

Intervention parlementaire

N° de l'intervention: 112-2016

Type d'intervention: Motion

Motion ayant valeur de directive: ☐

N° d'affaire: 2016.RRGR.570

Déposée le: 01.06.2016

Motion de groupe: Non

Motion de commission: Non

Déposée par: Studer (Niederscherli, UDC) (porte-parole)
Haudenschild (Spiegel, Les Verts)
Brönnimann (Mittelhäusern, pvl)

Cosignataires: 5

Urgence demandée: Non

Urgence accordée: Non

N° d'ACE: du

Direction: Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie

Classification: –

Proposition du

Conseil-exécutif:



Revoir l'étude d'opportunité (EO) Berne

Le Conseil-exécutif est chargé d'adapter à la donne actuelle l'étude d'opportunité (EO) Berne, qui remonte à 2008, et plus particulièrement le volet qui concerne Berne Sud (ZMB Bern Süd). Après le rejet par les électeurs et électrices de Köniz, en 2014, d'une conversion au tram de la ligne de bus 10, il y a lieu d'étudier des solutions de transport sans tram sur la portion sud de la ligne 10. Ce réexamen doit tenir compte du programme stratégique de développement de l'infrastructure ferroviaire (STEP) de la Confédération.

Le projet EO Berne révisé devra être soumis au Grand Conseil.

Développement :

En automne 2014, le corps électoral de Köniz a clairement rejeté la conversion du bus au tram de la ligne 10 reliant l'Eigerplatz et Köniz/Schliern. Il est toutefois plus urgent que jamais d'augmenter les capacités des transports publics sur l'axe Berne Sud/Köniz. Une nécessité confirmée par les chiffres sur le développement des transports et l'urbanisation dans la région de Köniz publiés par la Conférence régionale de Berne Mittelland dans son rapport de participation de février 2016 sur la convention de prestations 2018-2021 pour la ligne de bus 10. Prévisions

actuelles à l'appui, la conférence table sur 1000 habitants et habitantes ainsi que 2000 emplois de plus sur l'axe de Köniz d'ici 2020 avec, pour corollaire, une hausse de la demande susceptible d'atteindre 25 pour cent d'ici 2021 sur la ligne 10 durant les heures de pointe. Cela ne fait qu'accentuer massivement les problèmes de capacité et d'exploitation. Forte de ce constat, la conférence estime qu'il y a une urgence particulière à agir sur le tronçon de la ligne 10 qui dessert Köniz et qu'un renforcement des capacités ou une décharge de trafic significative s'impose. Car la demande sur cette portion de la ligne 10 croîtra encore après 2020, sous l'impulsion notamment de la création d'emplois fédéraux à Liebefeld.

Dans son rapport de participation, la conférence propose d'étoffer l'offre sur le tronçon le plus chargé de la ligne 10, entre le château de Köniz et Wegmühlegässli à Ostermundigen, soulignant toutefois qu'il s'agit uniquement d'une mesure transitoire. Car, à moyen et long terme, il faut trouver une solution à même d'augmenter significativement les capacités des transports publics dans la zone Berne Sud/Köniz.

Les auteurs de la motion sont d'avis qu'une solution de ce type passe par la mise à jour de l'EO Berne, en particulier son volet Berne Sud. Sachant que les conditions générales ont évolué ces dernières années, l'EO Berne de 2008 ne peut plus être mise en œuvre en l'état :

- Dans l'EO Berne de 2008, la conversion de la ligne 10 du bus au tram entre Berne et Köniz/Schlieren fait partie de la variante optimale. Suite à son net rejet par les électeurs et électrices de Köniz, cette solution tombe à l'eau et la recherche d'une nouvelle variante optimale s'impose. Les motionnaires demandent que la version révisée de l'EO intègre des solutions pour la zone Berne Süd/Köniz sans prévoir de tram sur la ligne 10, histoire de respecter le verdict des urnes.
- L'EO Berne de 2008 envisageait la construction d'une ligne enterrée reliant la nouvelle gare souterraine RBS de Berne à Köniz, avec desserte de l'Hôpital de l'Île et de Liebefeld. Cette variante « M » a rencontré un écho favorable et pouvait être envisagée sur le long terme. Elle n'a toutefois pas été retenue, principalement en raison de son coût jugé trop élevé puisqu'elle intégrait le financement de la construction de la nouvelle gare souterraine RBS. Or, dans l'intervalle, le projet d'extension de cette gare vers l'ouest a été financé et sera construit d'ici 2025. On peut donc partir du principe que la variante « M » ou toute option similaire serait vue d'un meilleur œil aujourd'hui qu'en 2008. Par voie d'une motion signée par l'ensemble des députés, le parlement de Köniz demande que ce tracé souterrain soit étudié de plus près sous la forme d'une diamétralisation de la ligne RBS.
- En novembre 2014, le Conseil-exécutif a appelé de ses vœux la création d'un centre de compétence national en médecine translationnelle et entrepreneuriat sur le site de l'Hôpital de l'Île. Ce projet et son incidence sur la mobilité doivent être pris en compte lors de la révision de l'EO.

Les motionnaires sont convaincus qu'une révision de l'EO Berne, avec formulation d'une nouvelle variante optimale, aiderait à résoudre les problèmes de capacités de transport public dans la région Berne Sud/Köniz. Une offre étoffée en transports publics sur cet axe répond aux objectifs du plan directeur révisé du canton de Berne, qui mise largement sur une densification de l'espace urbain.