



Rapport

Date de la séance du CE : 8 novembre 2023
Direction : Direction des travaux publics et des transports
N° d'affaire : 2022.BVD.7269
Classification : Non classifié

Installation park-and-ride près de la gare de Matten bei Interlaken ; subvention cantonale aux chemins de fer de l'Oberland bernois ; crédit d'engagement

Table des matières

1.	Synthèse	2
2.	Bases légales	2
3.	Description de l'affaire	2
3.1	Contexte	2
3.2	Subvention cantonale selon la loi sur les routes	4
4.	Place du projet dans le programme gouvernemental de législation et dans d'autres planifications importantes	4
5.	Répercussions sur les finances, l'organisation, le personnel, les technologies de l'information et les locaux	4
5.1	Coûts	4
5.2	Coûts donnant droit à des subventions et coûts ne donnant pas droit à des subventions	5
5.3	Financement	5
6.	Répercussions sur les communes	5
7.	Répercussions sur l'économie, l'environnement et la société	5
8.	Proposition	5

1. Synthèse

La région de la Jungfrau, et en particulier les routes cantonales qui traversent les vallées de la Lütschine, sont confrontées à une hausse croissante du trafic en raison notamment du tourisme. Plusieurs mesures doivent permettre de désamorcer la situation et de desservir la région de manière durable. L'une de ces mesures est la réalisation d'une installation park-and-ride pour les voitures de tourisme et les autocars à proximité de la nouvelle gare « Matten b. Interlaken » des Chemins de fer de l'Oberland bernois SA (Berner Oberland-Bahnen AG, BOB). Cette installation constituera, avec la route de contournement de Wilderswil récemment mise en service, le cœur d'un système de mobilité régional moderne. Les problèmes de circulation de la région devraient ainsi pouvoir être résolus de manière globale. Grâce à l'effet de transfert du trafic, le projet de construction répond à la stratégie de mobilité globale du canton de Berne (2022).

En vertu de l'article 61 de la loi sur les routes, le crédit demandé doit permettre de financer une subvention cantonale de 1 620 600 francs destinée à l'installation park-and-ride à Matten bei Interlaken. Conformément à version révisée de la loi sur les routes, l'installation ne doit plus être inscrite dans le plan du réseau routier (PRR) pour bénéficier de cette subvention.

2. Bases légales

- Loi du 4 juin 2008 sur les routes, modifiée le 7 juin 2023 (LR ; RSB 732.11), article 61, alinéa 1 (en vigueur à partir du 1^{er} février 2024)
- Ordonnance du 29 octobre 2008 sur les routes (OR ; RSB 732.111.1), article 38
- Loi du 15 juin 2022 sur les finances (LFin ; RSB 620.0), articles 21 ss
- Ordonnance du 16 novembre 2022 sur les finances (OFin ; RSB 621.1), articles 21 ss

3. Description de l'affaire

3.1 Contexte

Dans le Bördeli et les vallées de la Lütschine, le tourisme constitue l'un des facteurs économiques les plus importants. Les localités de la région sont par conséquent confrontées à un trafic en constante augmentation. Diverses mesures doivent permettre de remédier de manière globale aux problèmes de circulation dans la région de la Jungfrau. L'accès direct à la zone industrielle sur l'ancien site de l'aérodrome d'Interlaken, l'extension de l'offre ferroviaire des BOB, le système régional de guidage vers les parkings, le contournement de Wilderswil ainsi que l'installation park-and-ride à Matten bei Interlaken forment un système global de transport moderne, régional et coordonné, qui permet de délester les communes d'un trafic motorisé inutile.

La commune de Wilderswil, qui est traversée par la seule route d'accès menant à la région de la Jungfrau, est largement délestée du trafic de transit depuis l'ouverture de la route de contournement en août 2023. Une étude de corridor de la Conférence régionale de l'Oberland Est a montré qu'il existe un autre goulet d'étranglement plus loin dans la vallée, en raison des volumes de trafic parfois trop importants et surtout des deux passages à niveau entre Zweilütschinen et Grindelwald. La vallée de Lauterbrunnen atteint elle aussi ses limites sur le plan du trafic. L'infrastructure de transport existante n'offre ici que peu de possibilités d'améliorations. Il est donc impératif pour la commune de Lauterbrunnen que le trafic individuel diminue dans la vallée.

Les goulets d'étranglement mentionnés ne seront pas supprimés par des mesures de construction sur place, mais atténués grâce à une installation park-and-ride près de la nouvelle gare de Matten bei Interlaken. Celle-ci fait partie des mesures mises en place pour garantir une desserte durable de la région de la Jungfrau. La gare de Matten bei Interlaken a d'une part pour vocation de délester les vallées de la Lütschine du trafic individuel motorisé. Combinée à l'installation park-and-ride, elle permettra en effet de rediriger les usagers et usagères vers les transports publics dès Matten. Elle desservira d'autre part certains secteurs de Matten et de Wilderswil ainsi qu'une partie du pôle de développement de l'aérodrome d'Interlaken. L'installation a été réalisée et sera intégrée en décembre 2023 à l'horaire régulier.

Les BOB sont une entreprise de transport bien ancrée dans la région, détenue en grande partie par la Confédération et le canton de Berne. Étant donné que les BOB financent une grande partie de leurs prestations via des indemnités, ils ne versent aucun dividende.

Les BOB réalisent, sur la base de l'approbation du début anticipé des travaux, une installation park-and-ride près de la nouvelle gare « Matten b. Interlaken » avec 207 places de stationnement pour les voitures de tourisme et 36 places pour les autocars. De plus, il est prévu de créer environ 300 places de stationnement supplémentaires pour les voitures de tourisme et 32 places pour les autocars sur la piste de l'ancien aérodrome militaire d'Interlaken.

L'installation est située à proximité de la sortie d'autoroute de Wilderswil. Parallèlement à l'installation park-and-ride, les BOB construisent une nouvelle gare, qui sera desservie à une cadence de 15 minutes. Les coûts des BOB pour le projet comprenant la nouvelle gare et l'installation park-and-ride s'élèvent à environ 11 millions de francs. À cela s'ajoutent des mesures en faveur de la mobilité douce. Les BOB participent aux coûts totaux à hauteur d'environ quatre millions de francs provenant d'anciennes réserves d'amortissement. L'Office fédéral des transports a validé cette démarche et l'utilisation des fonds a été approuvée par les actionnaires des BOB.

Le canton accorde une subvention supplémentaire au projet global pour l'accès à la gare (gare des BOB « Matten b. Interlaken ») en vertu des articles 4 et 5 LCTP. Cette subvention, d'un montant net d'environ 233 300 francs, est financée via le crédit-cadre pour les transports publics 2022-2025 et approuvée par la DTT. Les deux subventions ne s'impliquant pas réciproquement, elles ne sont pas soumises à l'obligation d'additionner les dépenses conformément à l'article 29 LFin.

Le projet n'entraîne pas de coûts induits directs pour le canton. Les rémunérations versées par le canton ne seront impactées que lorsque des liaisons ferroviaires supplémentaires seront mises en service (cf. chiffre 4.5.7 du rapport relatif à l'arrêté sur l'offre du 9 mars 2021 ; 2020.BVD.4550).

Les autres aménagements de l'infrastructure des transports publics, comme la construction de la gare et de la station de croisement, ont été financés de manière ordinaire par le biais d'une convention de prestations entre les exploitants de l'infrastructure (BOB) et l'Office fédéral des transports.

Jusqu'à présent, les installations park-and-ride ont été réalisées surtout dans les zones urbaines et les agglomérations, afin de les délester du trafic pendulaire motorisé. Le projet d'installation park-and-ride sur le terrain de l'ancien aérodrome d'Interlaken constitue une nouvelle approche en matière de transport touristique et permet à une région touristique de mettre en place une offre de mobilité combinée. Les taux d'occupation et de fréquentation ne seront vraisemblablement pas identiques à ceux des installations park-and-ride utilisées pour le trafic pendulaire. Ainsi, l'installation destinée au trafic individuel touristique sera bien fréquentée surtout pendant les vacances scolaires et les week-ends. En outre, on peut partir du principe que la demande dépendra des conditions météorologiques. La subvention demandée a donc été réduite de 20 % sur la base des coûts imputables. Cette déduction liée à l'occupation a été effectuée sur la base des expériences réalisées avec les installations park-and-ride destinées au trafic pendulaire. D'après la demande déposée, l'installation des BOB, qui est destinée au trafic touristique,

devrait en effet présenter sur l'année 20 % de jours d'utilisation intensive de moins qu'une installation park-and-ride destinée au trafic pendulaire. Pour les voyages de groupes, la fréquentation des plateformes de correspondance connaît moins de fluctuations, car ce type de voyage est peu dépendant des conditions météorologiques.

3.2 Subvention cantonale selon la loi sur les routes

Le 22 juin 2023, les BOB ont soumis à l'Office des ponts et chaussées du canton de Berne une demande de subvention cantonale au sens de l'article 61 de la loi sur les routes (LR). Cet article prévoit que le canton de Berne octroie des subventions pour les investissements destinés à des installations de type park-and-ride et bike-and-ride.

Le Grand Conseil a adopté le 7 juin 2023 la révision de la loi sur les routes, qui entrera en vigueur le 1^{er} février 2024. À la suite de cette révision, l'inscription d'une installation park-and-ride ou bike-and-ride dans le plan du réseau routier n'est plus une condition préalable à l'octroi de subventions cantonales ; il suffit qu'il s'agisse d'une installation importante, ce qui est le cas ici. L'installation park-and-ride de Matten ne fait actuellement pas partie du plan du réseau routier en vigueur. Le Conseil-exécutif demande au Grand Conseil d'approuver la subvention sur la base des dispositions de la loi révisée sur les routes.

4. Place du projet dans le programme gouvernemental de législature et dans d'autres planifications importantes

Le projet de construction répond à la stratégie de mobilité globale du canton de Berne (2022). L'un des quatre axes directeurs de cette stratégie est le transfert du trafic. Cet axe vise non seulement à soutenir la gestion de la mobilité et à en faire la promotion, mais également à promouvoir de manière ciblée des solutions innovantes et intéressantes en matière de transports publics dans le domaine du trafic de loisirs et de tourisme.

5. Répercussions sur les finances, l'organisation, le personnel, les technologies de l'information et les locaux

5.1 Coûts

Coûts totaux pour l'installation park-and-ride (TVA incluse)	CHF	5 859 000
moins les coûts ne donnant pas droit à une subvention	– CHF	794 600
Coûts donnant droit à une subvention	CHF	5 064 400
Moins la déduction liée à l'occupation (20 %) –	CHF	1 012 900
Coûts déterminants	CHF	4 051 500
Dont 40 %, TVA incluse	CHF	1 620 600
Subvention cantonale selon l'article 61 LR	CHF	1 620 600
Crédit à approuver	CHF	1 620 600

5.2 Coûts donnant droit à des subventions et coûts ne donnant pas droit à des subventions

Les coûts donnant droit à des subventions ont été définis d'après la directive « Subventions cantonales pour les investissements en faveur des installations de mobilité combinée ». Le canton de Berne octroie en principe des subventions pour les investissements qui sont nécessaires à la mobilité combinée et à l'exploitation. Les coûts liés à l'étude de projet, à la construction, à la direction des travaux, à l'acquisition du terrain, à la signalisation et au marquage sont donc imputables. Les coûts relatifs à l'aménagement ou à l'utilisation individuelle, comme la plantation d'arbres, l'aménagement des zones de stationnement ou l'installation de bornes de recharge pour véhicules électriques, ne sont en revanche pas imputables. Ces éléments ne sont pas nécessaires à la fonction principale de l'installation (stationnement et correspondance). Les prestations propres du requérant, les travaux de garantie, les intérêts des crédits et les émoluments dus pour l'octroi d'autorisations ne peuvent eux non plus pas être subventionnés.

5.3 Financement

Il s'agit d'un crédit d'engagement au sens de l'article 32 LFin, qui sera relayé par les paiements indiqués au chiffre 4 du projet d'arrêté. La dépense n'est pas inscrite au budget 2024, mais pourra être compensée au sein du groupe de produits avec d'autres subventions cantonales.

6. Répercussions sur les communes

La diminution attendue du trafic touristique motorisé permettra de soulager les communes des vallées de la Lütschine. En outre, les places de stationnement locales mises à disposition pour le tourisme pourront être supprimées.

7. Répercussions sur l'économie, l'environnement et la société

Grâce à la réduction du trafic et de ses émissions ainsi qu'au maintien d'une bonne desserte, la région de la Jungfrau peut consolider son attractivité en tant que destination touristique. Les lieux touristiques restent facilement accessibles pour les visiteuses et visiteurs, la population locale bénéficie d'une meilleure accessibilité aux communes et les conflits liés au trafic entre la population locale et les touristes s'en trouvent apaisés. La réduction du trafic et des émissions générées permet aux communes de renforcer leur attractivité. Enfin, l'installation contribue au développement durable de la région.

8. Proposition

Pour les motifs exposés ci-dessus, nous proposons d'approuver le projet d'arrêté ci-joint.

Pièces jointes

- Projet d'arrêté
- Plan d'ensemble

Annexes supplémentaires à l'attention de la Commission des infrastructures et de l'aménagement du territoire (CIAT)

- Demande de subvention