

Intervention parlementaire. Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention : 136-2017

Type d'intervention : Motion

Motion ayant valeur de directive : ☐

N° d'affaire : 2017.RRGR.369

Déposée le : 08.06.2017

Motion de groupe : Non

Motion de commission : Non

Déposée par : Daetwyler (Saint-Imier, PS) (porte-parole)

Cosignataires : 12

Urgence demandée : Non

Urgence accordée :

N° d'ACE : 1113/2017 du 25 octobre 2017

Direction : Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie

Classification : –

Proposition du **Adoption sous forme de postulat**

Conseil-exécutif :



Assurer le développement à moyen/long terme de la ligne du Pied du Jura

Le Conseil-exécutif est chargé de prendre les mesures nécessaires pour assurer le développement de la ligne du Pied du Jura.

Pour l'avenir à moyen et long terme, il est indispensable de :

1. rétablir la cadence à 30 mn vers l'aéroport de Zurich et la Suisse orientale ;
2. introduire la cadence à 30 mn entre Bienne et Lausanne, et ajouter un troisième train Bâle – Genève Aéroport, de façon à rétablir une liaison sans changement de train entre Bâle et l'Arc lémanique.

Ces mesures sont à coordonner avec les cantons de l'Arc jurassien.

Développement :

La ligne du Pied du Jura est un x très allongé avec à l'ouest les branches de Lausanne et de Genève, et à l'est les branches de Bâle et de Zurich, avec un tronc commun entre Longeau et Bussigny.

Depuis le changement d'horaire 2016, la desserte de la ligne a subi deux détériorations importantes :

- l'abandon, présenté comme temporaire, des liaisons directes Bâle – Arc lémanique, qui est une des conséquences des travaux autour de Lausanne connus sous Léman 2030 ;
- la limitation à Zurich gare principale de l'ICN y arrivant/partant autour de la minute 00, alors qu'à partir de Rail 2000, il continuait sa route de/vers Zurich Aéroport et St-Gall. En d'autres termes, la cadence à 30 mn vers Zurich Aéroport et la Suisse orientale a été ramenée à une cadence à 60 mn, alors que l'on vient d'investir des centaines de millions de francs dans la ligne diamétrale de Zurich, construite précisément pour faciliter le transit est – ouest. La ligne du Pied du Jura doit aussi bénéficier de cet investissement. Cette détérioration s'explique essentiellement par un nombre insuffisant de trains ICN, une partie continuant à rouler dans le tunnel de base du Gothard, les CFF n'ayant pas été capables de commander dans les délais le matériel roulant nécessaire ;
- Ces prestations doivent être introduites ou réintroduites dans les meilleurs délais.

Réponse du Conseil-exécutif

Le développement et l'aménagement de l'offre et de l'infrastructure ferroviaires à l'échelle nationale relèvent de la compétence de la Confédération et les cantons sont invités à participer aux procédures.

Pour ce faire, dans le cadre de ses échanges techniques et de ses prises de position, le canton de Berne se fonde toujours sur les positions des conférences régionales et des conférences régionales des transports (CRT). Les demandes formulées dans la motion correspondent à celles de la CRT Bienne – Seeland – Jura bernois. Elles sont connues du Conseil-exécutif et ce dernier les soutient.

Il n'est cependant pas exclu que les exigences concrètes formulées aux points 1 et 2 de la présente motion puissent entrer en contradiction avec des demandes d'horaire importantes pour d'autres régions du canton. Le canton de Berne ne pourra donc intervenir en faveur de ces demandes que dans la mesure où elles ne font pas obstacle à des solutions qui seraient meilleures pour l'ensemble du canton. C'est la raison pour laquelle le Conseil-exécutif ne peut pas approuver la motion sans réserve et propose d'adopter cette dernière sous forme de postulat.

Destinataire

- Grand Conseil