

## Intervention parlementaire. Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention: 114-2015  
Type d'intervention: Motion  
Motion ayant valeur de directive: ☐  
N° d'affaire: 2015.RRGR.344  
  
Déposée le: 19.03.2015  
  
Motion de groupe: Non  
Motion de commission: Non  
Déposée par: Keller (Hinterkappelen, Les Verts) (porte-parole)  
Brönnimann (Mittelhäusern, pvl)  
Stähli (Gasel, PBD)  
  
Cosignataires: 2  
  
Urgence demandée: Non  
Urgence accordée:  
  
N° d'ACE: 917/2015 du 12 août 2015  
Direction: Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie  
Classification: –  
Proposition du Conseil-exécutif: **Rejet**



### Révision du réseau de transports publics de l'agglomération bernoise

Le Conseil-exécutif est chargé de revoir en profondeur le réseau de transports publics de l'agglomération bernoise. Le travail sera effectué par des experts indépendants, en collaboration avec la Conférence régionale Berne-Mittelland. Il faudra notamment étudier les différentes possibilités de faire des arrêts de RER de nouveaux points de jonction de la desserte fine.

Les conclusions de cette étude seront présentées dans un rapport adressé au Grand Conseil.

Développement :

La population d'Ostermundigen et celle de Köniz ont refusé le projet *Tram Region Bern*, qui prévoyait le remplacement de la ligne de bus 10 par une nouvelle ligne de tram. La déception est grande dans de nombreux milieux politiques. Et même si, à Ostermundigen, on essaie d'organiser une nouvelle votation sur la branche est de la ligne de tram, ce rejet bloque le développement du réseau bernois de tram, d'autant plus que les fonds cantonaux réservés au projet ne sont aujourd'hui plus disponibles.

Dans la motion 263-2014 de Bruno Vanoni, les Verts demandent au Conseil-exécutif de prendre les mesures nécessaires pour que l'échec du projet *Tram Region Bern* n'entraîne pas une évolution défavorable des transports publics. Le point 1 de cette motion, qui charge le Conseil-exécutif d'exposer dans un rapport ses vues sur le développement des transports publics dans la région de Berne, devrait maintenant être précisé.

L'abandon du projet peut en effet être mis à profit pour réfléchir aux questions de fond. Or, une telle pause de réflexion s'impose de toute urgence. Le réseau de transports publics de l'agglomération bernoise a été conçu au début du 20<sup>e</sup> siècle. A l'époque où Berne était une petite ville de 60 000 habitants, l'option des lignes monocentriques, convergeant toutes vers la gare, était adaptée. L'agglomération compte aujourd'hui 230 000 habitants, mais la conception n'a pas changé, même si entretemps les lignes tangentielles et la desserte fine ont fait leur apparition. Le trafic a aujourd'hui atteint des proportions telles qu'en bien des endroits, les véhicules des transports publics ont du mal à circuler. Les fréquences de BernMobil sont telles que les véhicules se gênent mutuellement, notamment à Zytglogge et Hirschengraben. Le RER, créé il y a bientôt dix ans, est venu compléter l'excellente desserte fine de BernMobil. Cette nouvelle offre est en outre rapide (le trajet entre la gare d'Ostermundigen et celle de Berne dure par exemple 12 minutes avec le bus 12 [9 arrêts] contre 8 minutes avec le RER [1 arrêt]).

La pause mentionnée devrait être mise à profit pour soumettre cette conception centenaire à l'analyse d'experts indépendants. Le potentiel d'ajustement entre BernMobil et le RER devrait être mis en évidence. Compte tenu de l'exiguïté du centre-ville, il faudrait envisager également l'option polycentrique. Le but n'est pas de rechercher la fréquentation optimale des lignes de BernMobil, mais des liaisons optimales, rapides, au sein de l'agglomération d'une part et avec le centre-ville d'autre part, qui évitent les points névralgiques où se forment les bouchons.

### **Réponse du Conseil-exécutif**

La révision et le développement de l'offre de transports publics dans la région de Berne relèvent fondamentalement de la compétence de la Conférence régionale de Berne-Mittelland, en collaboration avec le canton. Ce travail est effectué dans le cadre de la conception régionale des transports et de l'urbanisation (CRTU) Berne-Mittelland, et lors de l'élaboration du schéma d'offre régional. Ces tâches donnent systématiquement lieu à un examen en profondeur de la conception des transports. Il n'y a donc pas lieu pour le Conseil-exécutif de déroger aux responsabilités légales en faisant effectuer un examen supplémentaire de l'ensemble du réseau de TP dans l'agglomération bernoise.

Un tel examen cantonal entraînerait de plus le blocage de projets en cours basés sur le concept actuel. Ainsi de l'extension partielle du RER, par exemple, qui doit permettre d'ici à 2025 d'introduire la cadence au quart d'heure (au moins) sur toutes les lignes de l'agglomération de Berne. Pour que cela soit possible, il est nécessaire au préalable de réaliser différents grands projets d'infrastructure : de réaménager la gare de Berne, notamment, de procéder à des désenchevêtrements au Wylerfeld et à Ausserholligen, d'augmenter la capacité des voies dans la vallée de l'Aar, et de prolonger les quais de très nombreux arrêts du RER. Un examen cantonal de la conception fondamentale des transports publics remettrait en question le travail effectué jusqu'ici sur ces projets importants.

Toutes les analyses effectuées à ce jour ont de plus montré qu'une révision en profondeur du système des TP dans la région de Berne n'était ni nécessaire ni judicieuse. Du fait des conditions topographiques et spatiales, de la taille de la ville, de la structure de l'habitat et des besoins en matière de transport, un système de TP rayonnant à partir du centre de la ville de Berne et complété par des nœuds de correspondance entre le RER et la desserte fine, ainsi par que des lignes tangentielles, constitue aujourd'hui encore la solution la meilleure. Pour une part essentielle des usagers des TP, le point de départ, ou la destination, se situe au centre-ville. En chiffres absolus, ce sont les arrêts entre la Tour de l'Horloge et Hirschengraben qui enregistrent le plus de passagers qui entrent et sortent des transports publics. Les lignes tangentielles ou les nœuds de TP en dehors du centre ne permettent de décharger le centre-ville que de manière limitée, et enregistrent une fréquentation relativement modeste. Une comparaison entre la gare de Berne et l'arrêt RER de Wankdorf l'illustre bien : alors que 250 000 passagers par jour accèdent aux transports publics ou les quittent à la gare de Berne, seuls 10 800 passagers en font de même à l'arrêt Wankdorf, qui constitue cependant une halte RER importante.

En résumé, on peut constater qu'un examen cantonal de la stratégie globale irait à l'encontre des responsabilités fixées, et serait à la fois inutile et inefficace. Il engendrerait par ailleurs des frais superflus. Tous les examens effectués jusqu'ici ont montré clairement que le système existant était le plus approprié, et qu'il était susceptible d'être développé. Un nouvel examen de la stratégie globale serait extrêmement exigeant en termes de coûts, de temps et de personnel, et entraînerait de plus un blocage de longue durée ou la remise en question de nombreux projets importants actuellement en voie d'être réalisés.

#### Destinataire

- Grand Conseil