

Intervention parlementaire. Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention: 263-2014
Type d'intervention: Motion
Motion ayant valeur de directive: ☐
N° d'affaire: 2014.RRGR.1202

Déposée le: 24.11.2014

Motion de groupe: Non
Motion de commission: Non
Déposée par: Vanoni (Zollikofen, Les Verts) (porte-parole)
Haudenschild (Spiegel, Les Verts)
Iannino Gerber (Hinterkappelen, Les Verts)

Cosignataires: 7

Urgence demandée: Non
Urgence accordée: Non

N° d'ACE: 442/2015 du 22 avril 2015
Direction: Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie
Classification: –
Proposition du Conseil-exécutif: **Vote point par point**

Chiffres 1-3: Rejet
Chiffre 4: Adoption



Développement des transports publics malgré le rejet du projet Tram Region Bern

Le Conseil-exécutif est chargé

1. d'exposer dans un rapport ses vues sur le développement des transports publics dans la région de Berne, malgré l'échec du projet *Tram Region Bern* ;
2. de libérer des ressources pour aider activement les communes concernées à chercher des solutions coordonnées de rechange (tram, bus) ;
3. de prendre les mesures nécessaires pour que l'échec du projet *Tram Region Bern* n'entraîne pas une évolution défavorable de la répartition modale ;
4. d'accélérer la mise en œuvre de mesures de gestion du trafic dans la région de Berne pour garantir que la priorité sera donnée aux transports publics.

Développement :

L'échec du projet *Tram Region Bern* risque de freiner le développement des transports publics dans l'agglomération bernoise. Les problèmes causés par l'engorgement de la ligne 10 entre Berne et Ostermundigen restent en particulier posés. La recherche de solutions ne doit pas tenir compte seulement des conditions locales ; il faut réexaminer la situation dans son ensemble et intégrer les perspectives des transports publics de toute la région bernoise.

Le bilan doit dès lors être tiré dans une perspective globale et c'est sur cette base que le canton pourra jouer un rôle actif dans la recherche de solutions pour le développement des transports publics dans l'ensemble de la région bernoise. Il faudra en particulier veiller à ce que la recherche de solutions de rechange dans les deux communes soit concertée, pour éviter la mise en concurrence des projets. Pour que le canton puisse jouer ce rôle de coordinateur, il doit disposer des ressources financières nécessaires ou en tout cas les prévoir. Les moyens initialement prévus pour le projet *Tram Region Bern* ne doivent pas être affectés au trafic individuel motorisé, mais aux transports publics et, pour les soulager, à la promotion du trafic lent.

Les problèmes non résolus ne doivent pas entamer l'attrait des transports publics dans la région bernoise : la part des transports publics dans la répartition modale doit au contraire augmenter. Pour éviter que les bus ne restent coincés dans les embouteillages et que la pression ne s'accroisse sur la construction routière, il faut accélérer la mise en œuvre de mesures de gestion du trafic. Cette affirmation concerne en particulier le projet pilote de gestion du trafic Berne-Nord dont la réalisation devait débuter à la mi-2011. L'accélération de ce projet devrait également créer les conditions permettant de gérer le trafic dans d'autres parties de l'agglomération bernoise, de privilégier les transports publics et de renforcer la sécurité pour les piétons et les cyclistes.

Réponse du Conseil-exécutif

Afin de parvenir à une solution aussi pérenne que possible en matière de transports publics pour la région bernoise, le canton – en étroite collaboration avec les communes concernées et en impliquant très largement la population – a travaillé durant plusieurs années à la mise sur pied d'un projet de tram. Celui-ci a été largement plébiscité par le corps électoral de la ville de Berne, mais s'est vu finalement rejeter par les communes d'Ostermundigen et de Köniz. La solution proposée conjointement par le canton et les autorités communales est donc un échec. Le dossier se trouve à présent entre les mains des communes de Berne, d'Ostermundigen et de Köniz, ainsi que de la Conférence régionale Berne-Mittelland. Il va de soi que l'intégralité de la documentation élaborée jusqu'ici pour la planification reste à disposition. Les communes pourront par ailleurs bénéficier de l'appui des spécialistes cantonaux si elles le souhaitent.

Réponse aux quatre points de la motion :

1. Les principes de la politique cantonale en matière de transports publics sont déjà détaillés dans la stratégie de mobilité globale du canton et dans le plan directeur cantonal : au sein des agglomérations et des espaces urbains, les transports publics, complétés par le trafic piéton et cycliste, constituent le moyen de transport principal – condition également essentielle pour garantir et améliorer l'accessibilité de ces espaces en transport individuel motorisé. Les piliers de cette stratégie sont le développement du RER bernois, des améliorations pour le tram et le bus, la connexion du RER avec la desserte fine au niveau de nœuds de transports collectifs commodes, une infrastructure destinée aux modes doux attractive et, parallèlement, un réseau

de routes à grand débit fort avec des mesures de gestion des transports ciblées permettant de délester au maximum les espaces urbains du trafic motorisé. Les communes impliquées et la Conférence régionale compétente devront tenir compte de ces aspects pour la poursuite du dossier.

Les instruments légaux de planification et de financement en la matière sont par ailleurs les suivants :

- la conception régionale des transports et de l'urbanisation de Berne-Mittelland, qui inclut en outre le projet d'agglomération transports et urbanisation ;
- le crédit-cadre pour les subventions cantonales allouées aux projets communaux de priorité A conformément aux projets d'agglomération transports et urbanisation ;
- les instruments cantonaux que sont l'arrêté sur l'offre de transports publics, le crédit-cadre d'investissement pour les transports publics, le plan du réseau routier et le crédit-cadre d'investissement routier.

Le canton n'étant pas autorisé à édicter d'autres prescriptions, il n'y a pas lieu de présenter dans un rapport la façon dont il procéderait dans les circonstances actuelles.

2. Le canton met à disposition, dans le cadre des prescriptions légales, les moyens nécessaires pour permettre aux communes et aux régions de réaliser les planifications requises. Ainsi, il participe notamment aux coûts d'établissement des conceptions régionales des transports et de l'urbanisation, d'élaboration des schémas d'offre de transports publics régionaux, ainsi que d'autres planifications communales et régionales. La loi ne prévoit pas de soutiens financiers supplémentaires.
3. Conformément à la stratégie de mobilité globale du canton de Berne, l'objectif doit rester d'augmenter la part des transports publics dans la circulation globale et d'absorber en grande partie la croissance annoncée du trafic au moyen des transports collectifs et de la mobilité douce. Il appartient maintenant aux communes concernées et à la Conférence régionale de trouver une solution qui tienne aussi bien compte de cette problématique que le faisait le projet *Tram Region Bern*. Le Conseil-exécutif ne peut en l'occurrence pas prendre de mesures concrètes.
4. Le Conseil-exécutif a conscience de la grande importance et de la nécessité d'agir pour la gestion du trafic individuel motorisé, des transports publics et de la mobilité douce, et il appuie une mise en œuvre de mesures en ce sens dans les meilleurs délais. Plusieurs sont actuellement en cours de planification dans l'agglomération bernoise, dont certaines sont cofinancées par la Confédération via le Fonds d'infrastructure. Le système de gestion du trafic dans la région bernoise pourra-t-il être aussi largement développé que prévu ces prochaines années ? La réponse à cette question dépend en grande partie de l'octroi ou non par le Grand Conseil – dans le cadre des prochains crédits-cadres d'investissement pour les routes – et par les communes concernées des fonds nécessaires à la réalisation de ces mesures.

Au Grand Conseil