

Intervention parlementaire. Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention : 208-2019
Type d'intervention : Motion
Motion ayant valeur de directive : ☐
N° d'affaire : 2019.RRGR.256

Déposée le : 02.09.2019

Motion de groupe : Non
Motion de commission : Non
Déposée par : Trüssel (Trimstein, pvl) (porte-parole)



Cosignataires : 4

Urgence demandée : Oui
Urgence accordée : Non 09.09.2019

N° d'ACE : 49/2020 du 22 janvier 2020
Direction : Direction des travaux publics et des transports
Classification : –
Proposition du Conseil-exécutif : **Vote point par point**

Points 1 à 4 : adoption
Point 5 : rejet

Faire passer le réseau bernois aux trams bidirectionnels

1. Le Conseil-exécutif soumet au Grand Conseil un état des lieux détaillé et impartial permettant de comparer les systèmes de trams bidirectionnels d'une part et unidirectionnels d'autre part.
2. La région bernoise compte aujourd'hui un système mixte de trams bidirectionnels et de trams unidirectionnels. Le Conseil-exécutif explique comment pourrait se dérouler le passage du système mixte actuel à un système de trams purement bidirectionnels.
3. Les rapports au sens des chiffres 1 et 2 quantifient le plus possible tous les arguments et faits énoncés. Les bases d'évaluation (en particulier les calculs) de même que les sources sont présentées en toute transparence.
4. Le Conseil-exécutif soumet au Grand Conseil une base de décision dans une forme appropriée, lui permettant d'ordonner le développement du système de trams dans la région de Berne vers un système bidirectionnel sans construction de nouvelles boucles de rebroussement.

5. Le Conseil-exécutif veille à ce qu'aucune décision d'acquisition de véhicules ne soit prise ni aucun travail de planification ou de mise en œuvre réalisé, qui entrave le développement du système de trams dans la région de Berne vers un système bidirectionnel sans construction de nouvelles boucles de rebroussement.

Développement :

Le réseau de trams dans la région de Berne recourt essentiellement à des véhicules unidirectionnels, qui nécessitent par conséquent des boucles de rebroussement. Lors d'extensions du réseau, de nouvelles boucles doivent être construites, notamment au terminus (et lors de chaque déplacement de terminus) ainsi que sur les parcours plus longs (appelés rebroussements d'exploitation).

Cette situation a suscité ces dernières années des débats animés et une résistance parfois importante lors de chaque projet de tram. Il est même question de lancer des procédures d'expropriation pour imposer les boucles de rebroussement. Cette approche fondée sur les rebroussements doit par conséquent être remise en question.

Les boucles sont impératives sur les tronçons utilisés par les véhicules unidirectionnels. Leur remise en question implique donc nécessairement une remise en question du type de véhicule : seul un usage exclusif de trams bidirectionnels permettrait de renoncer complètement aux boucles de rebroussement. Ces véhicules peuvent repartir dans le sens opposé sans boucle de rebroussement grâce à un deuxième poste de conducteur et à un système approprié. De plus, l'exploitation de ces véhicules est plus flexible, en particulier en cas d'interruption d'une ligne pour cause de chantiers. Le réseau est plus facilement extensible et s'insère mieux dans une forme d'aménagement du territoire qui privilégie la protection des terres agricoles, l'exploitation efficace du sol et la densification intérieure. Pour ces raisons et d'autres encore, le choix du type de véhicule comporte des conséquences importantes qui dépassent largement l'aspect opérationnel de l'exploitation quotidienne des transports publics.

Bernmobil, le prestataire de services actuel, table sur une extension de sa flotte de 57 à environ 90 trams au cours des 20 prochaines années.¹ Des décisions d'achat sont donc à venir. De plus, les travaux de planification pour mettre en œuvre divers projets sur le réseau de trams bernois se concrétisent (Kleinwaben, Ostermundigen), après les décisions de financement correspondantes aux plans communal, cantonal et fédéral. Par conséquent, le temps est venu de poser correctement les jalons pour développer le réseau des trams, avant de se retrouver devant des faits accomplis.

Le Grand Conseil devrait disposer d'une meilleure base de décision grâce aux rapports demandés :

Le rapport général sur les systèmes de trams bidirectionnels d'une part et unidirectionnels d'autre part (chiffre 1) portera au moins sur les aspects suivants : caractéristiques des véhicules, exploitation en temps normal et en cas d'interruption de la ligne, infrastructure requise, extensibilité du système, financement du matériel roulant, exploitation et infrastructure, utilisation du sol. De plus, il devra expliquer dans quelle mesure et à quel moment il a été procédé à une évalua-

¹ Cf. https://www.koeniz.ch/public/upload/assets/15446/2019-08-19_T07_V1902_Zweirichtungsfahrzeuge.pdf, p. 4.

tion du type de véhicule dans le cadre de la planification des projets Tram Region Bern (segment Kleinwabern) et Tram Bern-Ostermundigen.

Le deuxième rapport (chiffre 2) montrera la période concernée et les étapes nécessaires au changement de système de trams dans la région de Berne. Il devra tenir compte de la durée d'amortissement des trams unidirectionnels existants et du prolongement de la ligne de tram vers Kleinwabern et/ou de la création de la ligne vers Ostermundigen sans nouvelle boucle de rebroussement.

Le Grand Conseil devra alors décider si et dans quelle mesure le système de trams dans la région de Berne sera développé dans le sens d'un système bidirectionnel et sans nouvelle boucle de rebroussement. Jusque-là, rien ne doit être entrepris qui puisse limiter la marge de décision du Grand Conseil.

Motivation de l'urgence : la motion soulève une question stratégique en matière de transports et d'aménagement du territoire à laquelle seul le Parlement du canton peut répondre de manière contraignante. Cette réponse implique par ailleurs des conséquences financières à l'échelle du canton et des communes. Pour ces raisons, la marge de décision du Grand Conseil ne doit pas être limitée par des retards. Les travaux de planification relatifs à des projets actuels sur le réseau de trams bernois sont en cours ou seront prochainement engagés. Il est donc indispensable que le Grand Conseil se prononce dans les meilleurs délais, sous peine de se retrouver face à des faits accomplis. Les informations pertinentes concernant cette motion ne sont disponibles que depuis quelques semaines, ce qui explique pourquoi elle n'a pas pu être déposée plus tôt.

Réponse du Conseil-exécutif

Le Conseil-exécutif entend tout d'abord souligner que la décision concernant le type de trams qui sera utilisé à l'avenir dans le réseau de trams de Berne relève de la seule responsabilité entrepreneuriale de l'exploitant, c'est-à-dire Bernmobil. Le canton de Berne, qui commande les prestations de transports publics et cofinance les infrastructures de transport local, a bien sûr la possibilité de s'exprimer à ce sujet par le biais de ses instruments. Cependant, la décision de Bernmobil concernant l'utilisation de trams unidirectionnels ou bidirectionnels à l'avenir ne peut être imposée ni par le canton de Berne, ni par la présente intervention. Le Conseil-exécutif souligne donc que la présente intervention présente le caractère d'une motion ayant valeur de directive, du moins en ce qui concerne une partie des demandes.

En principe, les systèmes de trams unidirectionnels et bidirectionnels présentent l'un comme l'autre des avantages et des inconvénients. Les trams unidirectionnels sont plus économiques à l'achat et à l'exploitation, consomment moins d'énergie et offrent des avantages pour la clientèle et pour l'exploitant en termes d'utilisation de l'espace et de places disponibles. Les trams bidirectionnels sont plus flexibles à l'exploitation, permettent d'échelonner plus facilement l'aménagement de nouvelles lignes et les voies de rebroussement nécessitent en général une surface un peu moins importante.

Le réseau de trams de Bernmobil est un réseau ancien qui s'est progressivement étendu et dispose de boucles de rebroussement au niveau des terminus et des sites centraux. Actuellement, une seule ligne est exploitée en partie avec des véhicules bidirectionnels, la ligne Fischermätteli

– Worb. Lors de l'acquisition de nouveaux trams décidée par Bernmobil, la flotte de véhicules bidirectionnels sera légèrement élargie, de manière adaptée au réseau. La construction de quelques voies de rebroussement dans le réseau existant permettra, notamment dans le cas d'interruptions planifiées, par exemple lors de manifestations ou de chantiers de grande envergure, de desservir certains tronçons de lignes avec des trams bidirectionnels. Cette décision d'acquisition devrait permettre de mettre à profit de manière optimale les avantages des deux types de tram dans le réseau de trams de Berne.

Le Conseil-exécutif répond comme suit aux différents points de la motion :

1. Le Conseil-exécutif est prêt à présenter au Grand Conseil, dans le cadre des prochaines décisions concernant les transports publics, prises tous les quatre ans, une analyse des avantages et des inconvénients des trams unidirectionnels et bidirectionnels.
2. Le Conseil-exécutif est également prêt à esquisser un scénario du passage complet de la flotte de trams bernoise à une flotte de trams uniquement bidirectionnels.
3. Le Conseil-exécutif fournira des rapports transparents conformément au mandat énoncé au point 3.
4. Le Grand Conseil a la possibilité d'influencer le financement des nouvelles infrastructures de transport local. Il ne peut cependant pas exercer d'influence directe sur les décisions d'acquisition et de mise en œuvre. En ce sens, le Conseil-exécutif est disposé à accepter ce mandat.
5. Comme cela a été expliqué en introduction, la compétence concernant les décisions d'acquisition de véhicules relève entièrement de l'entreprise de transport. Une éventuelle future décision du Grand Conseil concernant les trams unidirectionnels ou bidirectionnels ne pourrait concerner que de futures acquisitions de véhicules et projets d'infrastructures, mais pas des projets déjà décidés et en cours de mise en œuvre, tels que les projets cités dans l'intervention (prolongation du tram à Kleinwabern et tram Berne – Ostermundigen). En fonction des compétences concernées, les décisions de planification et de mise en œuvre relèvent soit du Grand Conseil, soit du Conseil-exécutif, soit d'une autre instance. Pour cette raison, le Conseil-exécutif rejette le chiffre 5.

Destinataire

- Grand Conseil