

Intervention parlementaire. Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention: 261-2014
Type d'intervention: Motion
Motion ayant valeur de directive: ☐
N° d'affaire: 2014.RRGR.1200

Déposée le: 24.11.2014

Motion de groupe: Non
Motion de commission: Non
Déposée par: Haudenschild (Spiegel, Les Verts) (porte-parole)
Vanoni (Zollikofen, Les Verts)
Cosignataires: 5

Urgence demandée: Non
Urgence accordée: Non

N° d'ACE: 436/2015 du 22 avril 2015
Direction: Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie
Classification: –
Proposition du Conseil-exécutif: **Rejet**



Réaffecter au trafic lent les ressources prévues pour le projet Tram Region Bern

Le Conseil-exécutif est chargé

1. de livrer dans un rapport son analyse de l'échec du projet *Tram Region Bern* et les conclusions qu'il en tire ;
2. de réserver, sur le total des ressources prévues pour le projet, 80 millions de francs qui serviront dès maintenant à financer des mesures au bénéfice du trafic lent, principalement dans les deux communes de Köniz et Ostermundigen.

Développement :

Le 29 septembre dernier, le corps électoral de Köniz et d'Ostermundigen a refusé le projet *Tram Region Bern* par 61 et 53 pour cent des voix respectivement. Cette décision populaire met un terme à une phase d'étude qui a duré plusieurs années et qui a coûté entre 20 et 30 millions de francs (sans compter les études que la ville de Berne projette maintenant de mener). Jusqu'à maintenant, le Conseil-exécutif n'a rien laissé filtrer sur ce qu'il considère être les raisons de cet échec cuisant. Pourtant les dépenses élevées engagées pendant plusieurs années par les com-

munes et le canton, sans parler des ressources humaines investies, justifient parfaitement une analyse sérieuse de la question. Il faut en effet tirer des enseignements pour les projets à venir.

Selon le message, la construction du nouveau tram devait coûter 500 millions de francs, dont la moitié environ à la charge du canton. On peut faire une croix ces prochaines années sur l'axe de Köniz ; la réalisation de celui d'Ostermundigen est incertaine. L'accroissement du trafic le long de la ligne du bus 10 doit être endigué par d'autres mesures. Un bon moyen d'y parvenir serait de développer systématiquement le trafic lent, le trafic cycliste en particulier. Si les liaisons cyclistes sont directes, sûres et de qualité, cela encourage les gens à privilégier ce moyen de transport écologique et peu gourmand en espace. L'objectif visant à faire pencher la balance, dans la répartition modale dans les agglomérations, en faveur du trafic lent, sera bientôt réalité.

Réponse du Conseil-exécutif

Dans le but de trouver une solution aussi durable que possible pour les transports publics dans la région de Berne, le canton a travaillé plusieurs années en étroite collaboration avec les communes impliquées pour développer un projet de tram en prenant soin de faire participer la population. Certes, le corps électoral de la Ville de Berne s'est prononcé clairement en faveur du projet, mais celui des communes d'Ostermundigen et de Köniz a voté contre. A l'instar du vote populaire, l'analyse et l'évaluation des résultats relève de la compétence de la commune.

Quant au projet en lui-même, le Conseil-exécutif constate qu'il avait été examiné de manière approfondie par toutes les autorités compétentes pour délivrer des autorisations et avait été jugé comme bon. La Confédération et le canton auraient été prêts à financer la réalisation du projet dans sa plus grande partie et avaient déjà arrêté les décisions correspondantes. En ce qui concerne le canton, les arrêtés de dépenses sont désormais caducs, étant donné que le projet ne peut pas être réalisé. Les crédits cantonaux déjà autorisés vont dès lors faire l'objet d'un décompte. Sur la base des arrêtés de dépenses actuels, ils ne peuvent pas être utilisés pour d'autres projets ou affectations.

A la suite du refus de la solution proposée conjointement par le canton et les autorités communales, il revient maintenant aux communes de Berne, d'Ostermundigen et de Köniz, ainsi qu'à la Conférence régionale Berne-Mitteland de reprendre le dossier.

Réponse aux points de la motion :

1. Comme expliqué, les votations relevaient de la seule compétence des communes et il ne serait pas opportun que ce soit le canton qui procède à l'analyse des raisons du refus du projet au niveau communal. Par ailleurs, il n'y a pas de raison que le projet *Tram Region Bern* soit à nouveau analysé laborieusement, alors qu'il a déjà fait l'objet d'un examen extrêmement approfondi dans le cadre de la procédure d'autorisation.
2. Il n'est pas autorisé d'utiliser les moyens financiers cantonaux qui avaient été alloués au projet *Tram Region Bern* à d'autres fins. Toute autre affectation de ces ressources nécessite l'édiction de nouveaux arrêtés de dépenses. Par ailleurs, des mesures en faveur du trafic lent n'auraient pas de lien direct avec les transports publics et ne pourraient donc pas de manière générale être financées par des fonds prévus pour les transports publics.

Au Grand Conseil