



Intervention parlementaire

Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention :	208-2025
Type d'intervention :	Motion
Motion ayant valeur de directive :	☐
N° d'affaire :	2025.GRPARL.473
Déposée le :	01.09.2025
Motion de groupe :	Non
Intervention de l'organe du GC :	Non
Déposée par :	Esseiva (Bern, PLR) (porte-parole) Kohli (Wabern, Le Centre) Steiner (Boll, PEV) Gasser (Ostermundigen, PVL) Freudiger (Langenthal, UDC) Ritter (Burgdorf, PVL) Hess (Nidau, PLR) Rothenbühler (Lauperswil, Le Centre) Daphinoff (Bern, Le Centre) Berger (Burgdorf, PS) Müller (Innerberg, PS) Marti (Mittelhäusern, UDC)
Cosignataires :	0
Urgence demandée :	Oui
Urgence accordée :	Oui 04.09.2025
N° d'ACE :	1180/2025 du 5 novembre 2025
Direction :	Direction des travaux publics et des transports
Classification :	Non classifié
Proposition du Conseil-exécutif :	Adoption sous forme de postulat

Maintenir la ligne de tram no 6 (Worb–Berne–Fischermätteli) dans l'arrêté sur l'offre de transports publics 2027-2030 si cela n'entraîne pas de coûts supplémentaires pour le canton

Le Conseil-exécutif est chargé de maintenir la ligne de tram n° 6 (Worb–Berne–Fischermätteli) dans l'arrêté sur l'offre de transports publics 2027-2030. Ce maintien sera assorti de la condition que le canton n'assumera aucun coût d'investissement supplémentaire par rapport au remplacement de la ligne par un service de bus.

Développement :

En septembre 2024, dans le cadre d'une votation populaire, la ville de Berne s'est prononcée à plus de 76 % en faveur de la réfection de la ligne de tram n° 6.

Lors de la session d'hiver 2025, le Grand Conseil a précisé dans une déclaration de planification sur le plan intégré mission-financement que le canton ne devait pas participer aux coûts de réfection.

Le tram présente des avantages évidents par rapport au bus, que ce soit au regard du réseau de transports publics pris dans son ensemble (en particulier la problématique liée à la boucle de rebroussement au niveau du Hirschengraben, qui toucherait l'ensemble des pendulaires du canton après l'achèvement de la rénovation de la gare de Berne), de l'efficacité ou du confort. Il est indéniable que la réfection de l'infrastructure de tram coûte plus cher qu'un remplacement de la ligne par un service de bus. Selon les documents de la Ville de Berne, les coûts d'investissement nécessaires au maintien de la ligne de tram sont supérieurs d'environ huit millions de francs à ceux de son remplacement par un service de bus. Les coûts d'exploitation, quant à eux, ne sont pas pris en compte car ils devraient se situer dans un même ordre de grandeur tant pour la solution « tram » que pour la solution « bus ».

Si, au lieu du canton, ce sont des tiers (comme la Ville de Berne) qui prennent en charge les coûts supplémentaires liés aux investissements, il sera possible de respecter l'arrêté pris par le Grand Conseil à la session d'hiver 2025 et, partant, de maintenir la ligne de tram n° 6 (Worb–Berne–Fischermätteli) dans l'arrêté sur l'offre.

Motivation de l'urgence : l'arrêté sur l'offre 2027-2030 figurera parmi les affaires soumises au Grand Conseil au printemps prochain. Si on attend pour la traiter, la présente intervention n'aura plus aucun intérêt.

Réponse du Conseil-exécutif La présente motion charge le Conseil-exécutif de maintenir la ligne de tram n° 6 (Worb–Berne–Fischermätteli) dans l'arrêté sur l'offre de transports publics 2027-2030 à condition que le canton n'ait pas à assumer de coûts d'investissement supplémentaires par rapport au remplacement de la ligne par un service de bus. Du point de vue du Conseil-exécutif, la rentabilité de l'offre commandée est un critère déterminant. Cependant, il estime aussi qu'il est impossible de débattre sur une seule ligne en faisant abstraction de la qualité du système de transport dans son ensemble. Il faut aussi tenir compte d'un système de financement bien rodé dans lequel les communes participent déjà aux investissements du trafic local à hauteur d'un tiers.

Suite à la déclaration de planification mentionnée par les motionnaires, différentes options pour la desserte du quartier du Fischermätteli ont été examinées. Celle-ci nécessitera en tous les cas des investissements à la charge du canton, que ce soit pour la réfection de la ligne actuelle (pour laquelle il faut s'attendre à des coûts plus élevés) ou pour son démantèlement et son remplacement par un service de bus.

Une étude technique ([études et rapports](#)) a permis de fournir d'autres bases de décision en analysant notamment la qualité de l'offre, les répercussions sur les autres modes de transport, l'environnement et l'urbanisme, ainsi que la rentabilité et les risques liés à la mise en œuvre. Les résultats de l'étude indiquent que, d'un point de vue global de politique des transports, la solution actuelle du tram serait à privilégier.

Cette étude est à la base du projet d'arrêté sur l'offre de transports publics 2027–2030 qui sera examiné par le Grand Conseil lors de sa session de printemps. Selon le Conseil-exécutif, les délibérations relatives à l'arrêté sur l'offre représentent le cadre idéal pour aborder la question de la desserte future du quartier du Fischermätteli et de la participation financière complémentaire de la ville de Berne.

Dans le cadre de l'arrêté sur l'offre, le Conseil-exécutif s'exprimera sur les coûts d'investissement et d'exploitation auxquels s'attendre pour les différentes solutions de desserte. Il est en outre disposé à examiner la question d'une participation de tiers si, dans le cadre de la définition de l'offre, le Grand Conseil devait se prononcer dans ce sens.

Destinataire
– Grand Conseil