



Intervention parlementaire

Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention : 058-2021
Type d'intervention : Interpellation
Motion ayant valeur de directive : ☐
N° d'affaire : 2021.RRGR.83

Déposée le : 18.03.2021

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

Cosignataires : 3

Urgence demandée : Non
Urgence accordée :

N° d'ACE : 669/2021 du 2 juin 2021
Direction : Direction des travaux publics et des transports
Classification : -

Les bases de planification de la ligne de tram Bern-Ostermundigen, et l'étude d'opportunité (EO) en particulier, sont-elles encore valables ?

Les auteurs de cette interpellation estiment que les clarifications quant à une nouvelle ligne de tram en lieu et place des lignes de bus reposent sur des données obsolètes. L'étude d'optimisation du réseau, le schéma de tram régional et l'étude d'opportunité (OE) ont été réalisés respectivement en 1995, 2002-2003 et février 2008. Treize années se sont donc écoulées depuis l'OE et d'ici le début des travaux prévu en 2024, plus de 20 ans auront passé.

L'article 17, alinéa 1 de la loi fédérale sur les chemins de fer (LCdF) stipule que les « installations ferroviaires et les véhicules doivent être construits, exploités, entretenus et renouvelés conformément aux exigences du trafic et de la protection de l'environnement et aux progrès de la technique. » Cette réglementation a pour but de garantir que les installations ferroviaires ne sont pas construites sur des bases dépassées.

Selon les auteurs de l'interpellation, quand l'étude d'opportunité fêtera ses 20 ans et au vu des prévisions de décentralisation liées au coronavirus, il ne sera plus possible de justifier l'actualité des besoins.

Lorsque des expropriations sont nécessaires, un délai de traitement de 18 mois doit être respecté en règle générale pour la procédure d'approbation des plans (cf. art. 8, al. 1, lit. b de l'ordonnance sur la procédure d'approbation des plans des installations ferroviaires, OPAPIF). Or, ce délai est révolu depuis longtemps.

Si les plans avaient été approuvés, les travaux auraient dû débuter dans les huit ans suivant la décision (cf. art 18h, LCdF) et après cinq ans déjà des changements de fait ou de droit peuvent être considérés (art. art 18h, LCdF).

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

1. L'étude d'optimisation du réseau, le schéma de tram régional et l'étude d'opportunité de 2008 en particulier constituent-ils des bases de planification encore valables pour le projet de tram d'Ostermundigen ? Si oui, pourquoi ? Si non, pourquoi ?
2. Au vu des prévisions de décentralisation liées au coronavirus, de la planification et de l'extension du RER, et de la mise en service de trolleybus à double articulation sur la ligne Bern-Köniz, peut-on encore parler de besoins justifiés ? Si oui, pourquoi ? Si non, pourquoi ?
3. Le délai de traitement de 18 mois pour la procédure ordinaire d'approbation des plans (cf. art. 8, al. 1, lit. b, OPAPIF) serait-il dépassé ? Si non, pourquoi ? Si oui, quelles seraient les conséquences ?
4. Après cinq ans déjà des changements de fait ou de droit peuvent être considérés (art. art 18h, LCdF). Le Conseil-exécutif est-il de cet avis ? Si oui, pourquoi ? Quelles sont les conséquences ? Si non, pourquoi ?

Réponse du Conseil-exécutif

Le Conseil-exécutif renvoie ici aux explications fournies dans sa réponse à l'interpellation 046-2021. Il précise en introduction que la ligne de tram vers Ostermundigen a été confirmée par le biais de votations cantonales et communales. 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 projets sur le réseau et les études d'opportunité sont des planifications qui portent normalement sur un horizon temporel allant jusqu'à 30 ans, et doivent afficher une certaine stabilité pour servir de base aux décisions à long terme. 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. Les études montrent que le tram est nécessaire pour des raisons de capacités. Le besoin a été démontré à plusieurs reprises et reste donc inchangé.
2. Oui. Le Conseil-exécutif suppose, prévisions à l'appui, qu'après la baisse liée au coronavirus, le trafic connaîtra une forte augmentation en raison de la croissance démographique et économique. Les transports publics seront particulièrement concernés. Dans le contexte actuel de transition énergétique et de débats sur le climat, la croissance des TP doit être et sera encore plus forte. A cela s'ajoute que les projets d'infrastructure d'extension du RER seront réalisés plus tard que prévu et que la demande déjà forte ne pourra être satisfaite qu'avec du retard. L'extension du RER est prise en compte depuis le début des planifications dans toutes les prévisions portant

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)

sur la demande. La demande sur l'axe de la ligne 10 en direction d'Ostermundigen est plus forte qu'en direction de Köniz. Sur l'axe de Köniz aussi, un tram ou un prolongement de la RBS seront nécessaires à long terme pour absorber l'augmentation du trafic.

3. La procédure d'approbation des plans avait été temporairement suspendue. Le 5 février 2021, l'OFT a décidé la levée de la suspension et la reprise de la procédure. L'autorité en charge de l'approbation statuera sur les objets de la procédure.
4. L'article 18h LCdF porte sur la durée de validité de l'approbation des plans. Or l'approbation pour le projet n'a pas encore été donnée. Le Conseil-exécutif est d'avis que le projet doit être mis en œuvre conformément à la décision populaire cantonale du 4 mars 2018. Les bases de planification ont été maintes fois vérifiées et les mises à jour techniques (p. ex. pour cause de normes modifiées) ont été prises en compte dans la demande d'approbation des plans.

Destinataire

– Grand Conseil