



Intervention parlementaire

Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention : 033-2024
Type d'intervention : Motion
Motion ayant valeur de directive : ☐
N° d'affaire : 2024.RRGR.53

Déposée le : 05.03.2024

Motion de groupe : Non
Motion de commission : Non
Déposée par : Ritter (Burgdorf, PVL) (porte-parole)
Berger (Burgdorf, PS)
Rüfenacht (Burgdorf, PS)
Bossard-Jenni (Oberburg, PEV)
Rothenbühler (Lauperswil, Le Centre)
Fischer (Bätterkinden, UDC)
Rappa (Burgdorf, Le Centre)
Elsaesser (Kirchberg BE, PLR)
de Quervain (Bern, Les VERT-E-S)
Sutter (Langnau i.E., UDC)
Bärtschi (Lützelflüh, UDC)
Gfeller (Schangnau, UDC)
Gschwend-Pieren (Lyssach/Oberburg, UDC)
Aebi (Hellsau, UDC)
Tanner (Ranflüh, UDF)

Cosignataires : 0

Urgence demandée : Non
Urgence accordée :

N° d'ACE : 687/2024 du 26 juin 2024
Direction : Direction des travaux publics et des transports
Classification : Non classifié
Proposition du Conseil-exécutif : **Adoption**

Renforcer l'offre ferroviaire dans l'Emmental

Le Conseil-exécutif est prié de contacter les responsables de la Confédération (Office fédéral des transports), des CFF et de BLS et d'exiger que :

1. les départs et arrivées sur la voie 50 de la gare de Berne pour les trains en provenance et en direction de Berthoud (desserte de l'Emmental) ne deviennent pas une solution définitive ;
2. le nombre de relations entre Berne et Berthoud passe de 4 à 6 par heure (cadence de 10 min.) au minimum durant les heures de pointe ;
3. les liaisons grandes lignes directes pour rallier Zurich depuis l'Emmental et spécialement depuis Berthoud soient conservées dans l'étape d'aménagement 2035 (EA 2035). Dans ce contexte, il faut également veiller à l'attractivité de l'offre de liaisons en direction de Zurich et de son aéroport.

Développement :

Le Grand Conseil souhaite développer l'offre de transports publics, comme en témoigne l'adoption de la motion 133-2021 « Transports publics dans le canton de Berne : passer à la vitesse supérieure ? » à la session de printemps 2022. Le texte inclut explicitement les zones urbaines et rurales du canton. Pour le développement économique de l'Emmental, il est particulièrement important d'offrir des liaisons de qualité avec les agglomérations de Berne et de Zurich.

Le point 1 concerne la situation plus qu'insatisfaisante en gare de Berne et les départs et arrivées sur la voie 50. Les très longues distances à parcourir à pied pour se rendre du quai au hall de la gare sont au-delà du tolérable. Cette situation irrite et fait fuir les voyageuses et voyageurs et doit être changée au plus vite.

Le point 2 demande une augmentation de la cadence sur l'axe Berthoud–Berne aux heures de pointe pour passer à un train toutes les 10 minutes au lieu de 15. Avec le développement de la gare de Berthoud tel que prévu dans le programme de développement stratégique (PRODES A52040) des CFF, les infrastructures nécessaires à l'augmentation du nombre de relations de 4 à 6 par heure seront disponibles, rendant cette augmentation fondamentalement possible. Enfin, vu le développement territorial attendu de l'agglomération de Berthoud ces 10 à 20 prochaines années, il est essentiel de développer une offre de transports publics de qualité et de renforcer le positionnement de la commune en tant que hub régional disposant de liaisons avec le réseau national.

Le point 3 porte sur les liaisons directes actuelles qui relient chaque heure l'Emmental, et spécialement Berthoud, à Zurich. La suppression de ces liaisons directes constituerait un appauvrissement certain de l'offre ferroviaire pour l'Emmental. En outre, l'espace économique zurichois, les institutions de formation (EPF, université, etc.) ainsi que l'aéroport de Zurich doivent rester accessibles depuis Berthoud grâce à des relations attractives (un seul changement, temps de trajet ne dépassant pas sensiblement 90 minutes).

Réponse du Conseil-exécutif

Le Conseil-exécutif comprend le mécontentement des personnes arrivant à Berne sur les voies 49 et 50 ou partant de celles-ci. Le chemin à parcourir depuis le passage souterrain actuel jusqu'aux voies 50 et 49 est long et peu agréable.

Le quai desservant les voies 49/50 a été mis en service dans le cadre de la transformation de la gare de Berne, qui comprend la construction d'un nouveau passage souterrain et de deux nouveaux accès à la gare. La réalisation de ce projet d'envergure nécessite la fermeture de certaines voies au trafic durant les travaux. La gare de Berne atteignant ses limites de capacité, le maintien de l'offre actuelle pendant les travaux ne peut se faire qu'à condition de poursuivre l'utilisation des voies 49/50. Sans ces dernières, l'offre aurait dû être réduite.

En raison de la configuration actuelle de l'horaire, il s'avère judicieux que le train InterRegio 35 concerné venant de Coire–Zurich–Olten–Berthoud arrive sur la voie 50 et rebrousse en direction de Zurich après 15 minutes. Un rebroussement de l'IR35 sur une voie principale de la halle des quais rendrait impossible un arrêt des trains RER circulant via la ligne diamétrale.

Le Conseil-exécutif est conscient du fait que le plan d'occupation des voies actuel ne contribue pas à l'attractivité de l'offre ferroviaire entre Berne et Berthoud. Depuis la mise en service du quai prolongé, le canton est en contact étroit avec les CFF au sujet du plan d'occupation des voies en gare de Berne. Il va continuer à tout mettre en œuvre pour que les trains InterRegio en

provenance de Berthoud puissent de nouveau partir de la halle des quais une fois que les voies fermées seront ouvertes au trafic.

L'étape d'aménagement PRODES 2035 adoptée au niveau fédéral vise à long terme un développement de l'offre entre Berne et Berthoud. Dans le cadre de l'étape d'aménagement 2035, il est prévu de passer de quatre liaisons actuellement à six liaisons par heure entre Berne et Berthoud. Les trains InterRegio et les RER rapides passant par le tunnel du Grauholz circuleront à 15 minutes d'intervalle et seront complétés par le RER roulant à la cadence semi-horaire via Zollikofen. Six trains devraient donc circuler entre Berne et Berthoud chaque heure, mais pas toutes les 10 minutes. Le Conseil-exécutif regrette qu'il ne soit pas possible de faire circuler des trains supplémentaires entre Berne et Berthoud avant la mise en œuvre de l'étape d'aménagement 2035, en raison d'un manque de disponibilités en gare de Berne et au niveau des voies d'accès. Dès que l'étape d'aménagement mentionnée sera mise en œuvre et donc qu'il sera possible de développer l'offre, la proposition correspondante sera soumise au Grand Conseil dans le cadre d'un arrêté sur l'offre.

L'Office fédéral des transports révisé actuellement le concept d'offre 2035 adopté dans le cadre de l'étape d'aménagement 2035. Les raisons de cette révision sont l'abandon du système de compensation du roulis pour les trains InterCity Genève–Berne–Zurich–Saint-Gall ainsi que les nouvelles bases de planification des CFF. Les cantons et les entreprises ferroviaires participent aux travaux.

Le canton de Berne s'est déjà engagé auprès de la Confédération en faveur du maintien des trains InterRegio Berne–Berthoud–Olten à destination de Zurich. Conformément à l'état d'avancement des travaux de révision, la Confédération prévoit actuellement un maintien de la cadence semi-horaire sur cette ligne.

Destinataire
– Grand Conseil