

Intervention parlementaire. Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention: 156-2019
Type d'intervention: Motion
Motion ayant valeur de directive: ☐
N° d'affaire: 2019.RRGR.192

Déposée le: 06.06.2019

Motion de groupe: Non
Motion de commission: Non
Déposée par: Moser (Biel/Bienne, PLR) (porte-parole)
Mentha (Liebefeld, PS)
Lanz (Thun, UDC)
Gnägi (Walperswil, PBD)

Cosignataires: 72

Urgence demandée: Non
Urgence accordée:

N° d'ACE: 976/2019 du 11 septembre 2019
Direction: Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie
Classification: –
Proposition du Conseil-exécutif: **Adoption sous forme de postulat**



Pour une liaison Thoune-Bienne sans arrêt en gare de Berne

Le Conseil-exécutif est chargé de faire sienne la proposition, publiée le 17 mai 2019 par IGÖV Bern, de la communauté d'intérêts pour les transports publics bernois, visant à améliorer l'offre de transports publics de l'axe nord-sud du canton et, avec les chemins de fer parties prenantes, d'entamer sa mise en œuvre dès que possible, au plus tard avant l'échéance de l'arrêté sur l'offre 2022-2025.

Concrètement, il s'agit de mettre en place deux trains Regio Express directs Biel/Bienne–Thoune (dans les deux sens) qui circuleront du lundi au vendredi aux heures de pointe sur la ligne Zollikofen–Ostermündingen, sans arrêt en gare de Berne.

Développement :

Il est plus que nécessaire pour le trafic pendulaire suprarégional qu'un nombre déterminé de trains directs (Regio Express) soit introduit dans les plus brefs délais sur la ligne Biel/Bienne–Lyss–Zollikofen–Ostermündigen–Münsingen–Thoune aux heures de pointe. Cela permettra en plus de soulager sérieusement la gare centrale de Berne, d'autant que les gares

périphériques de Zollikofen, Ostermundigen et Gümligen sont bien reliées au centre et au cœur de la région.

Les trains directs peuvent être en outre une solution efficace pour décongestionner le trafic sur l'ensemble du réseau routier national et cantonal de la zone Schönbühl–Wankdorf–Muri–Rubigen. Les embouteillages montrent qu'au nord de Berne, la répartition modale entre les transports publics et le trafic privé n'est pas optimale. Les transports publics pourraient être considérablement renforcés si des trains directs reliant le Seeland et la Vallée de l'Aar étaient introduits, ce qui en parallèle soulagerait le trafic sur les tronçons d'autoroute et le réseau routier secondaire.

La proposition de l'IGÖV Bern évoque le potentiel de demande identifié par le « microrecensement mobilité et transport 2015 » qui pourrait être exploité totalement si l'offre de l'horaire actuel était revue avec des temps de déplacement raccourcis de 30 à 65 pour cent. Les temps de déplacement que permettraient d'obtenir ces nouvelles liaisons ferroviaires seraient également plus intéressants que ceux obtenus en voiture (7 à 10 minutes) – même avec liaison autoroutière directe et en l'absence d'embouteillages. Si l'on tient compte des embouteillages quotidiens entre Schönbühl et Rubigen, le gain de temps oscille entre 15 et 30 minutes, sans compter que la liaison ferroviaire présente une fiabilité nettement supérieure.

La stratégie proposée par IGÖV Bern en vue de l'introduction progressive de liaisons directes intéressantes dans le réseau nord-sud du canton présente les avantages suivants :

- Au cœur de l'agglomération de Berne, une liaison directe entre Zollikofen et Ostermundigen/Gümligen pourra désormais être proposée qui réduira le temps de déplacement de moitié voire plus. Les transports publics pourront ainsi pour la première fois proposer une alternative compétitive à la voiture pour ce trajet fortement sollicité.
- Le corridor ferroviaire reliant Bienne, la région de Berne et Thoun est propice à la création de liaisons ferroviaires qui présentent, pour un bon nombre d'entre elles, des temps de déplacement nettement compétitifs par rapport à la route ainsi qu'une plus haute fiabilité. Ces liaisons, qui constituent une solution intéressante et écologique, peuvent accueillir le trafic croissant de cette région dynamique.
- Au vu des expériences faites avec les premières liaisons directes, le concept peut être étendu pour s'adapter à la demande, par exemple avec l'intégration de la ligne de communication de trains de marchandises Bienne–Champs-de-Boujean–Brügg et les nouveaux bassins urbains dans le Jura et au pied sud du Jura. Supprimer les détours par les gares centrales permet de réduire drastiquement les temps de déplacement, de rationaliser les possibilités de correspondances et de raccourcir les trajets jusqu'au RER.
- Les nouvelles liaisons directes auront un double impact. D'une part, la demande ferroviaire connaîtra une augmentation nette entre ces bassins urbains, où le trafic routier diminuera d'autant. D'autre part, le trafic qui transitait par la gare centrale de Berne sera déplacé vers les gares périphériques, ce qui soulagera considérablement le nœud de transports publics de Berne et des RER, qui se verra délesté des lignes les plus fréquentées (S1 et S3).
- En l'état actuel des connaissances, les nouvelles liaisons directes ne nécessitent aucun investissement d'ordre infrastructurel. Elles présentent un potentiel de demande correspondant à 50 pour cent au moins de la demande dont font actuellement l'objet différentes liaisons régionales du canton. D'un point de vue économique, une introduction progressive,

d'abord aux heures de pointe, est justifiée. Les coûts d'exploitation, tout comme les indemnités à la charge du client, restent ainsi dans les limites du raisonnable.

- La liaison directe entre Bienne et Thoune, qui est intéressante, pourrait avoir un effet positif sur le trafic de loisir entre les régions touristiques du Seeland et de l'Oberland et, dans ce domaine aussi, déplacer le trafic routier sur les rails. Compte tenu des premières expériences, il serait donc bon également d'étudier une extension de cette offre ferroviaire au week-end.

La proposition d'IGÖV Bern doit être envisagée comme une mesure sensée du point de vue de l'aménagement du territoire, de la politique des transports et de la protection de l'environnement (réduction des émissions de CO₂). Il convient de la mettre en œuvre au plus vite.

Réponse du Conseil-exécutif

L'offre horaire de l'axe nord-sud du canton de Berne entre Bienne et Thoune est aujourd'hui peu attrayante. Il existe certes, aux heures de pointe, des correspondances relativement bonnes entre les trains de la ligne S31 en provenance de Bienne et ceux de la ligne S1 en direction de Thoune en gare de Wankdorf. Il en résulte des temps de parcours intéressants pour les liaisons entre Bienne et Münsingen, lesquels ne sont toutefois pas compétitifs par rapport au trafic individuel motorisé. Le temps d'attente de plus 15 minutes pour la correspondance à Berne entre les trains longue distance en provenance de Thoune et de Bienne est relativement long.

L'infrastructure ferroviaire dans la région bernoise sera considérablement développée au cours des 15 prochaines années. Outre le désenchevêtrement du Wylerfeld et l'aménagement des quais en gare de Berne, en cours de construction, d'autres désenchevêtrements dans le secteur de Holligen, entre Wankdorf et Ostermundigen ainsi qu'au sud de Gümligen ont été décidés et font actuellement l'objet d'une étude de projet. Grâce à ces aménagements, une offre doit être mise en œuvre, laquelle permettra d'assurer à Wankdorf de bonnes liaisons à une cadence au quart d'heure entre les RER de Bienne–Lyss et Thoune–Münsingen. De bonnes correspondances sont prévues en gare de Berne entre les trains RER en provenance de Bienne et de Brigue–Kandersteg–Thoune–Münsingen. Les temps de parcours entre Bienne, Lyss, Münsingen et Thoune deviendront ainsi nettement plus attrayants qu'aujourd'hui.

L'offre proposée par les motionnaires est intéressante du point de vue de l'horaire. Les deux trains par direction le matin et le soir nécessitent toutefois deux compositions de train supplémentaires. La nouvelle offre devrait entraîner des coûts annuels supplémentaires se chiffrant à quelques millions.

L'infrastructure ferroviaire entre Zollikofen et Thoune est surchargée et l'introduction d'offres supplémentaires est par conséquent techniquement complexe. En outre, les grands chantiers prévus limiteront la capacité du tronçon entre Zollikofen et Münsingen pendant des années. Selon les connaissances actuelles, certains trains de transport de marchandises et de voyageurs ne pourront temporairement plus circuler. De nouvelles offres qui, à l'instar de la nouvelle liaison interurbaine Bienne–Thoune, ne figurent pas dans les conceptions de la Confédération n'auront pas la priorité sur le trafic existant lorsqu'il s'agira de déterminer quels trains peuvent circuler pendant les travaux.

Le Conseil-exécutif est disposé à examiner la faisabilité technique de l'offre proposée et clarifier de manière approfondie la demande potentielle. Il convient à cet effet d'examiner si la nouvelle offre peut également être proposée pendant la construction des deux ouvrages de désenchevêtrement et si elle peut aussi être envisagée sur le long terme. Le Conseil-exécutif considère toutefois que ces clarifications sont une étape indispensable compte tenu des coûts supplémentaires et rejette la demande des motionnaires de l'intégrer directement dans le prochain arrêté sur l'offre.

Destinataire

- Grand Conseil