



Intervention parlementaire

Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention :	018-2024
Type d'intervention :	Motion
Motion ayant valeur de directive :	☐
N° d'affaire :	2024.RRGR.37
Déposée le :	04.03.2024
Motion de groupe :	Oui
Motion de commission :	Non
Déposée par :	Le Centre (Riem, Iffwil) (porte-parole) Le Centre (Eigenmann, Bern) Le Centre (Rothenbühler, Lauperswil)
Cosignataires :	7
Urgence demandée :	Oui
Urgence accordée :	Non 07.03.2024
N° d'ACE :	683/2024 du 26 juin 2024
Direction :	Direction des travaux publics et des transports
Classification :	Non classifié
Proposition du Conseil-exécutif :	Rejet

Gare routière de Neufeld - une histoire sans fin

Le Conseil-exécutif est chargé :

1. de mettre en évidence l'importance d'une gare routière pour le canton de Berne ;
2. de présenter les possibilités offertes au canton pour qu'une réalisation immédiate du projet soit rendue possible ;
3. de soutenir financièrement la construction du terminal d'autocars ;
4. de faire en sorte que le canton loue lui-même le terrain à l'OFROU et y installe une société d'exploitation.

Développement :

L'état de la gare routière à Neufeld est depuis des années totalement insatisfaisant et indigne de la ville et du canton de Berne. Son assainissement doit être entrepris de toute urgence. C'est en ces termes que débute le développement de la motion 020-2015 « Terminal d'autocars à Neufeld ». Contrairement à la réponse que le Conseil-exécutif avait donnée à l'époque et à la fiche de mesures de la conception régionale des transports et de l'urbanisation (CRTU) de Berne-Mittelland, la construction de la gare routière prévue pour les années 2015 à 2018 n'a pas eu lieu. À noter que la responsabilité de la planification incombe à la ville de Berne.

La société d'exploitation privée (ASTAG, Carverein) a entre-temps résilié le contrat de location et souhaite se défaire de la responsabilité de l'exploitation du terrain. Ce bien-fonds idéalement situé appartient à la Confédération et est mis à disposition par l'OFROU. Une gare routière à Neufeld est importante pour la ville, mais aussi pour le canton de Berne. Selon un communiqué de presse de l'ASTAG de 2021, en moyenne 38 autocars desservent le terminal de Neufeld

chaque jour. Outre les bus longue distance, cette gare revêt aussi une grande importance pour les voyages de groupes en car. L'avantage d'une gare routière est qu'elle garantit une protection pour des conditions convenables de descente et de montée des passagères et passagers et évite les arrêts « sauvages » en ville et dans la région.

Les sociétés concessionnaires de lignes de bus longue distance et les voyages de groupes en car se heurtent manifestement à des réticences politiques. Si tel n'était pas le cas, cette désolante histoire autour de la gare routière, qui dure depuis une vingtaine d'années, aurait trouvé une issue depuis bien longtemps. Ces réticences ne sont certainement pas dues aux coûts des travaux du dernier projet valable, qui ne dépassaient pas les cinq millions de francs. Quant à l'exploitation du terminal, elle était censée s'autofinancer.

Il convient de rappeler qu'outre les touristes, beaucoup d'étudiantes et d'étudiants et de travailleuses et travailleurs étrangers sont tributaires de transports en commun bon marché. Les liaisons vers l'Europe de l'Est, les Balkans et l'Europe du Sud-Ouest en bus longue distance sont très abordables. Nombre de voyageuses et voyageurs ne peuvent pas se permettre d'acheter des billets de train et d'avion car ils sont considérablement plus onéreux. Un lieu de départ et d'arrivée décent ne requiert pas beaucoup de confort, mais au moins une salle d'attente protégée de la pluie, et définitivement plus qu'une simple cabine de toilette mobile. La situation actuelle est une vilaine vitrine pour les passagères et passagers, chauffeuses et chauffeurs de car et sociétés exploitantes. Qui plus est, elle témoigne d'une faible considération envers les personnes se déplaçant en bus. Le canton de Berne aussi a une responsabilité qu'il se doit d'assumer envers les voyageuses et voyageurs et les personnes qui exercent leur métier sur tout le territoire cantonal. Le Conseil-exécutif doit participer, en collaboration avec la ville de Berne, à trouver une solution au plus vite.

Motivation de l'urgence : en raison de la résiliation par son exploitant, il est possible que l'accès au terrain soit déjà fermé ce printemps.

Réponse du Conseil-exécutif

Les bus longue distance jouent un rôle de premier plan pour les liaisons proposées au départ de Berne et à destination de plusieurs pays d'Europe. En particulier pour les personnes se rendant dans les Balkans, au Portugal, en Espagne et au sud de l'Italie, où les liaisons ferroviaires sont parfois mauvaises, les liaisons internationales par bus constituent un élément important de l'offre de transports ainsi qu'une option bon marché comparée à l'avion. Depuis plusieurs années, des liaisons de bus longue distance existent entre les grandes villes d'Europe, la plupart étant assurées à l'heure actuelle par FlixBus. Au départ de Berne, des liaisons directes sont proposées en direction du nord de l'Italie, de la France, de l'Allemagne, de la République tchèque, de l'Espagne et de la Slovaquie. La gare routière de Berne Neufeld constitue, et de loin, le principal lieu de départ du canton de Berne. L'importance de son rôle est indéniable et le Conseil-exécutif estime qu'une analyse supplémentaire n'apporterait aucune valeur ajoutée.

Conformément aux bases légales de la Confédération et du canton de Berne, le marché du transport transfrontalier de personnes est libéralisé. Dans ce contexte de marché libre, ni la Confédération ni les cantons n'accordent de subventions. Dans le canton de Berne, la mise à disposition d'arrêts pour les bus longue distance relève de manière générale de la responsabilité des communes – un système qui a fait ses preuves dans la pratique. Les possibilités d'influence dont dispose le Conseil-exécutif pour accélérer la réalisation du projet de terminal sont donc minces. Le canton, la région et la ville de Berne organisent toutefois régulièrement des rencontres pour évoquer ensemble ce type de projet.

Le Conseil-exécutif concède aux auteurs de la présente motion que l'état actuel de la gare routière de Neufeld présente un standard de qualité nettement insuffisant pour la ville de Berne. Cette dernière a mis sur pied un projet destiné à améliorer la situation, qui est partie intégrante du projet d'agglomération de 4^e génération. Dans ce cadre, la Confédération et le canton se sont engagés à soutenir l'amélioration de l'infrastructure à l'aide de contributions financières importantes. Le canton verse par ailleurs des subventions au projet qui permet d'améliorer la desserte des transports publics locaux et régionaux. Le Conseil-exécutif considère qu'un financement supplémentaire ne serait pas judicieux.

À la suite du départ du gardien employé par la société Carterminal Neufeld (GCTN) à la fin février 2024, la ville de Berne a mis en place des mesures immédiates afin de garantir une poursuite sans interruption de l'exploitation du terminal d'autocars, en collaboration avec la société Autoeinstellhalle Waisenhausplatz AG (AWAG), propriétaire et exploitante de l'installation P+R voisine. À l'heure actuelle, des mesures sont mises en place pour continuer à assurer son fonctionnement jusqu'à la mise en service du nouveau terminal d'autocars. La ville élabore par ailleurs un modèle de financement et d'exploitation solide pour ce dernier. Le Conseil-exécutif part donc du principe que l'exploitation du terminal de Neufeld se poursuivra à l'avenir et que les travaux de modernisation de l'installation seront mis en œuvre au cours des prochaines années. Par conséquent, le Conseil-exécutif considère qu'il n'est pas nécessaire de faire appel à une autre société d'exploitation.

Destinataire
– Grand Conseil