



# Intervention parlementaire

N° de l'intervention : 046-2021  
Type d'intervention : Interpellation  
Motion ayant valeur de directive : ☐  
N° d'affaire : 2021.RRGR.71

Déposée le : 16.03.2021

Motion de groupe : Non  
Motion de commission : Non  
Déposée par : Feuz (Bern, UDC) (porte-parole)  
Brönnimann (Mittelhäusern, pvl)  
Müller (Orvin, UDC)  
Schneider (Biel/Bienne, UDC)  
Kohler (Spiegel b. Bern, PLR)  
Freudiger (Langenthal, UDC)

Cosignataires : 3

Urgence demandée : Non  
Urgence accordée :

N° d'ACE : du  
Direction : Direction des travaux publics et des transports  
Classification : -

## Le rapport coût-utilité du projet de tram à Ostermundigen est-il encore satisfaisant ?

Le projet de tram à Ostermundigen a atteint l'étape de l'approbation des plans. Or, une zone d'importance majeure, à savoir le périmètre de la gare d'Ostermundigen, n'a pas été incluse dans la procédure. En l'état actuel de la planification, le chantier du tram ne commencerait pas avant 2024, et le tram ne roulerait pas avant 2029 ; les bases de planification datent quant à elles de 2005.

Dans l'intervalle, le secteur des transports a évolué, et les paramètres des pronostics de croissance ont été adaptés. Vu les problèmes constatés lors de la réalisation de projets d'infrastructure de transports, dont les bases ont été posées plus d'une décennie auparavant (Eigerplatz), le principe même du projet de tram à Ostermundigen doit être remis en question.

Le Conseil-exécutif est prié de répondre aux questions suivantes :

1. Les bases du projet de tram à Ostermundigen ont été élaborées en 2005. En 2011 déjà, l'EPFZ jugeait trop optimistes les estimations du nombre de passagères et passagers. Le Conseil-exécutif estime-t-il toujours que les pronostics de croissance sont réalistes ?
2. Pour l'axe Berne-Köniz, qui faisait partie du projet *Tram Region Bern*, aussi bien la conférence régionale de Berne-Mittelland que la ville de Berne et la commune de Köniz sont favorables à l'utilisation de trolleybus à double articulation équipés de batteries. De quelle manière compte-t-on assurer la liaison diamétrale de l'axe du tram vers Ostermundigen (dans l'hypothèse que cet axe soit effectivement réalisé) ?

3. Etant donné que la desserte du quartier de la Rütli à Ostermundigen par le tram s'est avérée trop onéreuse et que l'axe Berne-Köniz sera desservi par un trolleybus à double articulation équipé de batteries, le recours à ce type de véhicule pour l'axe Berne-Ostermundigen jusqu'à la Rütli s'impose pour des raisons économiques. Cela éliminerait aussi la nécessité de mettre en place un bus navette et donc aussi le changement de véhicule pour les passagères et les passagers. Le Conseil-exécutif envisage-t-il une telle solution ? Si ce n'est pas le cas, quelles en sont les raisons ?
4. Les coûts du projet de tram à Ostermundigen sont actuellement estimés à 244,1 millions de francs, dont un peu moins de 130 millions à la charge du canton de Berne. Les plans du projet sont en cours d'approbation. Le Conseil-exécutif part-il du principe que les coûts prévus, notamment en ce qui concerne la part cantonale, seront respectés ? Quelle que soit la réponse : sur quels éléments s'appuie-t-il ?
5. Un trolleybus à double articulation équipé de batteries pour la desserte de l'axe Berne-Ostermundigen jusqu'à la Rütli permettrait vraisemblablement de réduire massivement les coûts à la charge du canton de Berne. Dispose-t-on d'une estimation des coûts d'une telle solution ? Dans la négative, le canton prévoit-il de faire réaliser de telles estimations ?
6. Les trolleybus à double articulation équipés de batteries peuvent se passer de caténaire sur une partie de leur trajet. Cela permettrait de répondre aux critiques dont continuent de faire l'objet certaines portions du tracé (Viktoriastrasse et Ostermundigenstrasse) en maintenant les arbres longeant ces allées. Qu'en pense le Conseil-exécutif ?
7. Dans le message adressé au peuple avant la votation, les responsables reconnaissaient que des bus à double articulation permettraient d'assurer les capacités nécessaires au moins jusqu'en 2035. Quelles sont aujourd'hui les raisons qui s'opposeraient à une suspension du projet de tram à Ostermundigen jusqu'en 2030 et à la mise en place, dans un premier temps, d'une ligne de trolleybus à double articulation sur la ligne 10 existante, dans l'optique de reprendre sur des bases actualisées la planification d'une ligne de tram sur cet axe, le cas échéant (d'autant plus que la capacité du réseau RER est elle aussi en train d'être augmentée) ?

Destinataires

– Grand Conseil