



Intervention parlementaire

Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention : 232-2025
Type d'intervention : Motion
Motion ayant valeur de directive : ☒
N° d'affaire : 2025.GRPARL.502

Déposée le : 09.09.2025

Motion de groupe : Non
Intervention de l'organe du GC : Non
Déposée par : Widmer (Bern, Les VERT-E-S) (porte-parole)
Dubler (Bern, Les VERT-E-S)
Hiltbold (Thun, Les VERT-E-S)
Egger (Frutigen, PVL)
Lanz (Thun, UDC)
Studer (Meiringen, PS)

Cosignataires : 0

Urgence demandée : Non
Urgence accordée :

N° d'ACE : 51/2026 du 21 janvier 2026
Direction : Direction des travaux publics et des transports
Classification : Non classifié
Proposition du Conseil-exécutif : **Adoption**

Plus de trains internationaux pour Berne et l'Oberland bernois

Le Conseil-exécutif est chargé de s'engager auprès de la Confédération et des CFF pour augmenter le nombre de trains internationaux directs en provenance et à destination de Berne et de l'Oberland bernois et pour que davantage de destinations soient accessibles par train direct au départ de Berne.

Développement :

Les voyages de loisir en transports publics ont la cote, aux quatre coins de la Suisse ainsi que par-delà les frontières. Au vu de l'important potentiel qu'offre le rail et de la forte demande dans ce domaine, la volonté d'exploiter au mieux ce mode de transport est palpable dans le secteur. Les liaisons directes comptent parmi les façons les plus efficaces d'atteindre facilement confortablement sa destination de voyage.

Les CFF en sont bien conscients et poursuivent donc en continu le développement de leur réseau de liaisons directes. Il est par exemple prévu d'instaurer des trains directs vers d'autres villes italiennes (au-delà de Milan) ainsi qu'à destination de Barcelone.

Aussi réjouissante cette évolution soit-elle, il se pourrait bien que le canton de Berne manque le coche. Sans engagement actif du canton, il y a un risque que les trains allant au-delà de Milan circulent exclusivement par le Gothard au départ de Zurich, que le train prévu à destination de Barcelone parte de Genève ou que la réintroduction d'un TGV direct de Paris à Berne/Interlaken soit renvoyée aux calendes grecques. Aujourd'hui, les seules bonnes

correspondances dont dispose le canton de Berne sont les lignes ICE directes en direction de l'Allemagne (Interlaken [et désormais Brigue]–Berne–Allemagne).

L'objectif à atteindre serait donc que certaines de ces nouvelles liaisons directes passent par Berne ou l'Oberland bernois. Outre Paris, Milan et Barcelone, il faudrait également voir si d'autres destinations européennes pourraient venir s'y ajouter (p. ex. Hambourg ou Prague). Il ne faut pas non plus négliger l'intégration à long terme d'autres axes internationaux. Par ailleurs, les lignes existantes entre Interlaken Est, Berne et Berlin doivent impérativement être maintenues.

La thématique des trains de nuit a elle aussi le vent en poupe. Dans ce domaine, il faudrait à tout le moins examiner la faisabilité d'une ligne unique et ciblée passant par Berne, le Lötschberg/Simplon et Milan pour rejoindre Florence et Rome.

Outre les considérations économiques, la politique des transports et du climat ne manque pas d'arguments en faveur d'un engagement plus fort, bien au contraire : les trains directs internationaux canalisent les flux de voyageuses et voyageurs de façon ciblée et contrôlée, de sorte à réduire le volume du trafic, les embouteillages et les émissions de CO₂. Ils contribuent donc aussi aux objectifs climatiques de nombreuses régions.

Il est essentiel que le Conseil-exécutif agisse et présente avec fermeté aux autorités fédérales et aux CFF les besoins et les attentes du canton en la matière.

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 de la compétence du Conseil-exécutif à représenter le canton à l'intérieur et à l'extérieur (art. 90, al. 1, lit. a ConstC). 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.

Le Conseil-exécutif estime également que les trains de nuit constituent une option attractive et respectueuse de l'environnement pour voyager confortablement en Europe sur de longues distances. Il est important que le canton de Berne soit bien raccordé au réseau du trafic voyageurs international, aussi bien pour les personnes se rendant à l'étranger que pour celles venant dans le canton pour les loisirs ou pour des raisons professionnelles.

Si le canton de Berne joue un rôle clé aux niveaux local et régional en tant que commanditaire de l'offre de transport, il a peu de moyens d'influence directe sur les trafics national et international, que les entreprises ferroviaires organisent de manière autonome. Le canton de Berne n'a par conséquent pas de frais supplémentaires à supporter dans ce domaine.

Malgré les possibilités d'influence limitées sur les liaisons internationales, le canton de Berne fait valoir ses intérêts dans ce domaine sur la base du plan directeur cantonal (fiche de mesures B_04 – Fixer les priorités bernoises concernant le trafic ferroviaire aux plans national et international). Par ailleurs, dans le point 4 « Mettre en réseau » de sa stratégie de mobilité globale (éviter, transférer, gérer harmonieusement, mettre en réseau le trafic), le canton précise que le raccordement du canton de Berne au trafic ferroviaire et aérien international doit être garanti (axe directeur 4.3). Enfin, les services spécialisés cantonaux échangent régulièrement avec les services compétents des entreprises ferroviaires et de la Confédération, que ce soit

lors de contacts directs ou encore dans le cadre des conférences nationales œuvrant dans les transports publics ou de projets soumis à consultation. Pour cette raison, le Conseil-exécutif estime que le développement du trafic voyageurs international est une tâche de longue haleine.

Les nouveaux trains ICE à destination du Valais, qui circulent depuis le changement d'horaire de décembre 2025, témoignent par exemple de l'engagement du canton de Berne dans ce domaine. Thoune et Spiez bénéficient ainsi de liaisons directes supplémentaires avec l'Allemagne. Grâce aux modifications apportées à l'horaire, de nouvelles destinations deviennent accessibles sans changement depuis l'Oberland bernois, par exemple Hambourg via Cologne–Brême.

L'aménagement de liaisons directes à destination de l'Italie et de la France s'avère toutefois plus complexe. Les CFF sont clairement intéressés par l'ajout de liaisons vers l'Italie via le Lötschberg et le Simplon. En outre, de gros travaux de rénovation de l'infrastructure ferroviaire ont actuellement lieu en Italie et se poursuivront ces prochaines années. À certaines périodes, la ligne sera donc complètement fermée au trafic voyageurs et des bus de remplacement seront mis en place.

Pour les trajets vers la France, le système cadencé de la ligne Paris–Dijon–Bâle ne correspond actuellement pas à celui du réseau suisse. Il est donc impossible de proposer de bonnes correspondances à Bâle. Le canton de Berne travaille activement avec les CFF pour remédier à cette situation.

Au vu de la demande actuelle, le Conseil-exécutif estime que la mise en place de liaisons directes en direction de l'Est (Prague) n'est pas réaliste. De bonnes correspondances sont toutefois proposées à Zurich. Les liaisons rapides pour Barcelone au départ de Paris ou de Lyon, exploitées par plusieurs entreprises de transport, sont désormais bien établies. Le prolongement jusqu'à Genève de la liaison au départ de Lyon serait une bonne solution pour les personnes partant de Berne. Le canton de Berne s'engage d'ores et déjà en faveur de cette solution dans le cadre de la conférence des transports de Suisse occidentale.

Destinataire
– Grand Conseil