

Intervention parlementaire. Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention: 068-2019

Type d'intervention: Motion

Motion ayant valeur de directive: ☐

N° d'affaire: 2019.RRGR.86

Déposée le: 06.03.2019

Motion de groupe: Non

Motion de commission: Non

Déposée par: Bauer (Wabern, PS) (porte-parole)
Gullotti (Tramelan, PS)
Funciello (Bern, PS)

Cosignataires: 0

Urgence demandée: Non

Urgence accordée:

N° d'ACE: 701/2019 du 26 juin 2019

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



Trains de nuit - relier le canton de Berne avec les centres européens

Le Conseil-exécutif est chargé de s'engager en faveur d'un service de trains de nuit entre Berne et l'Europe et notamment :

1. de rechercher le dialogue avec les chemins de fer autrichiens ÖBB, qui proposent un tel service ;
2. de rechercher le dialogue avec les CFF ;
3. de rechercher le dialogue avec les BLS ;
4. d'étudier s'il serait rentable de s'associer avec d'autres villes suisses et européennes pour mieux se positionner ;
5. d'étudier dans quelle mesure de nouvelles lignes pourraient bénéficier d'un soutien financier.

Développement :

Les trains de nuit sont un moyen de voyager confortable et attrayant. Ils permettent de monter dans un train le soir et d'arriver le lendemain matin frais et dispos à destination. Il n'y a ainsi pas de frais d'hôtel et le voyage de nuit permet de disposer de toute la journée du lendemain. Cette façon de voyager se prête aussi bien aux courts séjours dans les villes qu'à des vacances plus longues, aux voyages d'affaires et aux trajets de pendulaires.

Depuis que les CFF ont supprimé les trains de nuit, Berne a disparu de la carte de ce service. Le canton est donc moins bien raccordé, et de loin, au réseau ferroviaire international nocturne que Bâle et Zurich, qui restent reliées aux autres métropoles européennes par trains de nuit grâce aux chemins de fers autrichiens (ÖBB).

Cet état de fait est un inconvénient de taille aussi bien pour la population du canton que pour le canton lui-même en tant que destination touristique et site économique, d'autant plus que Berne ne possède pas de grand aéroport et que l'aérodrome de Belp est en proie à certaines difficultés. Le Conseil-exécutif écrivait ceci dans sa réponse à l'interpellation 168-2018 : « Certaines liaisons aériennes vers les centres européens et des plaques tournantes (aussi appelées « hubs »), qui viennent compléter des réseaux ferré et autoroutier de bonne qualité, jouent un rôle important pour le site économique et touristique bernois. Les offres de mobilité disponibles dans le canton que cite l'auteur de l'interpellation ne sauraient être considérées comme un substitut aux liaisons internationales. »

Les chemins de fer autrichiens (ÖBB) prouvent que les liaisons ferroviaires de nuit peuvent tout à fait être rentables. A partir de 2021, ils veulent même ouvrir de nouvelles lignes, dont les destinations ne sont toutefois pas encore décidées. De plus, il ressort qu'actuellement le Sud et l'Ouest de l'Europe ne sont pas reliés au réseau des trains de nuit. Il y a là un fort potentiel de nouvelles liaisons intéressantes entre Berne et des villes françaises, espagnoles, portugaises, belges, néerlandaises et italiennes.

Les liaisons internationales entre les villes européennes sont importantes à bien des égards. Pour atteindre les objectifs climatiques de l'Accord de Paris par exemple, il faut transférer les transports par avion vers le rail. Si le Conseil-exécutif s'engage en faveur d'une offre de trains de nuit entre Berne et des villes européennes, il assure à la population du canton une alternative de voyages respectueuse de l'environnement et renforce le canton de Berne en tant que destination touristique et site économique.

Réponse du Conseil-exécutif

Le Conseil-exécutif estime également que les trains de nuit offrent une possibilité attrayante et respectueuse de l'environnement pour voyager confortablement sur de longues distances en Europe. Bien raccorder le canton de Berne au réseau ferroviaire nocturne est important non seulement pour les personnes qui voyagent vers l'étranger, mais encore pour le canton en tant que destination.

Il n'existe plus de liaisons nocturnes actuellement dans le canton de Berne. Le dernier train de nuit a quitté Thoune le 6 avril 2013 à destination de Zurich – Bâle – Amsterdam. Peu avant, fin 2012, la liaison Zurich – Berne – Barcelone avait été supprimée, et encore quelques années auparavant, il s'agissait des trains de nuit à destination de Rome, qui circulaient sur l'axe Löt-schberg-Simplon.

Les sociétés de chemins de fer ont fait valoir des raisons économiques pour supprimer les trains de nuit. La concurrence croissante que représentent les vols de ligne à bas prix et les trains à grande vitesse permettant des liaisons journalières nettement plus rapides a conduit à une baisse de la demande ; et ceci malgré l'augmentation globalement forte des flux de voyageurs, en particulier concernant la navigation aérienne. En outre, compte tenu de l'âge du parc ferroviaire et des exigences techniques plus rigoureuses, des investissements se révélaient nécessaires pour disposer de trains plus modernes.

Au départ de Zurich, des trains de nuit circulent actuellement à destination de Hambourg, Berlin, Prague, Vienne, Graz et Zagreb. Ces liaisons sont toutes exploitées par les chemins de fer autrichiens (ÖBB). Grâce à de bonnes correspondances au départ et à destination de Zurich et de Bâle, ces liaisons revêtent aussi une certaine importance pour le canton de Berne. Les trains de nuit qui relient Milan au sud de l'Italie peuvent également être intéressants pour les personnes en provenance du canton de Berne. Une hausse de la demande est tout à fait envisageable à l'avenir, notamment si le comportement en matière de voyage devait changer, renforcé par la sensibilisation croissante aux problèmes climatiques. Si le canton de Berne joue un rôle-clé dans la commande de transport local et régional, il a peu de moyens d'influence directe sur le transport national et international.

De nouvelles lignes seront ouvertes là où le potentiel est le plus élevé. Concernant le canton de Berne, il pourrait s'agir du trafic touristique à destination de l'Oberland bernois et de la capitale. Par ailleurs, des liaisons ferroviaires nocturnes via Berne sur les axes ouest-est ou nord-sud pourraient présenter un potentiel suffisant. Les CFF ont communiqué fin mai 2019 qu'ils examinaient un aménagement de l'offre de trains de nuit.

Concernant les demandes concrètes de la motion, le Conseil-exécutif prend position comme suit :

1. et 2. Le Conseil-exécutif est disposé à s'informer auprès des chemins de fer autrichiens et des CFF sur leurs intentions de développement de l'offre ferroviaire nocturne et à examiner la possible marge de manœuvre du canton.
3. BLS n'est pas active dans ce secteur d'activité et ne dispose pas du parc ferroviaire approprié. Le Conseil-exécutif est prêt à se renseigner auprès de BLS sur les possibilités d'une entrée sur le marché des trains de nuit.
4. Une coopération du canton avec des villes hors de son territoire peut être indiquée compte tenu du constat découlant du point 1.
5. Le financement de liaisons nationales et internationales et, partant, de trains de nuit également est du ressort des entreprises ferroviaires et n'est pas une tâche de la Confédération ni des cantons. En outre, ÖBB et la communication récente des CFF montrent qu'une offre nocturne deviendra de nouveau intéressante même sans la participation financière de l'Etat. Pour ces raisons et vu sous l'angle des enjeux politico-financiers, il est proposé de rejeter ce point de la motion.

En vue de procéder aux clarifications nécessaires, le Conseil-exécutif propose d'adopter la motion à l'exception du point 5.

Destinataire

- Grand Conseil