

Intervention parlementaire

N° de l'intervention: 114-2015

Type d'intervention: Motion

Motion ayant valeur de directive: ☐

N° d'affaire: 2015.RRGR.344

Déposée le: 19.03.2015

Motion de groupe: Non

Motion de commission: Non

Déposée par: Keller (Hinterkappelen, Les Verts) (porte-parole)
Brönnimann (Mittelhäusern, pvl)
Stähli (Gasel, PBD)

Cosignataires: 2

Urgence demandée: Non

Urgence accordée:

N° d'ACE: du

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

Classification: –

Proposition du

Conseil-exécutif:



Révision du réseau de transports publics de l'agglomération bernoise

Le Conseil-exécutif est chargé de revoir en profondeur le réseau de transports publics de l'agglomération bernoise. Le travail sera effectué par des experts indépendants, en collaboration avec la Conférence régionale Berne-Mittelland. Il faudra notamment étudier les différentes possibilités de faire des arrêts de RER de nouveaux points de jonction de la desserte fine.

Les conclusions de cette étude seront présentées dans un rapport adressé au Grand Conseil.

Développement :

La population d'Ostermundigen et celle de Köniz ont refusé le projet *Tram Region Bern* qui prévoyait le remplacement de la ligne de bus 10 par une nouvelle ligne de tram. La déception est grande dans de nombreux milieux politiques. Et même si, à Ostermundigen, on essaie d'organiser une nouvelle votation sur la branche est de la ligne de tram, ce rejet bloque le développement du réseau bernois de tram, d'autant plus que les fonds cantonaux réservés au projet ne sont aujourd'hui plus disponibles.

Dans la motion 263-2014 de Bruno Vanoni, les Verts demandent au Conseil-exécutif de prendre les mesures nécessaires pour que l'échec du projet *Tram Region Bern* n'entraîne pas une évolution défavorable des transports publics. Le point 1 de cette motion qui charge le Conseil-exécutif d'exposer dans un rapport ses vues sur le développement des transports publics dans la région de Berne devrait maintenant être précisé.

L'abandon du projet peut en effet être mis à profit pour réfléchir aux questions de fond. Or, une telle pause de réflexion s'impose de toute urgence. Le réseau de transports publics de l'agglomération bernoise a été conçu au début du 20^e siècle. A l'époque où Berne était une petite ville de 60 000 habitants, l'option des lignes monocentriques, convergeant toutes vers la gare, était adaptée. L'agglomération compte aujourd'hui 230 000 habitants, mais la conception n'a pas changé, même si entretemps les lignes tangentielles et la desserte fine ont fait leur apparition. Le trafic a aujourd'hui atteint des proportions telles qu'en bien des endroits, les véhicules des transports publics ont du mal à circuler. Les fréquences de BernMobil sont telles que les véhicules se gênent mutuellement, notamment à Zytglogge et Hirschengraben. Le RER, créé il y a bientôt dix ans, est venu compléter l'excellente desserte fine de BernMobil. Cette nouvelle offre est en outre rapide (le trajet entre la gare d'Ostermundigen et celle de Berne dure par exemple 12 minutes avec le bus 12 [9 arrêts] contre 8 minutes avec le RER [1 arrêt]).

La pause mentionnée devrait être mise à profit pour soumettre cette conception centenaire à l'analyse d'experts indépendants. Le potentiel d'ajustement entre BernMobil et le RER devrait être mis en évidence. Compte tenu de l'exiguïté du centre-ville, il faudrait envisager également l'option polycentrique. Le but n'est pas de rechercher la fréquentation optimale des lignes de BernMobil, mais des liaisons optimales, rapides, au sein de l'agglomération d'une part et avec le centre-ville d'autre part, qui évitent les points névralgiques où se forment les bouchons.