

Intervention parlementaire. Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention: 279-2019
Type d'intervention: Motion
Motion ayant valeur de directive: ☐
N° d'affaire: 2019.RRGR.350

Déposée le: 25.11.2019

Motion de groupe: Non
Motion de commission: Non
Déposée par: Mentha (Liebefeld, PS) (porte-parole)
Moser (Biel/Bienne, PLR)
Kohli (Bern, PBD)
Klauser (Bern, Les Verts)

Cosignataires: 42

Urgence demandée: Oui
Urgence accordée: Oui 28.11.2019

N° d'ACE: 65/2020 du 29 janvier 2020
Direction: Direction des travaux publics et des transports
Classification: –
Proposition du Conseil-exécutif: **Adoption et classement**



Gare de Berne : relier la Stadtbachstrasse aux quais 49 et 50 au moyen d'une passerelle piétonne

Le Conseil-exécutif est chargé d'intervenir auprès des CFF pour qu'une passerelle piétonne reliant l'extrémité ouest du nouveau quai (voies 49/50) de la gare de Berne à la Stadtbachstrasse soit installée au profit des usagers et usagères.

Développement :

Dans le cadre du chantier « Avenir de la gare de Berne », le prolongement du quai (voies 49/50) est entré en fonction au début du mois de novembre. Cette nouvelle installation, qui s'étend sur près de 800 mètres et s'articule en partie sur deux étages, remplace et compense le nombre croissant de quais que les travaux mettent tour à tour hors service. Le trottoir de la Stadtbachstrasse longe l'extrémité ouest de ce quai, à environ 25 mètres de distance. Pourtant, le projet des CFF ne prévoit aucune liaison – impliquant de traverser au maximum quatre voies – avec le quartier de Stadtbach.

Les usagers et usagères qui arrivent sur les voies 49 et 50 se retrouvent dans tous les cas obligés de faire marche arrière sur une distance allant jusqu'à 400 mètres pour rejoindre la « Welle », où se trouve le pont qui surmonte les voies 1 à 13, avant de pouvoir entrer dans la gare, prendre une correspondance ou rejoindre le centre-ville.

La nouvelle installation ferroviaire est loin de susciter l'enthousiasme du public. Le maire de Bienne est depuis intervenu auprès des CFF (voir l'article paru dans *Der Bund* le 14 novembre 2019).

Pour les personnes qui habitent ou travaillent dans le quartier de Stadtbach et de Muesmatt ou sur le site de l'Ile, il est contrariant de devoir faire un long détour allant jusqu'à 800 mètres (et ce quotidiennement dans bien des cas) pour rejoindre la « Welle » et ensuite revenir sur ses pas. Compte tenu des charges considérables et des coûts totaux des transformations de la gare, du peu que coûterait la construction d'une passerelle permettant de traverser les 25 mètres qui séparent l'extrémité de la voie et la Stadtbachstrasse, et de la longue durée des travaux prévus dans le cadre du projet « Avenir de la gare de Berne », ce détour est un manque d'égards pour la clientèle des CFF, ce qui va à l'encontre de la relation client et de la logique marketing de cette entreprise de transports publics. La passerelle demandée serait une bonne solution pour éviter aux usagers et usagères ce long détour. En tant qu'entreprise orientée client, les CFF devront accueillir favorablement cette proposition. Le quartier est un ensemble immobilier apprécié qui offre un nombre non négligeable de places de formation et de postes de travail ; c'est aussi le chemin le plus court pour se rendre à différents instituts de l'Université de Berne. Les nombreux postes de travail du site de l'Hôpital de l'Ile seront nettement plus accessibles à pied avec une passerelle.

Motivation de l'urgence : Le nouveau « terminal » ferroviaire est entré en fonction récemment. Il est donc urgent d'agir, dans l'intérêt des usagers et usagères des CFF et BLS mais aussi pour que les transports publics restent attractifs dans la ville et le canton de Berne. Si la mise en œuvre de la présente motion nécessite des moyens cantonaux supplémentaires, ceux-ci devront être intégrés au prochain crédit-cadre d'investissement pour les transports publics, ce qui ne pourra être garanti que si l'intervention est traitée rapidement.

Réponse du Conseil-exécutif

Le Conseil-exécutif peut comprendre la requête des motionnaires. Le prolongement du quai ainsi que les nouvelles voies 49 et 50 permettent de garantir l'ensemble de l'offre ferroviaire pendant les travaux de transformation de la gare de Berne (nouvelle gare souterraine RBS et nouvelles installations publiques CFF). Pour les usagers et usagères, la situation actuelle implique un détour, notamment pour les personnes qui habitent les quartiers avoisinants. L'idée d'une passerelle s'impose à première vue. Un premier examen sommaire a toutefois révélé que les hypothèses de la motion étaient beaucoup trop optimistes en matière de faisabilité, de coûts, de financement et de potentiel.

Concernant la faisabilité du projet, les premiers examens sur place ont révélé qu'une passerelle permettant d'accéder à la Stadtbachstrasse n'est pas réalisable pour des raisons de place. La Stadtbachstrasse se situerait à un niveau inférieur de 4 à 5 mètres par rapport à la passerelle qui enjambrerait les voies. Comme mentionné dans l'intervention parlementaire, la distance de près

de 25 mètres entre l'extrémité ouest du quai et la Stadtbachstrasse est effectivement plutôt faible. La largeur de 8 mètres de la Stadtbachstrasse (deux étroits trottoirs compris) est toutefois insuffisante pour aménager un escalier reliant la passerelle au trottoir.

L'espace disponible est un peu moins restreint dans la zone du portail du tunnel Donnerbühl, qui comprend une surface triangulaire d'une longueur de près de 20 mètres pour une largeur de 10 mètres. Mais cette surface est elle aussi clairement insuffisante pour y aménager un nouvel accès à la gare. Dans ce secteur, il faudrait en effet traverser huit voies et la portée d'une passerelle serait de 45 mètres. Pendant les travaux de transformation de la gare, une partie de la zone du portail du tunnel est toutefois déjà utilisée pour l'entreposage de matériaux de construction et n'est plus disponible.

Le prolongement du quai a été dimensionné de sorte à ce que les usagers et usagères puissent accéder aux voies 49 et 50. Selon une première estimation des CFF et de l'Office fédéral des transports, les flux de personnes liés à un nouvel accès à la gare ne seraient pas gérables sans réaliser d'importantes mesures au niveau de la sécurité.

La construction d'une passerelle aurait un impact sur le programme de construction actuel et pourrait entraîner des retards. La passerelle ou l'accès à la passerelle, pour peu que ce projet soit réalisable, entraînerait des coûts très élevés. Dans les faits, un nouvel accès à la gare serait synonyme, en plus des coûts pour la passerelle, de coûts supplémentaires, notamment pour des mesures de sécurité et des emplacements à vélos. Les premières estimations parlent de plus de dix millions de francs. Etant donné qu'il s'agirait d'une commande supplémentaire du canton, ni la Confédération ni les CFF ne participeraient au financement. Ce dernier incomberait en totalité au canton.

En comparaison avec le nombre total de voyageurs, le bénéfice potentiel pour les quartiers concernés est relativement faible. On estime que près d'un pour cent des usagers et usagères profiteraient de la construction d'une passerelle. Le quartier de la Länggass dispose déjà d'un accès à la gare. En ce qui concerne l'accessibilité du site de l'Ile, une étude d'opportunité comprenant plusieurs variantes d'accès est en cours d'élaboration. Le Conseil-exécutif est convaincu que l'examen en cours aboutira à une solution optimale pour l'accès au site de l'Ile.

Les résultats de l'évaluation ont montré que la passerelle n'est pas réalisable. Les clarifications souhaitées par les motionnaires ayant été effectuées, le Conseil-exécutif propose l'adoption et le classement de cette motion.

Destinataire

- Grand Conseil