



Intervention parlementaire

N° de l'intervention : 058-2021
Type d'intervention : Interpellation
Motion ayant valeur de directive : ☐
N° d'affaire : 2021.RRGR.83

Déposée le : 18.03.2021

Motion de groupe : Non
Motion de commission : Non
Déposée par : Feuz (Bern, UDC) (porte-parole)
Brönnimann (Mittelhäusern, pvl)
Kohler (Spiegel b. Bern, PLR)
Schwarz (Adelboden, UDF)
Müller (Orvin, UDC)
Freudiger (Langenthal, UDC)
Schneider (Biel/Bienne, UDC)
Geissbühler-Strupler (Herrenschwanden, UDC)

Cosignataires : 3

Urgence demandée : Non
Urgence accordée :

N° d'ACE : du
Direction : Direction des travaux publics et des transports
Classification : -

Les bases de planification de la ligne de tram Bern-Ostermundigen, et l'étude d'opportunité (EO) en particulier, sont-elles encore valables ?

Les auteurs de cette interpellation estiment que les clarifications quant à une nouvelle ligne de tram en lieu et place des lignes de bus reposent sur des données obsolètes. L'étude d'optimisation du réseau, le schéma de tram régional et l'étude d'opportunité (OE) ont été réalisés respectivement en 1995, 2002-2003 et février 2008. Treize années se sont donc écoulées depuis l'OE et d'ici le début des travaux prévu en 2024, plus de 20 ans auront passé.

L'article 17, alinéa 1 de la loi fédérale sur les chemins de fer (LCdF) stipule que les « installations ferroviaires et les véhicules doivent être construits, exploités, entretenus et renouvelés conformément aux exigences du trafic et de la protection de l'environnement et aux progrès de la technique. » Cette réglementation a pour but de garantir que les installations ferroviaires ne sont pas construites sur des bases dépassées.

Selon les auteurs de l'interpellation, quand l'étude d'opportunité fêtera ses 20 ans et au vu des prévisions de décentralisation liées au coronavirus, il ne sera plus possible de justifier l'actualité des besoins.

Lorsque des expropriations sont nécessaires, un délai de traitement de 18 mois doit être respecté en règle générale pour la procédure d'approbation des plans (cf. art. 8, al. 1, lit. b de l'ordonnance sur la procédure d'approbation des plans des installations ferroviaires, OPAPIF). Or, ce délai est révolu depuis longtemps.

Si les plans avaient été approuvés, les travaux auraient dû débuter dans les huit ans suivant la décision (cf. art 18*h*, LCdF) et après cinq ans déjà des changements de fait ou de droit peuvent être considérés (art. art 18*h*, LCdF).

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

1. L'étude d'optimisation du réseau, le schéma de tram régional et l'étude d'opportunité de 2008 en particulier constituent-ils des bases de planification encore valables pour le projet de tram d'Ostermundigen ? Si oui, pourquoi ? Si non, pourquoi ?
2. Au vu des prévisions de décentralisation liées au coronavirus, de la planification et de l'extension du RER, et de la mise en service de trolleybus à double articulation sur la ligne Bern-Köniz, peut-on encore parler de besoins justifiés ? Si oui, pourquoi ? Si non, pourquoi ?
3. Le délai de traitement de 18 mois pour la procédure ordinaire d'approbation des plans (cf. art. 8, al. 1, lit. *b*, OPAPIF) serait-il dépassé ? Si non, pourquoi ? Si oui, quelles seraient les conséquences ?
4. Après cinq ans déjà des changements de fait ou de droit peuvent être considérés (art. art 18*h*, LCdF). Le Conseil-exécutif est-il de cet avis ? Si oui, pourquoi ? Quelles sont les conséquences ? Si non, pourquoi ?

Destinataires
– Grand Conseil