

Intervention parlementaire

N° de l'intervention: 129-2016

Type d'intervention: Motion

Motion ayant valeur de
directive: ☐

N° d'affaire: 2016.RRGR.623

Déposée le: 07.06.2016

Motion de groupe: Non

Motion de commission: Non

Déposée par: Brönnimann (Mittelhäusern, pvl) (porte-parole)
Stähli (Gasel, PBD)
Kohler (Spiegel b. Bern, PLR)

Cosignataires: 0

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:



Région Berne - Köniz-sud: résoudre les problèmes de capacité des transports publics

Le Conseil-exécutif est chargé de présenter un rapport

1. examinant sans a priori des variantes avantageuses et réalisables à moyen terme au projet Tram Region Bern, en collaboration avec la Conférence régionale des transports de Berne-Mittelland et les groupes d'intérêt locaux ;
2. étudiant en particulier des solutions prévoyant grands bus et courses supplémentaires aux heures de pointe sur la ligne Bernmobil 10.

Développement :

Sur la ligne de bus 10 Köniz-Berne-Ostermundigen, aux heures de pointe, la circulation de bus articulés toutes les 3 minutes ne serait pas un luxe pour faire face à la demande. Une situation critique qui ne manquera pas de s'aggraver encore dans le sillage de la croissance prévue, à court et moyen terme, du nombre de logements et d'emplois dans cette région. Le projet Tram Region Bern (TRB), qui visait à renforcer la capacité de transport de la ligne 10, a essuyé un non

clair et net dans les urnes à Köniz et n'a passé la rampe populaire à Ostermündingen qu'au second essai, d'extrême justesse et qui plus est dans une version modifiée. Les crédits cantonaux dégagés à cette fin sont aujourd'hui périmés, si bien que le Grand Conseil devra approuver des nouveaux crédits pour tout projet futur. Se pose ainsi la question de savoir comment le canton compte résoudre ce problème de capacité.

Parmi les principaux reproches formulés à l'encontre du projet TRB figuraient notamment les coûts d'infrastructure élevés, l'examen insuffisant de variantes plus avantageuses et adaptées au contexte urbain – par exemple au moyen de grands bus –, la péjoration de la sécurité des cyclistes due aux rails, le manque d'espace pour des voies réservées au tram, la congestion du centre-ville à cause des trams, le report de charges sur d'autres projets, le manque de capacités en l'absence de deuxième voie de tram dans la vieille ville et la disparition d'allées dignes de conservation. Autant d'arguments qui restent d'actualité.

Avant de poursuivre la planification, le canton doit clarifier quelle est la variante la plus pertinente pour résoudre à moyen terme ce problème de capacité à la lumière de la situation qui prévaut aujourd'hui et la plus susceptible de rallier la majorité au niveau local, régional et cantonal. Pour ce faire, il y a lieu de rouvrir le spectre des possibilités et d'évaluer comparativement les trois ou quatre solutions les plus prometteuses en procédant à une analyse coût-efficacité. Sont à retenir comme critères d'évaluation notamment les coûts totaux d'infrastructure, la compatibilité urbanistique, les capacités, la qualité de l'offre horaire, les coûts d'exploitation et la sécurité routière. Cette étude devrait être finalisée d'ici à 2017, de sorte que la meilleure solution puisse être mise en œuvre dans le cadre du schéma d'offre 2022-2025. Le niveau de participation exigé offre la meilleure garantie de trouver une solution ayant une large base d'appui.

Afin d'assurer la mise en œuvre effective de la meilleure variante qui sera trouvée, le Conseil-exécutif doit veiller, dans le cadre de ses possibilités et en collaboration avec la Conférence régionale de Berne-Mittelland, à ce que tous les fonds fédéraux prévus pour le projet Tram Region Bern ou tout éventuel autre projet largement remanié d'égale efficacité demeurent réservés.