

## Intervention parlementaire

N° de l'intervention: 285-2019

Type d'intervention: Motion

Motion ayant valeur de directive: ☐

N° d'affaire: 2019.RRGR.356

Déposée le: 25.11.2019

Motion de groupe: Non

Motion de commission: Non

Déposée par: Speiser-Niess (Zweisimmen, UDC) (porte-parole)

Krähenbühl (Unterlangenegg, UDC)

Josi (Wimmis, UDC)

Amstutz (Sigriswil, UDC)

Cosignataires: 1

Urgence demandée: Oui

Urgence accordée: Non 28.11.2019

N° d'ACE: du

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

Classification: –

Proposition du

Conseil-exécutif:



### Amélioration des conditions de circulation pour les pendulaires entre Spiez et Interlaken Ost

Le Conseil-exécutif est chargé :

1. d'aménager, dans le cadre des travaux relatifs au point de croisement à Leissigen, des quais accessibles aux personnes en situation de handicap à Leissigen et Därligen ;
2. de rendre publiques les nouvelles connaissances acquises sur le projet de point de croisement à Leissigen et ses répercussions (mise en service, vérité des coûts, rentabilité et impact sur l'environnement) et de les prendre dûment en compte dans la décision relative à l'aménagement des quais ;

3. de procéder à une nouvelle analyse approfondie des conditions de circulation routière entre Spiez et Interlaken Ost. Il est impératif que l'OFROU apporte une réponse formelle au sujet du problème de sécurité posé par la bretelle d'accès à l'A8 de Därligen.
4. de faire un comparatif de l'impact CO<sub>2</sub> des variantes train-bus et bus-voiture.

#### Développement :

Les conditions de circulation sur le tronçon Spiez-Interlaken sont connues pour être compliquées, surtout aux heures de pointe. Les embouteillages réguliers rendent la circulation difficile. Un embouteillage génère, comme on le sait, des coûts supplémentaires pour l'économie mais aussi des émissions de CO<sub>2</sub>, qui peuvent être considérablement réduites grâce au train.

Le 23 mars 2017, le Grand Conseil a pris une décision incompréhensible, préférant une desserte par bus entre Spiez et Interlaken à compter de 2021 à une desserte par train et par bus, comme c'est le cas à l'heure actuelle. Lors des débats au Grand Conseil, des informations et des déclarations erronées ont été fournies. Le Conseil-exécutif s'est engagé, par la voix de l'OFROU, à entreprendre des mesures pour améliorer les conditions de circulation (bretelle d'accès à l'A8 de Därligen). L'OFROU continue d'affirmer, comme déjà évoqué dans l'étude de juin 2016, que la bretelle d'accès de Därligen ne peut pas être modifiée.

Au vu de cette étude menée en juin 2016 par l'office des transports publics et de la coordination des transports du canton de Berne mais aussi d'études et de clarifications privées, l'échec de la solution prévue, et qui sera probablement mise en œuvre en 2020, de la desserte par bus de Leissigen lors de la prochaine période d'arrêté sur l'offre est une réalité. L'infrastructure routière (A8), qui expose les usagers à des dangers supplémentaires, ne permet pas, sur de nombreux créneaux, de garantir la stabilité et la fiabilité de l'horaire. Non seulement les temps de parcours par la route seront plus longs, mais le confort et la sécurité en pâtiront aussi considérablement. Pour le bon fonctionnement des transports publics, la variante mixte train-bus (système hybride) offre des solutions beaucoup plus durables aux communes de Leissigen et Därligen. Seul un système hybride de meilleure qualité peut contribuer à la poursuite du développement dynamique des communes, de la population et du tourisme et, en fin de compte, à une amélioration de l'assiette de l'impôt. Une analyse approfondie de la rentabilité d'une solution hybride laisse présager des économies conséquentes. En cette période de sensibilisation aux problèmes climatiques (bilan de CO<sub>2</sub>), la recherche de solutions d'avenir est de rigueur.

Un transfert des transports publics du rail vers la route va à l'encontre de toute logique. Des experts de renom des transports et du climat défendent d'ailleurs la solution inverse. Il n'est pas concevable que les pendulaires soient contraints, en raison de cette décision clairement erronée, de revenir au transport individuel. Il en découle la nécessité ultime d'aménager les quais au nouveau point de croisement de Leissigen – d'une part, pour un trafic hybride (train-bus) et, d'autre part, pour les urgences (accidents et incidents) dans la région – en l'absence de possibilités de contournement.

On a procédé entre-temps à de très nombreuses clarifications. Ces dernières ont permis d'aboutir à un nouvel état des lieux qui, s'il est sincèrement pris en compte dans le débat, aura un impact durable évident.

Conclusion : Des informations importantes et pertinentes ont été mises au jour. Les nouvelles données opérationnelles, financières, économiques et écologiques doivent être prises en compte

de toute urgence dans les fondements de l'offre de transports publics pour la période 2022 à 2025. Il faut dès à présent prévoir des travaux pour aménager des quais accessibles aux personnes en situation de handicaps.

Motivation de l'urgence : Les débats et les négociations concernant l'offre de transports publics pour la période 2022 à 2025 battent leur plein au sein des communes et des conférences régionales des transports. Il s'agit de la dernière possibilité existante pour procéder à des adaptations judicieuses et durables.

Destinataire

- Grand Conseil