

Intervention parlementaire. Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention : 285-2019
Type d'intervention : Motion
Motion ayant valeur de directive : ☐
N° d'affaire : 2019.RRGR.356

Déposée le : 25.11.2019

Motion de groupe : Non
Motion de commission : Non
Déposée par : Speiser-Niess (Zweisimmen, UDC) (porte-parole)
Krähenbühl (Unterlangenegg, UDC)
Josi (Wimmis, UDC)
Amstutz (Sigriswil, UDC)

Cosignataires : 1

Urgence demandée : Oui
Urgence accordée : Non 28.11.2019

N° d'ACE : 351/2020 du 1^{er} avril 2020
Direction : Direction des travaux publics et des transports
Classification : –
Proposition du Conseil-exécutif : **Vote point par point**
Points 1 à 3 : rejet
Point 4 : adoption et classement



Amélioration des conditions de circulation pour les pendulaires entre Spiez et Interlaken Ost

Le Conseil-exécutif est chargé :

1. d'aménager, dans le cadre des travaux relatifs au point de croisement à Leissigen, des quais accessibles aux personnes en situation de handicap à Leissigen et Därligen ;
2. de rendre publiques les nouvelles connaissances acquises sur le projet de point de croisement à Leissigen et ses répercussions (mise en service, vérité des coûts, rentabilité et impact sur l'environnement) et de les prendre dûment en compte dans la décision relative à l'aménagement des quais ;
3. de procéder à une nouvelle analyse approfondie des conditions de circulation routière entre Spiez et Interlaken Ost. Il est impératif que l'OFROU apporte une réponse formelle au sujet du problème de sécurité posé par la bretelle d'accès à l'A8 de Därligen.

4. de faire un comparatif de l'impact CO₂ des variantes train-bus et bus-voiture.

Développement :

Les conditions de circulation sur le tronçon Spiez-Interlaken sont connues pour être compliquées, surtout aux heures de pointe. Les embouteillages réguliers rendent la circulation difficile. Un embouteillage génère, comme on le sait, des coûts supplémentaires pour l'économie mais aussi des émissions de CO₂, qui peuvent être considérablement réduites grâce au train.

Le 23 mars 2017, le Grand Conseil a pris une décision incompréhensible, préférant une desserte par bus entre Spiez et Interlaken à compter de 2021 à une desserte par train et par bus, comme c'est le cas à l'heure actuelle. Lors des débats au Grand Conseil, des informations et des déclarations erronées ont été fournies. Le Conseil-exécutif s'est engagé, par la voix de l'OFROU, à entreprendre des mesures pour améliorer les conditions de circulation (bretelle d'accès à l'A8 de Därligen). L'OFROU continue d'affirmer, comme déjà évoqué dans l'étude de juin 2016, que la bretelle d'accès de Därligen ne peut pas être modifiée.

Au vu de cette étude menée en juin 2016 par l'office des transports publics et de la coordination des transports du canton de Berne mais aussi d'études et de clarifications privées, l'échec de la solution prévue, et qui sera probablement mise en œuvre en 2020, de la desserte par bus de Leissigen lors de la prochaine période d'arrêté sur l'offre est une réalité. L'infrastructure routière (A8), qui expose les usagers et usagères à des dangers supplémentaires, ne permet pas, sur de nombreux créneaux, de garantir la stabilité et la fiabilité de l'horaire. Non seulement les temps de parcours par la route seront plus longs, mais le confort et la sécurité en pâtiront aussi considérablement. Pour le bon fonctionnement des transports publics, la variante mixte train-bus (système hybride) offre des solutions beaucoup plus durables aux communes de Leissigen et Därligen. Seul un système hybride de meilleure qualité peut contribuer à la poursuite du développement dynamique des communes, de la population et du tourisme et, en fin de compte, à une amélioration de l'assiette de l'impôt. Une analyse approfondie de la rentabilité d'une solution hybride laisse présager des économies conséquentes. En cette période de sensibilisation aux problèmes climatiques (bilan de CO₂), la recherche de solutions d'avenir est de rigueur.

Un transfert des transports publics du rail vers la route va à l'encontre de toute logique. Des spécialistes de renom des transports et du climat défendent d'ailleurs la solution inverse. Il n'est pas concevable que les pendulaires soient contraints, en raison de cette décision clairement erronée, de revenir au transport individuel. Il en découle la nécessité ultime d'aménager les quais au nouveau point de croisement de Leissigen – d'une part, pour un trafic hybride (train-bus) et, d'autre part, pour les urgences (accidents et incidents) dans la région – en l'absence de possibilités de contournement.

On a procédé entre-temps à de très nombreuses clarifications. Ces dernières ont permis d'aboutir à un nouvel état des lieux qui, s'il est sincèrement pris en compte dans le débat, aura un impact durable évident.

Conclusion : Des informations importantes et pertinentes ont été mises au jour. Les nouvelles données opérationnelles, financières, économiques et écologiques doivent être prises en compte de toute urgence dans les fondements de l'offre de transports publics pour la période 2022 à 2025. Il faut dès à présent prévoir des travaux pour aménager des quais accessibles aux personnes en situation de handicap.

Motivation de l'urgence : Les débats et les négociations concernant l'offre de transports publics pour la période 2022 à 2025 battent leur plein au sein des communes et des conférences régionales des transports. Il s'agit de la dernière possibilité existante pour procéder à des adaptations judicieuses et durables.

Réponse du Conseil-exécutif

En mars 2017, au terme d'un débat approfondi, le Grand Conseil a adopté, dans le cadre de l'arrêté sur l'offre de transports publics 2018-2021, la desserte de Därligen, Leissigen et Faulensee par bus. Cette décision était motivée par un mandat du Grand Conseil qui demandait d'examiner l'actuelle desserte de Spiez – Interlaken par le train. Une étude de 2016 élaborée par le canton en collaboration avec les régions, les communes et les entreprises de transport avait servi de base de décision.

Depuis l'édiction de l'arrêté du Grand Conseil en mars 2017, la nouvelle desserte s'est concrétisée et devrait, comme souhaité par ce dernier, être mise en œuvre en décembre 2020.

Les travaux suivants ont été réalisés :

- L'offre détaillée de bus a été élaborée en impliquant les communes et les régions. De nouvelles liaisons en bus sont prévues pour remplacer les trains circulant aujourd'hui à la cadence horaire. Aux heures de pointe le matin, à midi et le soir, des bus assureront une cadence semi-horaire. Par ailleurs, aux heures d'école, des bus circuleront directement jusqu'au centre scolaire de degré secondaire d'Interlaken. L'horaire a été conçu de manière à ce que les temps de correspondance avec les trains du trafic longue distance à Spiez soient suffisants.
- Etant donné que, dans les débats, l'accès à l'A8 de Därligen Est a été qualifié de dangereux, le canton, la Confédération et les communes de Därligen et Leissigen ont examiné ensemble un nouvel accès à l'A8 en direction d'Interlaken à Därligen Ouest. La nouvelle voie d'accès de Därligen Ouest qui devait remplacer celle de Därligen Est a cependant été refusée par la commune de Därligen et le projet n'a pour cette raison pas été poursuivi.

Pendant des travaux dans le secteur de la jonction Därligen Est, la vitesse maximale avait été provisoirement limitée à 50 km/h durant l'été 2018. Les effets de cette réduction de la vitesse avaient fait l'objet d'observations et d'évaluations. En outre, la manière dont la bretelle d'accès de Därligen Est fonctionnait au niveau de la sécurité et des temps d'attente avait pu être examinée. Les résultats avaient montré que les temps d'attente ne posaient pas problème. La demande du canton de maintenir la réduction de la vitesse a été refusée par l'Office fédéral des routes (OFROU). Selon ce dernier, aucune multiplication des accidents n'a été constatée à Därligen Est et la perturbation des flux de trafic engendrée par une réduction locale de la vitesse risquerait de créer de nouveaux accidents.

- Le BLS a élaboré un projet de rallongement du point de croisement à Leissigen, indispensable pour les nouveaux trains longue distance des CFF devant circuler entre Zurich et Interlaken. Par rapport aux prévisions faites précédemment, les coûts ont pu être drastiquement réduits. Le projet se trouve actuellement en phase d'approbation auprès de la Confédération et devrait faire l'objet d'une décision durant l'année en cours.
- Le Parlement fédéral a décidé d'introduire pour le trafic longue distance la cadence semi-horaire entre Berne et Interlaken dans le cadre de l'étape d'aménagement 2035 de l'infrastructure ferroviaire, et ce grâce à un engagement décisif du canton en faveur de

cette amélioration de l'offre. Selon les estimations actuelles, elle devrait être effective dans environ dix ans.

- Des projets d'adaptation des arrêts de bus aux personnes en situation de handicap dans les communes de Därligen, Leissigen et dans une partie de celle de Spiez ont été élaborés et devraient être réalisés d'ici à la fin de l'année. Si ces projets sont retardés en raison des oppositions, les arrêts existants pourront continuer à être utilisés.
- La mise au concours de la nouvelle ligne de bus entre Spiez et Interlaken constitue déjà une base solide qui montre les effets sur le plan financier d'une offre de desserte par bus : la nouvelle offre permet d'économiser environ 250 000 francs par an. L'introduction de la cadence semi-horaire et la suppression des trains régionaux directs reliant Spiez et Interlaken toutes les deux heures, permettra une économie supplémentaire d'environ 1,3 millions de francs.

Du point de vue du Conseil-exécutif, depuis le débat au Grand Conseil de mars 2017, aucun nouvel élément susceptible de remettre en question la décision du Grand Conseil n'est connu. Les nouvelles connaissances disponibles n'ont fait que confirmer la faisabilité et les effets économiques positifs de la desserte par bus.

La solution hybride proposée par des personnes de Leissigen d'une desserte alternée par le train et le bus est considérée comme problématique en raison des différents lieux de départ. Par ailleurs, l'offre est certes vraiment attractive pour Leissigen, mais elle l'est beaucoup moins pour Därligen et Faulensee du fait de l'irrégularité et des lacunes en matière de cadence. Enfin, les besoins du public scolaire ne sont pas suffisamment pris en considération. En outre, des investissements seraient nécessaires pour les quais de Därligen et Leissigen.

Le Conseil-exécutif prend position comme suit sur les propositions concrètes de la motion :

1. Le projet d'un nouveau point de croisement plus long à Leissigen est un projet d'infrastructure de BLS. L'infrastructure nationale et régionale est financée par la Confédération. Il est actuellement en phase d'approbation et l'aménagement des quais entraînerait une modification de projet et des coûts supplémentaires d'environ un million de francs. Ces derniers devraient être financés par le canton. L'utilité des quais serait en outre faible : d'une part, les trains directs qui font la navette entre Spiez et Interlaken seront supprimés dans une dizaine d'années quand la cadence semi-horaire du trafic longue distance sera introduite entre Berne et Interlaken ; d'autre part, l'arrêt des trains longue distance tôt le matin comme c'est le cas aujourd'hui n'est pas garanti selon un courrier des CFF de novembre 2019 adressé à l'Office des transports publics et de la coordination des transports. Le Conseil-exécutif rejette ce point.
2. L'élaboration du projet de BLS pour le nouveau point de croisement plus long à Leissigen a révélé que la construction d'un quai à Leissigen entraîne des frais d'environ un million de francs. Il a été en majeure partie tenu compte des demandes qui provenaient de Leissigen dans le projet de BLS. Le point de croisement a ainsi été raccourci, l'installation de transport de marchandises de Leissigbad redimensionnée et la ligne d'alimentation de Leissigen enterrée. Le Conseil-exécutif n'est au courant d'aucune autre information importante. Sur la base des répercussions connues, la décision a déjà été prise. Aussi le Conseil-exécutif rejette-t-il ce point.

3. Les conditions de circulation entre Spiez et Interlaken, et en particulier la voie d'accès à l'A8 Därligen Est ont été analysées. Le 4 avril 2019, l'office cantonal compétent et la Conférence régionale de l'Oberland oriental ont invité l'OFROU à réduire la vitesse dans la voie d'accès à l'autoroute de Därligen Est pour accroître la sécurité. Dans sa prise de position écrite du 4 juin 2019, l'OFROU a décliné leur proposition en invoquant pour motif qu'une réduction locale de la vitesse était jugée disproportionnée et qu'en cas de recours elle ne serait donc pas réalisable. Dans le secteur de la jonction Därligen Est, l'OFROU ne constate pas de fréquence d'accidents qui justifierait une réduction locale de la vitesse. La réponse contraignante de l'OFROU est ainsi donnée par sa lettre du 4 juin 2019. Compte tenu de cette lettre et sur la base des clarifications mentionnées, il n'y a pas lieu de procéder à une nouvelle analyse. Aussi le Conseil-exécutif rejette-t-il ce point.
4. L'impact sur l'environnement du train et du bus est présenté dans le rapport consacré à la ligne Spiez – Interlaken de juin 2016. Selon les spécialistes qui ont été mandatés, les bus diesel ont un bilan carbone plus élevé que le train. Mais les écarts sont à pondérer en fonction du mode de production de l'électricité et de la technologie de propulsion utilisée par le bus. En ce qui concerne la consommation d'énergie primaire par rapport aux kilomètres parcourus, le train affiche un bilan plus négatif que le bus en raison de la taille et du poids plus élevé des véhicules. La représentation de l'impact CO₂ est disponible dans le rapport. Le Conseil-exécutif est donc prêt à adopter ce point et à le classer.

Destinataire

- Grand Conseil