



Intervention parlementaire

Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention : 046-2021
Type d'intervention : Interpellation
Motion ayant valeur de directive : ☐
N° d'affaire : 2021.RRGR.71

Déposée le : 16.03.2021

Motion de groupe : Non
Motion de commission : Non
Déposée par : Feuz (Bern, UDC) (porte-parole)
Brönnimann (Mittelhäusern, pvl)
Müller (Orvin, UDC)
Schneider (Biel/Bienne, UDC)
Kohler (Spiegel b. Bern, PLR)
Freudiger (Langenthal, UDC)

Cosignataires : 3

Urgence demandée : Non
Urgence accordée :

N° d'ACE : 668/2021 du 2 juin 2021
Direction : Direction des travaux publics et des transports
Classification : -

Le rapport coût-utilité du projet de tram à Ostermundigen est-il encore satisfaisant ?

Le projet de tram à Ostermundigen a atteint l'étape de l'approbation des plans. Or, une zone d'importance majeure, à savoir le périmètre de la gare d'Ostermundigen, n'a pas été incluse dans la procédure. En l'état actuel de la planification, le chantier du tram ne commencerait pas avant 2024, et le tram ne roulerait pas avant 2029 ; les bases de planification datent quant à elles de 2005.

Dans l'intervalle, le secteur des transports a évolué, et les paramètres des pronostics de croissance ont été adaptés. Vu les problèmes constatés lors de la réalisation de projets d'infrastructure de transports, dont les bases ont été posées plus d'une décennie auparavant (Eigerplatz), le principe même du projet de tram à Ostermundigen doit être remis en question.

Le Conseil-exécutif est prié de répondre aux questions suivantes :

1. Les bases du projet de tram à Ostermundigen ont été élaborées en 2005. En 2011 déjà, l'EPFZ jugeait trop optimistes les estimations du nombre de passagères et passagers. Le Conseil-exécutif estime-t-il toujours que les pronostics de croissance sont réalistes ?
2. Pour l'axe Berne-Köniz, qui faisait partie du projet *Tram Region Bern*, aussi bien la conférence régionale de Berne-Mittelland que la ville de Berne et la commune de Köniz sont favorables à l'utilisation de trolleybus à double articulation équipés de batteries. De quelle manière compte-t-on assurer la liaison diamétrale de l'axe du tram vers Ostermundigen (dans l'hypothèse que cet axe soit effectivement réalisé) ?

3. Etant donné que la desserte du quartier de la Rüti à Ostermundigen par le tram s'est avérée trop onéreuse et que l'axe Berne-Köniz sera desservi par un trolleybus à double articulation équipé de batteries, le recours à ce type de véhicule pour l'axe Berne-Ostermundigen jusqu'à la Rüti s'impose pour des raisons économiques. Cela éliminerait aussi la nécessité de mettre en place un bus navette et donc aussi le changement de véhicule pour les passagères et les passagers. Le Conseil-exécutif envisage-t-il une telle solution ? Si ce n'est pas le cas, quelles en sont les raisons ?
4. Les coûts du projet de tram à Ostermundigen sont actuellement estimés à 244,1 millions de francs, dont un peu moins de 130 millions à la charge du canton de Berne. Les plans du projet sont en cours d'approbation. Le Conseil-exécutif part-il du principe que les coûts prévus, notamment en ce qui concerne la part cantonale, seront respectés ? Quelle que soit la réponse : sur quels éléments s'appuie-t-il ?
5. Un trolleybus à double articulation équipé de batteries pour la desserte de l'axe Berne-Ostermundigen jusqu'à la Rüti permettrait vraisemblablement de réduire massivement les coûts à la charge du canton de Berne. Dispose-t-on d'une estimation des coûts d'une telle solution ? Dans la négative, le canton prévoit-il de faire réaliser de telles estimations ?
6. Les trolleybus à double articulation équipés de batteries peuvent se passer de caténaire sur une partie de leur trajet. Cela permettrait de répondre aux critiques dont continuent de faire l'objet certaines portions du tracé (Viktoriastrasse et Ostermundigenstrasse) en maintenant les arbres longeant ces allées. Qu'en pense le Conseil-exécutif ?
7. Dans le message adressé au peuple avant la votation, les responsables reconnaissaient que des bus à double articulation permettraient d'assurer les capacités nécessaires au moins jusqu'en 2035. Quelles sont aujourd'hui les raisons qui s'opposeraient à une suspension du projet de tram à Ostermundigen jusqu'en 2030 et à la mise en place, dans un premier temps, d'une ligne de trolleybus à double articulation sur la ligne 10 existante, dans l'optique de reprendre sur des bases actualisées la planification d'une ligne de tram sur cet axe, le cas échéant (d'autant plus que la capacité du réseau RER est elle aussi en train d'être augmentée) ?

Réponse du Conseil-exécutif

Il faut préciser en introduction que la ligne de tram vers Ostermundigen a été confirmée par le biais de votations communales et cantonales. En 2016, la population d'Ostermundigen a approuvé le projet avec presque 56 % de oui. En 2017, la population de la ville de Berne a approuvé le tram vers Ostermundigen avec plus de 62 % de oui. Et en 2018, la population du canton de Berne a approuvé le projet avec 51,6 % des voix. Le mandat politique est clair. Il s'agit de mettre en œuvre la décision de la population.

Le Conseil-exécutif répond comme suit aux différentes questions :

1. Oui. Les connaissances acquises à l'époque ont été vérifiées et confirmées lors de la reprise du projet (cf. « Tram Berne-Ostermundigen – Etude de base sur la question d'un tram ou d'un bus articulé¹ », décembre 2016). La stratégie des réseaux de TP pour l'agglomération de Berne de la conférence régionale Berne-Mittelland² (CR BM) de 2020 confirme en outre la forte demande de transport sur l'axe Gare de Berne – Ostermundigen. Si l'on tient compte de la croissance démographique et économique, la mobilité va très probablement continuer de progresser, et ce en dépit de la baisse de

¹ https://www.bve.be.ch/bve/de/index/direktion/organisation/aoev/downloads_publicationen.assetref/dam/documents/BVE/AoeV/de/aoev_TBO_Schlussbericht_Sys-temfrage_D.pdf (en allemand)

² <https://www.bernmittelland.ch/de/themen/verkehr/projekte/netzstrategie-oev-kernagglomeration-bern.php> (en allemand)

fréquentation des transports publics due à la pandémie et même si le télétravail et les téléconférences devenaient la norme. La ligne de bus 10 totalise déjà un nombre de passagers et de passagères qui justifie la mise en service d'un tram. Les chiffres ont encore augmenté ces dernières années et la tendance reste à la hausse. Voici quelques faits et chiffres à ce propos : la ligne 10 transporte au total plus de personnes par an que toutes les lignes de car postal du canton de Berne ; l'axe d'Ostermundigen transporte à lui seul plus de 8 millions de personnes par an, soit presque autant que les 22 lignes de bus RBS cumulées. Dans le même temps, l'urbanisation du périmètre se poursuit avec la réouverture de Schönbürg, les projets en cours dans le secteur du Galgenfeld (p. ex. changement d'affectation de la tour Swisscom) ou aux abords de la gare d'Ostermundigen (BäreTower, Poststrasse Sud). Du point de vue de l'aménagement du territoire, il est juste que la croissance ait lieu en ville et non à la campagne.

2. La liaison diamétrale sera fixée ultérieurement conformément aux plans. Aujourd'hui un axe est « libre » pour une nouvelle liaison (ligne 3). Avec la réalisation de la ligne de tram Berne – Ostermundigen, tous les axes pourront à nouveau être reliés entre eux. La liaison définitive des lignes a pour objectif de relier les axes de même fréquentation (et de même cadence). Sur l'axe de Köniz aussi un tram ou un prolongement de la ligne RBS sera nécessaire à long terme pour absorber la croissance du trafic. Les trolleybus à double articulation prévus sont une solution provisoire. Il faut aussi tenir compte du fait que la demande sur l'axe d'Ostermundigen est plus forte que sur l'axe en direction de Köniz.
3. Non. La question n'est pas discutable pour le Conseil-exécutif. Comme souligné en introduction, le mandat politique est très clair. La capacité nécessaire ne peut pas être atteinte avec un bus à double articulation sur l'axe d'Ostermundigen, mais un tram peut transporter presque deux fois plus de personnes. Une fois construit, la ligne de tram vers Ostermundigen sera l'une des plus utilisées de Suisse (cf. réponse à la question 1). Comme précisé au chiffre 2, l'axe de Köniz devra aussi être, à terme, doté d'un tram ou d'une ligne RBS prolongée pour absorber l'augmentation du trafic.
4. Oui. Les coûts estimés dans la décision de crédit restent valables. Un devis actualisé sera établi au terme de la procédure d'autorisation.
5. La question a fait l'objet d'un examen approfondi. Le Conseil-exécutif ne voit aucune nécessité de procéder à de nouvelles estimations. La nécessité d'un tram et le mandat politique sont clairs (cf. réponse aux questions 1 et 3).
6. Le Conseil-exécutif ne voit aucune raison de revenir sur la question ni sur le fond ni sur le plan politique. Pour ce qui est des caténaires, il faut préciser que les arbres ne sont pas affectés directement par les caténaires, mais par les travaux sur la route (p. ex. remplacement de canalisations) qui touchent leurs racines. Il n'est pas possible de confirmer les hypothèses selon lesquelles, sans tram, les arbres seraient maintenus ou une ligne de trolleybus à double articulation serait possible sans mesures de construction. Nul ne sait si les arbres auraient de meilleures chances en cas de projet alternatif de réfection ou de transport, car la route devrait faire l'objet d'une réfection à un moment donné. Et même en cas de moyens de transport alternatifs, il faudrait aménager l'espace de la rue (stations de bus plus longues, mise en œuvre de la loi sur l'égalité pour les handicapés).
7. D'ici à ce que le tram circule, nous serons au moins en 2029. Il ne serait pas judicieux de repousser encore. A la différence de l'axe de Köniz, une solution temporaire n'est pas réaliste ici. Par ailleurs, il est faux de supposer que la mise en service de trolleybus à double articulation serait possible sans mesures de construction : en plus des caténaires, il faudrait au minimum adapter aussi les stations à ces véhicules plus longs (cf. réponse à la question 6). Les mesures dédiées au vélo sont aussi en discussion, indépendamment du tram. L'extension du réseau RER est déjà prise en compte dans

toutes les estimations actuelles sur le développement de la demande. Le tram Berne – Ostermundigen est nécessaire malgré l'extension du réseau RER.

Destinataire

– Grand Conseil