

Intervention parlementaire. Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention: 291-2013

Type d'intervention: Motion

Motion ayant valeur de directive: ☐

N° d'affaire: 2013.1424

Déposée le: 04.11.2013

Motion de groupe: Non

Motion de commission: Non

Déposée par: Grimm (Burgdorf, pvl) (porte-parole)

Cosignataires: 0

Urgence demandée: Oui

Urgence accordée: Non 21.11.2013

N° d'ACE: 561/2014 du 30 avril 2014

Direction: Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie

Classification: –

Proposition du Conseil-exécutif: **Vote point par point**

Points 1 à 4 : adoption

Point 5 : rejet



Amélioration des transports dans l'Emmental

Le Conseil-exécutif est chargé d'inclure d'autres variantes et réflexions dans la planification des mesures d'amélioration des transports dans l'Emmental, en prenant notamment les dispositions suivantes :

1. Aménagement d'un passage souterrain à la hauteur du Centre hospitalier régional d'Emmental.
2. Aménager partout des arrêts de bus en encoche sur les routes cantonales de la région.
3. Aménager un giratoire au carrefour Löwenkreuzung à Oberburg
4. Aménager un contournement ou un giratoire à la gare de Hasle-Rüegsau
5. Envisager la variante de Tram Région Emmental.

Dans le contexte des quartiers d'habitation qui seront construits dans la région sud de Berthoud et dans le cadre de la transformation du Centre hospitalier régional de Berthoud CHR en 2014, de nouvelles variantes doivent être étudiées et des aspects nouveaux tels que la desserte du Bas-Emmental par un tram régional qui circulerait sur les rails en place doivent être inclus dans la planification.

Développement

Depuis de nombreuses années, la circulation est très dense sur l'axe de transit entre la sortie de Kirchberg et la gare de Hasle-Rüegsau. A certaines heures, des bouchons et de longues colonnes se forment. Bien que dans Berthoud et alentour, il s'agisse d'un trafic dont le point de départ et la destination est la ville elle-même (donc ce n'est pas du transit en majeure partie), la situation, en particulier la fluidité du trafic doivent être améliorées dans la région de Berthoud-Emmental. Pour des raisons financières et politiques, il n'a pas été possible jusqu'ici de réaliser avec l'acceptation générale une solution globale, rationnelle, utile et financièrement viable pour le trajet décrit ci-dessus et valable tout à la fois pour le trafic lent, les transports public et le transport individuel motorisé. Pour de nombreux riverains, la situation est insupportable. Un pas important vers une amélioration est la réfection de la route qui traverse Berthoud. Ces dix dernières années, plus de 50 immeubles locatifs et d'innombrables maisons individuelles ont été construits dans la région de Berthoud-Sud, et la population a augmenté de plusieurs centaines de personnes. Les travaux de transformation et d'agrandissement du Centre hospitalier régional d'Emmental commenceront au printemps 2014. Cet agrandissement entraînera l'augmentation des transports individuels ces prochaines années. De plus, un quartier d'habitation encore plus grand est en projet à proximité immédiate du centre hospitalier. Ce nouveau quartier contribuera à charger le trafic davantage encore dans la région de Berthoud Sud. Les besoins en transports publics se multiplient très rapidement. Afin de répondre aux besoins et de pouvoir transporter les pendulaires vers le centre de Berthoud tout comme vers Berne-Wankdorf et Berne-City, il faut ménager sur le trajet Berthoud-Hasle-Rüegsau un réseau plus dense d'arrêts des moyens de transport publics. Les bus ont déjà du mal aujourd'hui à assurer les connexions à la gare de Berthoud. Les arrêts ferroviaires d'Oberburg et de Berthoud-Steinhof sont trop éloignés pour pouvoir être rejoints en moins de cinq minutes à pied. Un tram, qui circulerait si possible sur les rails BLS déjà en place, avec des arrêts supplémentaires, notamment au CHR, permettrait de remédier à la situation et les connexions à Berthoud pourraient être assurées. La séparation de la route et du rail devient impérative pour le centre hospitalier, puisque les ambulances sont toujours plus souvent bloquées aux passages à niveau. Si le rail continue d'être développé, cette problématique s'aggraverait encore. Les passages sous voie permettent seuls de régulariser le flux de circulation dans la région de Berthoud Sud. Mais pour que la situation s'améliore dans le Bas-Emmental, il faut des mesures complémentaires à Oberburg (Löwenkreuzung) et à Hasle-Rüegsau, à la gare. Le bus du BLS qui circule actuellement entre Berthoud et Hasle-Rüegsau à la cadence semi-horaire traîne souvent derrière lui de longues colonnes. Des arrêts de bus à encoche sur tout ce tronçon permettraient d'améliorer considérablement la fluidité du trafic.

Réponse du Conseil-exécutif

Les problèmes de circulation dans la région de Berthoud, d'Oberburg et de Hasle près Berthoud sont connus depuis longtemps. Il y a quotidiennement de gros embouteillages, en particulier aux heures de pointe. Malgré la bonne qualité de l'offre de transports publics, avec les nouveaux

quartiers prévus (densification du milieu bâti) et l'augmentation générale du trafic, la situation continuera à s'aggraver. Selon les prévisions, le trafic individuel motorisé (TIM) devrait augmenter de près de 19 pour cent d'ici à 2030, ce qui représente notamment une augmentation du trafic journalier moyen d'environ 18 000 à 21 200 véhicules pour la route cantonale (axe principal) de Berthoud. Le 5 septembre 2012, le Grand Conseil a approuvé un crédit de 3,6 millions de francs afin que des solutions financièrement viables puissent désormais être développées au plus vite dans le cadre de l'avant-projet.

L'examen d'opportunité (EO) de la desserte de l'Emmental effectué en 2007 propose une solution globale. Elle comprend une série de mesures intermodales, dont certains éléments ont déjà pu être réalisés. En premier lieu, les carrefours « Aebi » et « National » ainsi que le carrefour « Emmental-/ Schachen-/ Kirchbergstrasse » ont été transformés en giratoires pour le trafic individuel motorisé. La réfection de la traversée de la localité actuellement en cours fait également partie des mesures prises. Sur le plan des transports publics, la place de la Gare de Berthoud a été réaménagée, la liaison ferroviaire entre les gares de Berthoud et de Steinhof est passée à deux voies et différentes nouveautés ont été introduites au niveau des lignes de bus (nouvelle liaison régionale de bus entre Berthoud et Kirchberg, augmentation des cadences sur la ligne régionale de bus Hôpital– Berthoud – Kirchberg / Lyssach Bernstrasse et introduction de la ligne de bus urbaine n° 463). Dans le cadre des travaux de réfection de la traversée de Berthoud, différents arrêts de bus ont été ou seront par ailleurs améliorés. Par ailleurs, au cours de ces dernières années, des mesures d'amélioration ont aussi sans cesse été mises en œuvre pour la mobilité douce à l'instar des bandes cyclables, des diverses mesures de protection pour la traversée de l'axe principal de Berthoud et du réseau cyclable circulaire autour du centre de la ville (« Radwegring ») avec sa liaison gare centrale – Meiefeld et la desserte du Schlossguet. En outre, différentes places de stationnement pour vélos ont été réalisées près de la gare centrale de Berthoud et des gares de Steinhof, Lyssach et Hasle-Rüegsau.

Les mesures déjà prises sont toutefois loin de suffire à résoudre le problème de circulation dans la région. C'est pourquoi les travaux de planification du projet de solution générale se poursuivent. Ils incluent la variante de contournement évaluée et les mesures d'accompagnement correspondantes mais de plus, des mesures d'amélioration du réseau routier sans contournement font également l'objet d'études détaillées. Les deux variantes seront comparées et subdivisées, dans la mesure du possible, en étapes et en sous-projets. Ces travaux représentent une importante base de décision pour choisir la meilleure solution à long terme pour la région de Berthoud, d'Oberburg et de Hasle près Berthoud. Parallèlement, les possibilités de financement seront examinées. A la suite du refus de la Confédération d'intégrer le projet d'origine de bretelle autoroutière de l'Emmental au réseau de routes nationales, il s'agit désormais en priorité de l'intégrer au projet d'agglomération de Berthoud (« transport et urbanisation »), cofinancé par la Confédération.

Dans le cadre du projet les mesures énoncées aux points 1 à 4 de la présente motion sont examinées.

La mesure énumérée au point 5, la variante « Tram Region Emmental », ne fera quant à elle l'objet d'aucun examen, et ce pour les raisons suivantes :

Durant la procédure participative d'élaboration de l'EO intermodale de la desserte de l'Emmental, de nombreuses variantes d'amélioration de la situation ont été abordées et évaluées. Dans le cas des transports publics par exemple, outre les améliorations du système actuel (« RER et

bus »), d'autres alternatives de desserte comme une ligne de tram entre Hasle près Berthoud et Kirchberg ont également été étudiées. Pour la variante « Tram », il a été examiné si une cadence de 10 ou même de 7 minutes et demie serait possible sur l'axe Hasle près Berthoud –

Berthoud – Kirchberg ou si des tracés alternatifs dans le centre de Berthoud seraient réalisables. Il s'est avéré que cette variante se heurtait à différents obstacles au niveau de la technique et de l'exploitation (croisements avec les voies CFF en gare de Berthoud, etc.). La demande potentielle pour ce mode de transport s'est par ailleurs révélée nettement trop faible. Aussi la variante du tram a-t-elle été rejetée et n'a-t-elle été intégrée ni à la conception régionale des transports et de l'urbanisation (CRTU) actuelle de l'Emmental ni au projet d'agglomération (« transport et urbanisation ») de Berthoud.

D'autres variantes d'amélioration de l'offre de transports publics seront encore analysées dans le cadre des travaux de planification en cours pour l'avant-projet de réaménagement du réseau routier de Berthoud – Oberburg – Hasle près Berthoud, la priorité étant donnée aux lignes de bus qui permettent de diminuer les temps de trajet sur les routes cantonales surchargées et de respecter au mieux l'horaire.

Au Grand Conseil