névralgiques, en régulant ou en canalisant le trafic, afin que la croissance effrénée du trafic de loisirs ne se fasse plus au détriment des riveraines et riverains.

Réponse du Conseil-exécutif

Le Conseil-exécutif juge les routes cantonales bernoises sûres dans l'ensemble. Elles sont régulièrement entretenues, surveillées et adaptées par le biais de mesures ciblées afin de garantir la sécurité des usagères et usagers de la route. Le tourisme est un secteur économique important pour le canton de Berne. Il participe fortement à la création de valeur ajoutée dans les régions et de places de travail partout dans le canton.

Le Conseil-exécutif peut comprendre que le volume de trafic touristique soit critiqué et souvent perçu de manière subjective. La déclaration des auteurs du postulat selon laquelle le tourisme aurait entraîné une augmentation massive du trafic routier dans l'Oberland bernois depuis la fin de la pandémie n'est par exemple pas confirmée par les données recueillies sur le trafic. Les données des stations de mesure du trafic sur le Lammi (entre Meiringen et Innertkirchen) et avant Zweilütschinen ont montré que, depuis 2016, le trafic individuel motorisé est en baisse sur les routes des cols et augmente modérément dans les vallées de la Lütschine. Sur les deux tronçons mentionnés, on constate également une augmentation du nombre de voyageuses et de voyageurs dans les transports publics.

Le Conseil-exécutif répond comme suit aux points soulevés dans le postulat :

1. Les données relatives aux véhicules de location sur les routes bernoises sont seulement disponibles de manière limitée. En 2004, une convention-cadre nationale a été introduite concernant l'immatriculation centralisée des grandes flottes de véhicules de location dans le canton d'Appenzell Rhodes-Intérieures. Selon les chiffres à disposition, 27 956 contrats de location ont été conclus par les grandes sociétés de location de voitures en 2019. Dans les années suivantes, les chiffres ont varié, mais n'ont jamais atteint un tel niveau (2024 : 24 596 contrats). Ces contrats correspondent à environ 4 % de l'ensemble des contrats de location conclus en Suisse. Aucune donnée n'est disponible concernant les véhicules de location immatriculés dans le canton de Berne, car ces derniers ne comportent pas de mention particulière qui permettrait de les identifier dans leur permis de circulation. Il n'est donc pas possible d'évaluer les données de petites sociétés bernoises de location qui immatriculent leurs véhicules dans le canton de domicile conformément à l'article 77 de l'ordonnance réglant l'admission à la circulation routière.

En outre, beaucoup de touristes retirent leur véhicule de location dans des aéroports et ne sont pas tenus d'indiquer leur itinéraire. S'ajoutent à cela les nombreux véhicules de location issus de l'UE qui traversent la Suisse.

En résumé, le Conseil-exécutif estime qu'il n'existe pas d'informations concernant les trajets réellement effectués par des véhicules de location sur les routes bernoises. L'ensemble des données à disposition ont été indiquées ci-dessus. Aucune information plus précise n'est disponible ; il est donc impossible de réaliser des évaluations plus poussées.

2. Il n'est pas pertinent de se prononcer de manière générale sur les mesures possibles, car celles-ci doivent être examinées en fonction du contexte. L'analyse des accidents de deux-roues sur les routes de col de l'Oberland bernois et l'évaluation des points noirs du trafic sur les routes cantonales constituent la base pour la mise en place de mesures de sécurité du trafic ciblées et adaptées aux conditions locales, fondées sur les prescriptions nationales relatives à une infrastructure routière sûre : limitations de vitesse différentes aux endroits dangereux et dans le centre des localités, glissières de sécurité avec protection anti-encastrement dans les zones de danger comportant de nombreux virages, élimination d'obstacles et d'embouts de glissières de sécurité dangereux, réfection de garde-corps. La sécurité des cyclistes est améliorée grâce à l'aménagement de bandes cyclables sur les tronçons fortement fréquentés et d'itinéraires cyclables séparés le long des routes d'accès principales. L'évaluation mentionnée est une tâche permanente effectuée chaque année. Les mesures adéquates qui en découlent sont ensuite mises en place. La demande justifiée des auteurs du postulat est donc déjà respectée.

Le Conseil-exécutif rappelle également que les mesures de construction ne peuvent améliorer que partiellement la sécurité du trafic. Les usagers et usagers de la route sont un autre facteur déterminant, notamment en respectant les limitations de vitesse, qui doivent être adaptées aux spécificités locales.

La promotion d'offres de TP et d'installations park-and-ride peut également participer à délester les routes touristiques en réduisant le volume de trafic, ce qui contribue à améliorer la sécurité des usagers et usagers de la route ainsi que de la population riveraine.

3. La Direction des travaux publics et des transports a demandé des clarifications auprès de la Police cantonale. Cette dernière a indiqué n'avoir recensé aucune situation dans laquelle un trafic élevé avait empêché les services d'urgence d'accéder au lieu d'intervention ou les

avait fortement retardés. La Police cantonale est plutôt critique vis-à-vis des interventions de régulation du trafic. L'expérience a montré que le pilotage des feux de signalisation ou d'autres mesures de gestion du trafic ont souvent pour effet de déplacer le problème ou d'accentuer des problèmes existants sans pour autant faciliter l'accès aux lieux d'intervention. Le Conseil-exécutif estime donc qu'il n'est pas nécessaire d'examiner d'autres mesures.

4. Différentes mesures ont déjà été mises en œuvre pour réduire l'impact de la circulation sur la population dans l'Oberland bernois. Des routes de contournement permettent de réduire les émissions dans les localités fortement concernées comme Gstaad, Emdthal-Mülenen, la partie sud de Frutigen et Wilderswil. Toutes les routes cantonales de l'Oberland ont fait l'objet de mesures d'atténuation du bruit. En outre, le canton surveille la croissance du trafic dans les zones habitées et intervient de manière ciblée en cas de dépassement des seuils d'immission, par exemple en adaptant la limitation de vitesse ou par le biais de revêtements antibruit ou de mesures de construction (p. ex. dos d'âne).

Un système régional de gestion du stationnement a été mis en place pour diriger le trafic dans les vallées de la Lütschine. Ce système indique aux automobilistes lorsque des places de stationnement sont disponibles à Grindelwald et Lauterbrunnen, et les dirige vers l'installation P+R de Matten si plus aucune place n'est libre. Cela permet de réduire le trafic général et le trafic lié à la recherche d'une place de stationnement.

La conférence régionale de l'Oberland oriental, les communes concernées, l'Office des ponts et chaussées et d'autres parties prenantes examinent des mesures complémentaires pour réduire le trafic routier dans les lieux de destination. Le Conseil-exécutif estime donc que la demande est satisfaite.

5. Toutes les mesures de protection de la population contre le bruit et les émissions ainsi que les mesures d'amélioration de la sécurité du trafic mentionnées précédemment peuvent être mises en place sans modifier la législation. Selon le droit en vigueur, les mesures qui limitent l'utilisation de routes cantonales ou communales publiques pour certaines usagères et certains usagers ou qui les rendent payantes sont interdites. Le Conseil-exécutif rappelle néanmoins que les communes peuvent favoriser l'utilisation des installations de type park-and-ride en agissant sur le prix du stationnement, permettant de diriger les flux de trafic.

Le dosage du trafic, par exemple sur les routes d'accès à des cols ou aux vallées de la Lütschine, n'est autorisé qu'en dehors des localités aux endroits disposant de suffisamment d'espace pour les véhicules en attente. Ce type de mesure ne serait vraisemblablement pas accepté par la population et les entreprises locales, même pendant le week-end. Ces deux groupes d'intérêt seraient donc retenus aux lieux de dosage, ou un trafic d'évitement se créerait sur le réseau secondaire de routes communales, comme l'expérience l'a montré avec les feux de signalisation installés près de Reichenbach dans le Kandertal ou sur la rive droite du lac de Thoune.

Destinataire
– Grand Conseil