



Intervention parlementaire

N° de l'intervention : 053-2023
Type d'intervention : Motion
Motion ayant valeur de directive : ☐
N° d'affaire : 2023.RRGR.80

Déposée le : 13.03.2023

Motion de groupe : Non
Motion de commission : Non
Déposée par : Grupp (Biel/Bienne, Les Verts) (porte-parole)
Bohnenblust (Biel/Bienne, PLR)
Schneider (Biel/Bienne, UDC)
Dunning (Biel/Bienne, PS)
Bühler (Romont BE, Le Centre)
Messerli (Nidau, PEV)
Gerber (Reconvilier, PEV)
Martin (Ligerz, UDF)
Pichard (Biel/Bienne, PVL)

Cosignataires : 15

Urgence demandée : Non
Urgence accordée :

N° d'ACE : du
Direction : Direction des travaux publics et des transports
Classification : -
Proposition du Conseil-exécutif : **Sélectionner**

Les trains biennois méritent mieux qu'une voie de garage

Le Conseil-exécutif est chargé de prendre contact avec les responsables des CFF, du BLS et de la gare de Berne afin de mettre en place les mesures suivantes :

1. Les voies 49/50 pour les arrivées et les départs des trains en provenance et à destination de Bienne et, partant, les liaisons avec le Seeland et le Jura bernois ne peuvent en aucun cas représenter une solution permanente.
2. Il convient de rechercher des solutions pour prévenir la pérennisation de la situation susmentionnée, que ce soit par des ajustements de l'horaire, une réorganisation de la gestion des quais, la création de nouvelles lignes diamétrales ou d'autres solutions appropriées.
3. Si aucune alternative viable n'est trouvée au quai 49/50, l'accès depuis et vers le site de l'Île et/ou le quartier de la Länggasse au moyen d'un passage souterrain ou d'une passerelle doit être reconsidéré.
4. La couverture complète du quai 49/50 doit également être reconsidérée en vue de son utilisation à long terme, dans le cadre de solutions permanentes.

Développement :

Depuis le début des travaux d'agrandissement de la gare de Berne en 2019, les trains de la ligne IR 65 Bienne – Berne s'arrêtent sur les voies 49/50. Les voyageuses et les voyageurs doivent parcourir jusqu'à 800 mètres supplémentaires à pied. Cet itinéraire rallongé rend les déplacements difficiles, voire impossibles pour les personnes âgées ou à mobilité réduite, notamment lorsqu'elles doivent prendre une correspondance. Dans les faits, les usagères et usagers moins ingambes doivent se rabattre sur le train régional et ne disposent plus que de deux relations par heure entre Bienne et Berne. Autre corollaire de cette situation : les trains Interregio sont peu remplis, et les passagères et passagers s'entassent dans les compartiments en tête ou en queue du train.

Cette solution, initialement introduite à titre provisoire et à peu près acceptable à ce titre, devrait maintenant devenir permanente à en croire les services responsables. Pour la ligne qui relie la capitale à la deuxième plus grande ville du canton et à la partie nord du canton, c'est inacceptable.

Diverses pistes ont, semble-t-il, déjà été évoquées, mais sans jamais se concrétiser à cause des efforts potentiels à déployer et par manque de pression venant de l'extérieur. Le Conseil exécutif est donc appelé à rechercher encore une fois des solutions avec toutes les parties concernées. Parmi les idées à creuser figurent un ajustement de l'horaire ou la mise en place d'un arrêt intermédiaire en gare pour faire monter et descendre les voyageuses et voyageurs.

Il est en outre frappant de constater que seules des rames du BLS et du SOB circulent sur les voies 49/50, mais aucune des CFF. La question se pose de savoir si les CFF ne pratiquent pas ici une politique à deux vitesses et ne défavorisent pas les trains de la concurrence, d'autant plus qu'ils ont dû céder la ligne de l'IR 65 au BLS il y a quelques années. En tant qu'actionnaire majoritaire du BLS, le canton de Berne ne peut pas rester indifférent à cette question car, outre le trafic pendulaire, c'est aussi l'offre touristique des régions du Seeland et du Jura bernois qui est concernée.

La situation a déjà fait l'objet de la motion 279-2019 du député Peter Moser « Gare de Berne : relier la Stadtbachstrasse aux quais 49 et 50 au moyen d'une passerelle piétonne ». À l'époque, tant la motion que la réponse s'inscrivaient encore dans le contexte d'une solution provisoire, pour la durée de la transformation de la gare. Compte tenu du risque de pérennisation de la solution actuelle, il serait judicieux de réexaminer également cette demande ou d'autres options, telles que des passages souterrains à l'extrémité ouest de la gare.

Destinataire
– Grand Conseil