



Intervention parlementaire

Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention : 053-2023
Type d'intervention : Motion
Motion ayant valeur de directive : ☒
N° d'affaire : 2023.RRGR.80

Déposée le : 13.03.2023

Motion de groupe : Non
Motion de commission : Non
Déposée par : Grupp (Biel/Bienne, Les Verts) (porte-parole)
Bohnenblust (Biel/Bienne, PLR)
Schneider (Biel/Bienne, UDC)
Dunning (Biel/Bienne, PS)
Bühler (Romont BE, Le Centre)
Messerli (Nidau, PEV)
Gerber (Reconvilier, PEV)
Martin (Ligerz, UDF)
Pichard (Biel/Bienne, PVL)

Cosignataires : 15

Urgence demandée : Non
Urgence accordée :

N° d'ACE : 710/2023 du 21 juin 2023
Direction : Direction des travaux publics et des transports
Classification : Non classifié
Proposition du Conseil-exécutif : **Vote point par point**
Point 1 : Adoption
Point 2 : Adoption
Point 3 : Rejet
Point 4 : Adoption et classement

Les trains biennois méritent mieux qu'une voie de garage

Le Conseil-exécutif est chargé de prendre contact avec les responsables des CFF, du BLS et de la gare de Berne afin de mettre en place les mesures suivantes :

1. Les voies 49/50 pour les arrivées et les départs des trains en provenance et à destination de Bienne et, partant, les liaisons avec le Seeland et le Jura bernois ne peuvent en aucun cas représenter une solution permanente.
2. Il convient de rechercher des solutions pour prévenir la pérennisation de la situation sus-mentionnée, que ce soit par des ajustements de l'horaire, une réorganisation de la gestion des quais, la création de nouvelles lignes diamétrales ou d'autres solutions appropriées.
3. Si aucune alternative viable n'est trouvée au quai 49/50, l'accès depuis et vers le site de l'Île et/ou le quartier de la Länggasse au moyen d'un passage souterrain ou d'une passerelle doit être reconsidéré.
4. La couverture complète du quai 49/50 doit également être reconsidérée en vue de son utilisation à long terme, dans le cadre de solutions permanentes.

Développement :

Depuis le début des travaux d'agrandissement de la gare de Berne en 2019, les trains de la ligne IR 65 Bienne – Berne s'arrêtent sur les voies 49/50. Les voyageuses et les voyageurs doivent parcourir jusqu'à 800 mètres supplémentaires à pied. Cet itinéraire rallongé rend les déplacements difficiles, voire impossibles pour les personnes âgées ou à mobilité réduite, notamment lorsqu'elles doivent prendre une correspondance. Dans les faits, les usagères et usagers moins ingambes doivent se rabattre sur le train régional et ne disposent plus que de deux relations par heure entre Bienne et Berne. Autre corollaire de cette situation : les trains InterRegio sont peu remplis, et les passagères et passagers s'entassent dans les compartiments en tête ou en queue du train.

Cette solution, initialement introduite à titre provisoire et à peu près acceptable à ce titre, devrait maintenant devenir permanente à en croire les services responsables. Pour la ligne qui relie la capitale à la deuxième plus grande ville du canton et à la partie nord du canton, c'est inacceptable.

Diverses pistes ont, semble-t-il, déjà été évoquées, mais sans jamais se concrétiser à cause des efforts potentiels à déployer et par manque de pression venant de l'extérieur. Le Conseil-exécutif est donc appelé à rechercher encore une fois des solutions avec toutes les parties concernées. Parmi les idées à creuser figurent un ajustement de l'horaire ou la mise en place d'un arrêt intermédiaire en gare pour faire monter et descendre les voyageuses et voyageurs.

Il est en outre frappant de constater que seules des rames du BLS et du SOB circulent sur les voies 49/50, mais aucune des CFF. La question se pose de savoir si les CFF ne pratiquent pas ici une politique à deux vitesses et ne défavorisent pas les trains de la concurrence, d'autant plus qu'ils ont dû céder la ligne de l'IR 65 au BLS il y a quelques années. En tant qu'actionnaire majoritaire du BLS, le canton de Berne ne peut pas rester indifférent à cette question car, outre le trafic pendulaire, c'est aussi l'offre touristique des régions du Seeland et du Jura bernois qui est concernée.

La situation a déjà fait l'objet de la motion 279-2019 du député Peter Moser « Gare de Berne : relier la Stadtbachstrasse aux quais 49 et 50 au moyen d'une passerelle piétonne ». À l'époque, tant la motion que la réponse s'inscrivaient encore dans le contexte d'une solution provisoire, pour la durée de la transformation de la gare. Compte tenu du risque de pérennisation de la solution actuelle, il serait judicieux de réexaminer également cette demande ou d'autres options, telles que des passages souterrains à l'extrémité ouest de la gare.

Réponse du Conseil-exécutif

La présente motion porte sur un domaine ressortissant exclusivement au Conseil-exécutif (motion ayant valeur de directive), puisque sa réalisation relève des compétences du Conseil-exécutif à exécuter les actes législatifs, à statuer sur les recours et à remplir les tâches qui lui incombent (art. 90, al. 1, lit. d, f et h de la Constitution du canton de Berne du 6 juin 1993, ConstC). S'agissant de motions de ce type, la latitude du Conseil-exécutif est relativement grande dans l'appréciation du degré de réalisation des objectifs, des moyens à mettre en œuvre et des autres modalités de l'exécution du mandat. Il appartient au Conseil-exécutif de décider en dernier ressort.

Le Conseil-exécutif comprend le mécontentement des voyageuses et voyageurs arrivant ou partant des voies 49 et 50 à Berne. Les chemins d'accès aux voies 49 et 50 depuis le passage souterrain actuel sont longs et peu attractifs. Étant donné que le train InterRegio en provenance de Bienne est le premier train longue distance à entrer en gare de Berne, les voyageuses et

voyageurs qui rejoignent le quai 49 décentré depuis l'est ou partent de celui-ci peuvent avoir l'impression de devoir traverser inutilement une gare peu fréquentée. Dans le cadre de l'agencement des horaires et des aiguillages, il est toutefois judicieux que le premier train s'arrête à l'extérieur de la gare afin de permettre aux trains longue distance suivants d'entrer en gare à l'heure.

Le quai 49/50 a été mis en service dans le cadre de l'agrandissement de la gare de Berne. Ce dernier permettra la création d'un nouveau passage souterrain et de deux nouveaux accès à la gare. La réalisation de ce projet de grande envergure nécessite toutefois la fermeture de voies pendant les travaux. Étant donné que la gare de Berne est surchargée, l'offre actuelle ne peut être garantie que grâce au prolongement de la plateforme d'accès aux voies 49/50 ; la mise en service des voies 49/50 permet ainsi d'éviter de devoir réduire l'offre pendant les travaux.

1. Depuis la mise en service du quai prolongé, le canton est en contact étroit avec les CFF concernant l'occupation des voies en gare de Berne. En raison de l'agencement des horaires actuel, il est judicieux que les trains InterRegio en provenance de Bienne s'arrêtent sur la voie 49 et que les trains RER en direction de Bienne continuent de s'arrêter dans le hall des quais. Le Conseil-exécutif est toutefois conscient que l'occupation actuelle des voies ne contribue pas à l'attractivité des liaisons ferroviaires entre Berne et Bienne. Une fois que la construction du passage souterrain sera achevée et que les voies seront rouvertes, une solution sera recherchée afin que les trains InterRegio en provenance et en direction de Bienne puissent à nouveau s'arrêter dans le hall des quais.
2. Le Conseil-exécutif est disposé à examiner la possibilité de créer de nouvelles liaisons diagonales qui permettront aux trains de s'arrêter dans le hall des quais. Des ajustements de l'horaire ne sont en revanche guère pertinents, car ils détérioreraient sensiblement la situation en matière de correspondances à Bienne, Berne ou Lyss, ce qui diminuerait également l'attractivité de la liaison Berne–Bienne.
3. Un accès depuis et vers le quartier de la Länggasse ou du site de l'Île a été examiné en détail par un bureau d'ingénierie spécialisé sur la base de la motion 279-2019 « Gare de Berne : relier la Stadtbachstrasse aux quais 49 et 50 au moyen d'une passerelle piétonne ». L'analyse a montré qu'une passerelle pour piétonnes et piétons de ce type présenterait un bilan coûts-bénéfices insuffisant et qu'elle serait peu susceptible d'être autorisée.
4. La question de la couverture du quai a déjà été abordée avec les CFF. Ces derniers ont l'intention de compléter la couverture dès que possible. La couverture du quai sera prolongée conformément aux règlements des CFF.

Destinataire
– Grand Conseil