



Intervention parlementaire

Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention :	138-2022
Type d'intervention :	Motion
Motion ayant valeur de directive :	☐
N° d'affaire :	2022.RRGR.232
Déposée le :	15.06.2022
Motion de groupe :	Non
Motion de commission :	Non
Déposée par :	Bossard-Jenni (Oberburg, PEV) (porte-parole) Steiner (Boll, PEV) Rüfenacht (Burgdorf, PS) de Quervain (Bern, Les Verts) Ritter (Burgdorf, pvl)
Cosignataires :	0
Urgence demandée :	Non
Urgence accordée :	
N° d'ACE :	1045/2022 du 19 octobre 2022
Direction :	Direction des travaux publics et des transports
Classification :	Non classifié
Proposition du Conseil-exécutif :	Vote point par point Point 1 : adoption sous forme de postulat Point 2 : adoption et classement

Développement des transports publics dans l'Emmental

Le Conseil-exécutif est chargé de ce qui suit :

1. s'agissant de la décision relative à l'offre de transports publics pour les périodes d'horaires 2026 à 2029, les liaisons ferroviaires passent à la cadence au quart d'heure aux heures de pointe, au moins au départ de Hasle-Rüegsau en direction de Berne, et vice-versa,
2. des possibilités de parking-relais attrayantes sont mises à disposition à proximité des gares.

Développement :

Dans la stratégie de mobilité globale du canton de Berne, le Conseil-exécutif définit les principes « gérer le trafic, le transférer et éviter son augmentation ». Sur la route cantonale n° 23, les pics de trafic du matin et du soir se traduisent régulièrement par une surcharge en différents points sur l'axe entre Berthoud et Hasle. Outre les entreprises et l'industrie, le trafic individuel motorisé représente une grande partie de ce volume de trafic, avec statistiquement 1,1 personne par véhicule. Afin d'offrir aux usagères et usagers de la route d'autres moyens de transport attrayants, il faut que les transports publics passent à la cadence au quart d'heure aux heures de pointe. L'objectif doit consister à relever la part des transports publics dans la répartition modale et à faciliter les déplacements en moyens de transport combinés. À cet effet,

il faut augmenter la capacité et l'attrait des parkings-relais des gares, par exemple grâce à des places de stationnement gratuites ou des cartes mensuelles pour un stationnement à la journée.

Réponse du Conseil-exécutif

Le canton de Berne poursuit une approche globale dans sa politique des transports. Conformément à l'article 34 de la Constitution cantonale, les cantons et les communes veillent à ce que les transports publics soient sûrs et économiques, respectent l'environnement et économisent l'énergie. Ils encouragent les transports publics et l'adoption de moyens de transport respectueux de l'environnement. La stratégie de mobilité globale 2022 du canton concrétise ce mandat constitutionnel à travers les axes directeurs suivants, applicables au trafic : « éviter », « transférer », « gérer » et « mettre en réseau ». Ce dernier axe, qui est nouveau, a notamment pour objectif de promouvoir la mobilité combinée et l'intermodalité via la mises en place d'interfaces de transport.

Le Conseil-exécutif est conscient de la charge de trafic existant entre Berthoud et Hasle-Rüegsau. Conformément aux directives stratégiques mentionnées plus haut, le projet de réaménagement du réseau routier Berthoud–Oberburg–Hasle vise à améliorer les conditions, en vue d'un aménagement attractif des accès aux gares.

Dans le cadre de l'étape d'aménagement PRODES 2035 décidée au niveau fédéral, il est prévu à long terme de mettre en place une cadence au quart d'heure entre Hasle-Rüegsau et Berthoud. Le RER accéléré circulera toutes les demi-heures au départ/en direction de Berne et assurera les correspondances en direction d'Olten. Deux trains régionaux au départ de Berthoud assureront quant à eux une correspondance semi-horaire avec l'InterRegio en direction de Berne.

À l'heure actuelle, le S4 Thoue–Berne– Berthoud–Langnau, le S44 Thoue–Berne–Berthoud–Sumiswald et le train régional Soleure–Berthoud–Thoue circulent à la cadence horaire entre Berthoud et Hasle-Rüegsau, garantissant ainsi une liaison ferroviaire toutes les 25 minutes au minimum. Les deux RER continuent en direction de Berne et assurent la correspondance en direction d'Olten à Berthoud. Une correspondance avec le train régional est par ailleurs assurée grâce à l'InterRegio en direction de Berne.

Si une quatrième liaison horaire était mise en place, celle-ci devrait proposer une correspondance avec le deuxième train grandes lignes en direction de Berne afin de tenir compte des principaux flux de voyageuses et voyageurs. Cela signifie que le train régional supplémentaire devrait circuler quelques minutes seulement après le passage du S4. Cette adaptation requerrait deux compositions de train, qui se croiseraient dans la région d'Oberburg. Les coûts que cela entraînerait seraient très élevés, notamment au vu de la courte durée du trajet. Le nœud ferroviaire de Berne ne disposant pas des capacités nécessaires, il n'est pas possible de mettre en service des trains supplémentaires en direction de Berne avant la mise en œuvre de l'étape d'aménagement 2035.

Vient s'ajouter à cela le fait que l'ordonnance cantonale sur l'offre de transports publics définit des valeurs de référence concernant le taux d'occupation et le taux de couverture des coûts des transports publics. Il serait très probablement impossible d'atteindre les objectifs fixés si l'on introduisait l'offre supplémentaire. Une augmentation notable de la fréquentation n'est à prévoir que lorsque la chaîne de transport en direction de Berne deviendra plus attractive grâce à l'étape d'aménagement PRODES 2035. Pour cette raison, il est probable que le degré de

couverture des coûts des trains régionaux Berthoud–Hasle-Rüegsau(–Thoune), qui n’atteignait déjà pas en 2019 avant la pandémie les objectifs fixés dans l’ordonnance sur l’offre, continuerait à se dégrader.

Conformément à la conception régionale des transports et de l’urbanisation (CRTU) de la Conférence régionale de l’Emmental, il est prévu de renforcer le positionnement de Hasle-Rüegsau comme plateforme des transports publics. L’objectif principal est de garantir des correspondances efficaces et fiables entre le bus et le train ainsi qu’entre les transports publics et le vélo. Selon la CRTU, il n’est pas nécessaire de développer l’offre de parkings-relais (P+R). L’objectif sera plutôt d’examiner les possibilités de garantir la chaîne de transport, et ce également dans les zones à faible densité de population, grâce à des offres adaptées à la demande dans des gares appropriées de l’Emmental et d’aménager la liaison avec les transports publics de la manière la plus attractive possible.

Le Conseil-exécutif prend position comme suit sur les différents points de la motion :

1. Le Grand Conseil élabore l’arrêté sur l’offre de transports publics 2026-2029 sur la base des demandes émanant des conférences régionales et des conférences régionales des transports. Dans ce contexte, il faudrait donc que la Conférence régionale de l’Emmental soumette une demande de renforcement des liaisons ferroviaires entre Berthoud et Hasle-Rüegsau. Le Conseil-exécutif se chargera ensuite d’étudier la proposition.
2. À l’heure actuelle, Hasle-Rüegsau compte 28 places de stationnement P+R et Oberburg, six places. Berthoud Steinhof ne possède pas d’offre, le parking-relais de la gare de Berthoud proposant déjà des liaisons ferroviaires plus attractives. Le prix des cartes de stationnement s’élève à 6 francs pour une journée, 30 francs pour un mois et 300 francs une année. Cette tarification permet aux personnes qui ont besoin de leur voiture pour se rendre à la gare, que ce soit de manière ponctuelle ou quotidienne (p. ex. pour se rendre au travail), d’utiliser les transports publics à des coûts avantageux.

L’offre P+R à Hasle-Rüegsau et Oberburg, située à proximité directe des gares et proposant des tarifs adéquats, est donc aujourd’hui déjà considérée comme suffisante. Une offre n’est pas nécessaire à Berthoud Steinhof. En accord avec la CRTU Emmental et la stratégie de mobilité globale du canton, le Conseil-exécutif estime donc qu’il n’est pas nécessaire de renforcer encore l’offre P+R. Il considère plus judicieux de soutenir les efforts entrepris conjointement par la commune de Hasle bei Burgdorf et le BLS afin de renforcer le positionnement de la gare de Hasle-Rüegsau comme plateforme des transports publics, objectif poursuivi dans le cadre du projet prévu de réaménagement sans obstacles de la gare routière et de la gare ferroviaire.

Destinataire
– Grand Conseil