



Intervention parlementaire

Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention :	184-2023
Type d'intervention :	Motion
Motion ayant valeur de directive :	☒
N° d'affaire :	2023.RRGR.253
Déposée le :	04.09.2023
Motion de groupe :	Non
Motion de commission :	Non
Déposée par :	Lindegger (Roggwil, Les VERT-E-S) (porte-parole) Jost-Morandi (Herzogenbuchsee, PVL) Müller (Langenthal, PS) Haudenschild (Niederbipp, PLR) Lerch (Langenthal, UDC) Mühlemann (Grasswil, Le Centre) Grädel (Schwarzenbach BE/Huttwil, UDF) Blum (Melchnau, PS) Bösiger (Niederbipp, UDC) Freudiger (Langenthal, UDC) Leuenberger (Bannwil, UDC) Schüpbach (Huttwil, UDC) Arn (Muri b. Bern, PLR) Bossard-Jenni (Oberburg, PEV)
Cosignataires :	0
Urgence demandée :	Oui
Urgence accordée :	Non 12.09.2023
N° d'ACE :	33/2024 du 17 janvier 2024
Direction :	Direction des travaux publics et des transports
Classification :	Non classifié
Proposition du Conseil-exécutif :	Adoption

Renforcer l'offre ferroviaire en Haute-Argovie

Le Conseil-exécutif est chargé de prendre contact avec les personnes compétentes au sein de l'Office fédéral des transports, des CFF, de la BLS et de l'administration de la gare de Berne afin :

1. que, dans le cadre de l'étape d'aménagement 2035 (EA 2035), le tronçon entre l'ancienne ligne et le nouveau tronçon (raccordement connu sous le nom de « Spange Önz »), dédié avant tout au transport de marchandises, soit utilisé pour les liaisons du trafic grandes lignes rapide depuis Langenthal en direction de Soleure et Bienne. Le Conseil-exécutif doit exiger que les aménagements correspondants de l'infrastructure pour le transport de voyageurs soient inscrits dans l'EA 2035.
2. que les liaisons du trafic grandes lignes direct pour rallier Zurich et Coire depuis la Haute-Argovie soient conservées dans l'EA 2035.
3. qu'une liaison directe entre la Haute-Argovie et Berne Wankdorf soit intégrée à l'offre le plus rapidement possible.

4. que l'utilisation à titre provisoire de la voie 50 en gare de Berne pour les arrivées des trains en provenance de Berthoud, Herzogenbuchsee et Langenthal et les départs des trains depuis cette voie vers ces destinations, c'est-à-dire les liaisons vers la Haute-Argovie, ne devienne pas une solution définitive.

En Suisse, une nouvelle ère ferroviaire a démarré en 2004 lors de la mise en exploitation de la première étape de Rail 2000. Au cœur de ce concept, le nouveau tronçon Mattstetten–Rothrist a permis de réduire le temps de parcours entre Berne et Zurich à moins d'une heure. Ce gain de temps était indispensable pour rendre possible les augmentations de fréquence prévues dans le cadre du nouvel horaire cadencé. La construction du nouveau tronçon a eu un impact non négligeable sur la région de la Haute-Argovie, dont les deux attentes principales n'ont pas été mises en œuvre. En effet, d'une part, le tunnel du Muniberg, prévu pour préserver le paysage, n'a pas été percé et, d'autre part, la connexion entre l'ancienne ligne principale et le nouveau tronçon, et par là même la possibilité de liaisons rapides entre Langenthal et Soleure et/ou Berne, n'a pas été réalisée. Par ailleurs, la région a dû faire des concessions dans le domaine du transport de marchandises, puisque le nombre de trains de marchandises censés circuler sur le nouveau tronçon a été revu à la baisse. En résumé, la région a souffert pendant des années des émissions particulièrement conséquentes dues aux travaux, sans que l'offre ferroviaire pour les voyageurs de Haute-Argovie connaisse une amélioration marquée.

Aujourd'hui, l'attractivité de l'offre ferroviaire et de l'offre de transports publics en Haute-Argovie est fortement entravée par des travaux d'envergure, qui se déroulent quasiment en même temps dans les gares de Langenthal et de Herzogenbuchsee. Sachant que des centres névralgiques de transports publics verront le jour dans cette région au cours des années à venir, accompagnés de projets d'urbanisation correspondants, tels que le pôle de développement économique (PDE) de la gare de Langenthal, le quartier Langenthal Mitte et le projet Bahnhofwest sur l'ancien site de FENACO à Herzogenbuchsee, il faut renforcer l'offre ferroviaire pour promouvoir ces infrastructures, y compris sous l'angle de l'aménagement du territoire.

Lors de la session de printemps 2022, le Grand Conseil a adopté à une nette majorité la motion 133-2021 « Transports publics dans le canton de Berne : passer à la vitesse supérieure ? », qui demandait d'augmenter sensiblement la part des transports publics dans la répartition modale en développant ceux-ci tant en ville qu'à la campagne.

Point 1 : De nouvelles extensions significatives du réseau ferroviaire sont prévues avec les étapes d'aménagement 2025 et en particulier les étapes 2035¹. Les optimisations et les aménagements d'infrastructure prévus pour le transport de marchandises (Spange Önz) doivent également servir au trafic voyageurs grandes lignes en Haute-Argovie, car cela permettrait une réduction considérable des temps de parcours depuis la Haute-Argovie en direction de Soleure et de Bienne, et donc vers les hautes écoles spécialisées de la région. Actuellement, il faut plus d'une heure pour parcourir le trajet entre Langenthal et Bienne, une durée qui pourrait être diminuée quasiment de moitié grâce aux mesures demandées. Pourtant, celles-ci ne figurent pas dans la planification actuelle, si bien que la Haute-Argovie se verrait grevée de trains de marchandises supplémentaires, à raison de 47 trains de plus par jour, sans aucune amélioration du transport de voyageurs.

En mars 2023, l'électorat s'est prononcé en faveur de lourds investissements pour la construction de la route de contournement d'Aarwangen et l'accès à l'autoroute. Selon la Stratégie de mobilité globale, une dégradation de la répartition modale doit être évitée. Pour ce faire, il faut maintenant améliorer l'offre ferroviaire en direction de Soleure et de Bienne.

¹ <https://company.sbb.ch/fr/entreprise/projets/programmes-nationaux/prodes-ea-2035.html>

Point 2 : Dès 2035, les liaisons directes entre la Haute-Argovie et Zurich ne figurent plus dans les planifications. Ainsi, la Haute-Argovie, mais aussi Berthoud et l'Emmental, seraient pratiquement les seules régions du canton à ne plus avoir de liaisons directes vers l'est. Cela constituerait une forte péjoration de l'offre ferroviaire dans cette région vu le rallongement des temps de parcours, à savoir 15 minutes de plus vers Zurich et son aéroport, et même 25 minutes de plus jusqu'au site de l'EPFZ au Höggerberg en raison de la suppression de l'arrêt de Zurich Altstetten. Ces changements affaibliraient considérablement le transfert modal du transport individuel motorisé (TIM) aux transports publics, désigné comme crucial par la Confédération et le canton, ainsi que les mesures d'infrastructure cofinancées du projet d'agglomération de Langenthal qui y sont liées. Le constat ne porte pas uniquement sur la nécessité de changer de train, mais aussi sur les temps de trajet nettement plus longs depuis la Haute-Argovie vers Zurich et la Suisse orientale. Pour l'heure, la Südostbahn (SOB) dessert toutes les heures la ligne Berne–Zurich–Coire par le train interrégional IR 35.

Point 3 : Des milliers de postes de travail ont été créés au cours des dernières années au pôle de développement économique de Wankdorf, qui ne peut pas être rallié en transports publics depuis la Haute-Argovie sans changer de train. Le nœud ferroviaire de Langenthal permet certes d'emprunter la desserte régionale des lignes RER vers Lucerne et Aarau, mais la Haute-Argovie n'est pas reliée au RER bernois. Les liaisons au départ de Langenthal, Herzogenbuchsee et Wynigen relèvent du trafic grandes lignes et ne peuvent donc pas être « commandées » auprès du canton dans le cadre du schéma d'offre régional pour les transports publics ou complétées sur cette base.

Point 4 : Des arrivées et les départs à la voie 50 ne sont pas pratiques, en particulier pour les personnes en situation de handicap. En effet, les distances à parcourir jusqu'à cette voie sont longues et les temps de changement de train sont courts. La voie 50 ne peut donc pas être utilisée de manière permanente pour assurer les liaisons vers la Haute-Argovie.

Motivation de l'urgence : certaines planifications se trouvent déjà à un stade très avancé, il ne reste donc pas beaucoup de temps pour faire usage des possibilités d'influer sur la situation.

Réponse du Conseil-exécutif

La présente motion porte sur un domaine ressortissant exclusivement au Conseil-exécutif (motion ayant valeur de directive), puisque sa réalisation relève des compétences du Conseil-exécutif à exécuter les actes législatifs, à statuer sur les recours et à remplir les tâches qui lui incombent (art. 90, al. 1, lit. d, f et h de la Constitution du canton de Berne du 6 juin 1993, ConstC ; RSB 101.1). S'agissant de motions de ce type, la latitude du Conseil-exécutif est relativement grande dans l'appréciation du degré de réalisation des objectifs, des moyens à mettre en œuvre et des autres modalités de l'exécution du mandat. Il appartient au Conseil-exécutif de décider en dernier ressort.

Point 1 : Une étude a été menée sous la houlette de la région de Haute-Argovie afin de déterminer le potentiel intérêt d'une liaison ferroviaire Sursee–Zofingen–Langenthal–Soleure. Il s'agissait notamment d'évaluer quelle serait la demande pour une ligne directe via le nouveau tronçon « Spange Önz » et quelle part du trafic individuel motorisé pourrait être transférée vers cette nouvelle liaison ferroviaire. Les résultats de cette étude sont maintenant disponibles et doivent faire l'objet d'une analyse détaillée.

L'étude de potentiel constituera une base importante pour la discussion avec la Confédération exigée par les motionnaires au sujet de la mise en place d'une liaison directe dans le cadre des prochaines étapes d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire. Le concept d'offre 2035 est cependant d'ores et déjà en cours de consolidation au niveau fédéral, avec la participation des

cantons. La Confédération a déjà précisé qu'aucune nouvelle offre ne devra nécessiter l'aménagement de nouvelles infrastructures. Le Conseil-exécutif part donc du principe que la demande formulée par les motionnaires ne pourra être étudiée que lors des étapes d'aménagement ultérieures.

Point 2 : La consolidation du concept d'offre 2035 est en cours. Le Conseil-exécutif met tout en œuvre pour que le concept prévoie le maintien de la ligne Berne–Langenthal–Olten en direction de l'est. Il demande également des correspondances attrayantes à Olten en direction de Zurich, Zurich-Aéroport, Bâle et Lucerne.

Point 3 : L'introduction dans le concept d'offre 2035 d'un arrêt à Wankdorf pour les trains InterRegio n'est pas réalistement envisageable en raison de la longueur des trains et des quais. Le Conseil-exécutif se déclare toutefois prêt à introduire au plus vite des liaisons directes entre Wankdorf et Langenthal dans le cadre des étapes d'aménagement ultérieures du programme de développement stratégique de la Confédération. Les travaux de planification correspondants commenceront en 2025.

Point 4 : Le Conseil-exécutif comprend le mécontentement des personnes arrivant à Berne sur les voies 49 et 50 ou partant de celles-ci. Le chemin à parcourir est long et peu agréable. La région de Haute-Argovie n'est pas la seule à pâtir de l'emplacement peu pratique de ces voies. Le Conseil-exécutif s'est déjà prononcé au sujet des trains à destination de Bienne dans sa réponse à la motion 053-2023.

Le quai desservant les voies 49/50 a été mis en service dans le cadre de la transformation de la gare de Berne, qui comprend la construction d'un nouveau passage souterrain et de deux nouveaux accès à la gare. La réalisation de ce projet d'envergure nécessite la fermeture de certaines voies au trafic durant les travaux. La gare de Berne atteignant ses limites de capacité, le maintien de l'offre actuelle pendant les travaux ne peut se faire qu'à condition de poursuivre l'utilisation des voies 49/50. Sans ces dernières, l'offre aurait dû être réduite.

Depuis la mise en service du quai prolongé, le canton est en contact étroit avec les CFF au sujet du plan d'occupation des voies en gare de Berne. En raison de la configuration actuelle de l'horaire, il peut s'avérer judicieux, selon l'étape des travaux, de faire partir les trains InterRegio à destination de Langenthal–Zurich–Coire depuis la voie 50 et ceux à destination d'Olten depuis la halle des quais. Les personnes se rendant à Langenthal peuvent ainsi partir de la halle des quais une fois par heure. Le Conseil-exécutif est conscient que le plan d'occupation des voies actuel ne contribue pas à rendre la liaison Berne–Langenthal très attrayante. Lorsque les voies fermées pour la construction du passage souterrain seront de nouveau ouvertes au trafic, il faudra trouver une solution pour que les trains InterRegio en provenance et à destination de Langenthal puissent de nouveau circuler depuis la halle des quais.

Destinataire
– Grand Conseil