

Intervention parlementaire

N° de l'intervention: 182-2016

Type d'intervention: Motion

Motion ayant valeur de directive: ☐

N° d'affaire: 2016.RRGR.883

Déposée le: 12.09.2016

Motion de groupe: Non

Motion de commission: Non

Déposée par: Brönnimann (Mittelhäusern, pvl) (porte-parole)
Aebersold (Bern, PS)
Stähli (Gasel, PBD)
Dürermuth (Thun, PS)
Lanz (Thun, UDC)
de Meuron (Thun, Les Verts)
Köhler (Spiegel b. Bern, PLR)
Kipfer (Münsingen, PEV)

Cosignataires: 0

Urgence demandée: Oui

Urgence accordée: Oui 24.11.2016

N° d'ACE: du

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

Classification: –

Proposition du

Conseil-exécutif:



Offre de transports publics dans la zone Berne-sud - Thoun

Le Conseil-exécutif est chargé de présenter un rapport détaillant le potentiel, l'urgence et les coûts approximatifs des projets de transport public suivants :

1. prolongation des lignes RBS de la gare CFF de Berne en direction de l'Hôpital universitaire de l'Ile ;
2. amélioration des infrastructures de la gare ferroviaire autour de l'Europaplatz à Berne, dans la perspective du nouveau campus de la HESB ;
3. prolongation de la ligne de tram Bernmobil 3 jusqu'à la gare RER de Berne-Weissenbühl et amélioration de cette gare pour en faire un nœud de correspondance reliant les lignes RER S3 et S4 au réseau Bernmobil ;

4. prolongation de la ligne de tram Bernmobil 9 en direction de Wabern-Kleinwabern-Kehrsatz et raccordement au réseau RER ;
5. construction d'un nouvel arrêt RER au PDE Thoune Nord ;
6. charges d'intérêt actuelles liées au préfinancement, par le canton de Berne, des projets d'infrastructure pour les échéances à 5, 10, 15 et 20 ans (fourchette indicative).

Développement :

La région de Berne Sud connaît un développement fulgurant. En ville de Berne, le développement du site de l'île et de la Haute école spécialisée bernoise, par exemple, conduira à une très forte augmentation du trafic pendulaire en provenance de tout le canton. Pour la région de Berne, la zone Berne-Ausserholligen-Weyermannshaus exerce un attrait comparable à Zurich-West pour l'agglomération de Zurich. Si le canton envisage sérieusement de développer rapidement le PDE Berne-Ausserholligen-Weyermannshaus (projet de campus de la HESB, projet prioritaire pour le logement), il serait bien avisé de planifier dès aujourd'hui le développement de la gare RER de l'Europaplatz à Berne.

La région de Berne-Köniz-Gümbel-Thoune se caractérise elle aussi par son dynamisme en tant que zone résidentielle et économique. Le trafic individuel touche à ses limites au quotidien, avec la formation de bouchons à Belp et Wabern. Sur cet axe, l'offre de transports publics doit être étendue par la transformation de la gare de Weissenbühl en nœud de correspondance avec le réseau Bernmobil et par la prolongation de la ligne de tram 9. BLS a d'ores et déjà décidé de doubler la voie sur ce tronçon.

A Thoune, la construction d'une nouvelle gare RER au PDE Thoune Nord s'impose de toute urgence. Les prévisions y tablent sur quelque 6700 nouveaux emplois d'ici 2030. Le programme d'agglomération de deuxième génération pour Thoune et le rapport explicatif sur le plan de quartier pour la desserte du PDE de Thoune Nord posent le cadre en ce qui concerne l'aménagement du territoire et les incidences sur le trafic. Le canton serait bien avisé d'améliorer les conditions générales de la mobilité dans l'agglomération de Berne mais aussi à Thoune.

L'examen d'opportunité réalisé en 2008, la conception régionale des transports et de l'urbanisation (CRTU) de 2010 et le projet « Avenir de la gare de Berne » contiennent des mesures visant à améliorer l'offre de transport public. Divers projets sont en cours tandis que d'autres dormiront sans doute encore bien des années dans un tiroir avant de voir le jour. Il serait toutefois irresponsable de ne pas empoigner à bras-le-corps les projets les plus urgents, au seul motif que la Confédération ne pourra contribuer à leur financement qu'à la faveur d'un futur programme d'agglomération. Les problèmes de circulation dans la région de Berne Sud – Thoune subsisteront et même s'aggraveront au cours des dix prochaines années. Un constat confirmé par une récente analyse conduite par la Conférence régionale des transports de Berne-Mittelland, qui exige le rajout immédiat de bus supplémentaires sur la ligne 10, tout en précisant expressément qu'il s'agit uniquement d'une mesure transitoire pour quelques années.

Plutôt que de miser sur un projet global, il serait judicieux d'étoffer et de mieux raccorder le réseau actuel par endroits. Compte tenu de la forte surcharge de la gare de Berne à l'avenir, il importe d'aiguiller autant que possible le trafic pendulaire vers le réseau de desserte de proximité de Bernmobil dans les gares régionales. Le réseau foncièrement organisé autour de la gare CFF

de Berne devrait, à l'avenir, être structuré de manière plus polycentrique autour des centres secondaires de la région de Berne. A ce titre, la construction de la gare souterraine RBS devrait être mise à profit pour prolonger la ligne RBS en direction de l'Hôpital universitaire de l'Ile. Les coûts liés à une telle extension, estimés à 100 millions de francs, se tiennent avec ceux qui résulteraient de l'aménagement d'un arrêt supplémentaire à l'Hôpital de l'Ile, pour un débit de trafic estimé à plus de 10 000 personnes par jour.

La situation de refinancement actuelle représente une aubaine et devrait perdurer encore quelques années. Il faut saisir cette fenêtre d'opportunité stratégique. A l'heure actuelle, le canton devrait s'acquitter de taux d'intérêt pour le refinancement largement inférieurs à 1 pour cent. Il doit saisir cette opportunité au lieu de se plaindre de sa faible capacité financière, d'espérer des versements plus élevés dans le cadre de la péréquation financière fédérale et de jalouser le développement de Zurich et de l'arc lémanique.

Motivation de l'urgence : Différents projets de construction étant déjà en cours de planification, il faut rapidement élucider la question de la stratégie de transports.