

Mercredi (matin) 16 septembre 2015

Interpellations de la Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie

80 2015.RRGR.102 Interpellation 045-2015 Müller (Berne, PLR) Tram Region Bern: que peut-on encore sauver?

N° de l'intervention: 045-2015
Type d'intervention: Interpellation
Déposée le: 22.01.2015
Déposée par: Müller (Berne, PLR) (porte-parole)
Cosignataires: 0
N° d'ACE: 685/2015 du 3 juin 2015
Direction: TTE

Tram Region Bern: que peut-on encore sauver?

Il semblerait que les frais d'étude du projet Tram Region Bern s'élèvent à 30 millions de francs. Compte tenu du fait que le projet a été refusé par le peuple, il s'agit d'une somme qui mérite qu'on s'y attarde. Apparemment, les appels d'offre concernant la 4^e étape avaient également été menés avant la votation, avec ce que cela suppose de dépenses pour le canton et les soumissionnaires. Mais personne ne semble s'en émouvoir.

Dans ces conditions, le Conseil-exécutif est prié de répondre aux questions suivantes :

1. Quels ont été les coûts pour le canton ? Quels « travaux préliminaires » au sens large ont provoqué ces coûts ?
2. Qu'est-ce qui peut encore être exploité ?
3. Quels ont été les coûts pour les soumissionnaires ? Ont-ils été indemnisés ?
4. Était-ce correct d'aller autant dans le détail et de mener déjà des pourparlers de conciliation ?
5. Les travaux préparatoires, très avancés (le chantier aurait dû commencer tout de suite après la votation), ont-ils généré des surcapacités dans l'administration ?
6. A-t-on conclu des contrats avec des tiers qui ont ensuite dû être dénoncés ?
7. Procéderait-on de la même manière aujourd'hui ? Que ferait-on différemment dans un cas similaire ?
8. Qui est responsable ?

Réponse du Conseil-exécutif

1. Pour la planification et l'étude du projet Tram Region Bern, le canton de Berne a dépensé au total 30 millions de francs, contribution des communes bernoises incluse. Les fonds destinés à l'élaboration de l'avant-projet, du projet de construction et de certains volets du projet d'exécution pour la branche de tram en direction d'Ostermundigen et pour l'Eigerplatz ont été octroyés dans le cadre de différents crédits. Parallèlement, des travaux de planification ont été réalisés pour le nœud de transports collectifs d'Ostermundigen, pour le deuxième axe de tram traversant le centre ville de Berne et pour l'agrandissement du dépôt de trams de la Bolligenstrasse. Suite au rejet du Tram Region Bern par les communes d'Ostermundigen et de Köniz, la délégation des autorités a décidé d'annuler les crédits correspondants non encore utilisés, en conservant les résultats des travaux de planification.
2. Fondamentalement, toutes les bases de planification restent entièrement d'actualité et sont susceptibles d'être réexploitées lors de projets ultérieurs. Les problèmes de capacité de la ligne 10 existent toujours, et la recherche de solutions à court, moyen et long terme pourra s'appuyer sur tous les résultats du projet Tram Region Bern. Aujourd'hui, les travaux sont poursuivis pour les éléments concrets suivants :

- le prolongement du tram en direction de Kleinwabern, pour lequel il existe un projet de construction qui pourra être mis en œuvre dès que la Confédération et le canton auront alloués les fonds requis ;
 - en ville de Berne, le réaménagement de l'Eigerplatz et le remplacement des voies au Breitenrain (les sous-projets Viktoriaplatz et Moserstrasse s'inscrivaient dans le cadre du Tram Region Bern) ; ces deux chantiers doivent être soumis au scrutin des habitants et habitantes avant la fin de l'année ;
 - la transformation du nœud de transports collectifs d'Ostermundigen, qui doit continuer indépendamment de la solution relative au réseau de desserte fine et sous la direction de la commune, en collaboration avec le canton et les CFF ;
 - la mise sur pied et le développement du système de gestion des transports de la région bernoise, qui se fonde elle aussi sur les études réalisées.
3. Les soumissionnaires privés les plus divers ont participé sur mandat à l'élaboration des fondements de l'étude de projet Tram Region Bern. Les contrats ont été conclus et les décisions d'adjudication rendues sous réserve de l'approbation des organes compétents en matière de finances. Tous les travaux antérieurs à la votation populaire de septembre 2014 ont donné lieu à une indemnisation.
4. Oui. Le projet de construction a été élaboré afin que la population dispose d'éléments concrets assortis d'une évaluation des coûts fiable au moment de voter. En raison de la nécessité toujours plus urgente d'intervenir sur la ligne 10, l'objectif était de passer rapidement à la réalisation à l'issue de la votation. C'est la raison pour laquelle, en accord avec les communes concernées, la procédure d'approbation des plans a été lancée, les projets d'exécution préparés et les premiers travaux mis au concours et adjugés pour certaines parties du projet. Une telle procédure est aussi courante dans d'autres projets majeurs de transports publics.
5. Non. Aucun poste supplémentaire n'a été créé dans l'administration cantonale en relation avec le projet Tram Region Bern. Le rejet de ce dernier n'entraîne donc pas de surcapacités au sein de l'administration. Les problèmes de circulation du corridor Köniz–Ostermundigen perdurent et continueront d'occuper les offices cantonaux compétents. Différents mandats à des tiers ont en revanche dû être dénoncés ou annulés.
6. Oui.
7. Fondamentalement oui. L'expérience montre toutefois que même les procédures les plus participatives impliquant très largement la population ne garantissent pas l'acceptation des grands projets d'infrastructure. Il conviendra donc à l'avenir de se demander s'il n'est pas nécessaire de prendre certaines décisions de principe relatives à la réalisation plus tôt dans le déroulement du projet. Toutefois, de telles décisions de principe reposeraient alors sur des estimations de coûts imprécises et sur des informations de détail manquantes, au moins en partie. C'est pourquoi une telle procédure n'était pas habituelle jusqu'à présent.
8. L'issue possiblement négative des décisions populaires relève des aléas de la démocratie directe. Les travaux de planification du Tram Region Bern constituaient un projet commun avec une responsabilité partagée entre les pouvoirs législatifs et exécutifs, tant au niveau cantonal que communal.

