



Intervention parlementaire

N° de l'intervention : 208-2025
Type d'intervention : Motion
Motion ayant valeur de directive : ☐
N° d'affaire : 2025.GRPARL.473

Déposée le : 01.09.2025

Motion de groupe : Non
Intervention de l'organe du GC : Non
Déposée par : Esseiva (Bern, PLR) (porte-parole)
Kohli (Wabern, Le Centre)
Steiner (Boll, PEV)
Gasser (Ostermundigen, PVL)
Freudiger (Langenthal, UDC)
Ritter (Burgdorf, PVL)
Hess (Nidau, PLR)
Rothenbühler (Lauperswil, Le Centre)
Daphinoff (Bern, Le Centre)
Berger (Burgdorf, PS)
Müller (Innerberg, PS)
Marti (Mittelhäusern, UDC)

Cosignataires : 0

Urgence demandée : Oui
Urgence accordée : Oui 04.09.2025

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

Maintenir la ligne de tram no 6 (Worb–Berne–Fischermätteli) dans l'arrêté sur l'offre de transports publics 2027-2030 si cela n'entraîne pas de coûts supplémentaires pour le canton

Le Conseil-exécutif est chargé de maintenir la ligne de tram n° 6 (Worb–Berne–Fischermätteli) dans l'arrêté sur l'offre de transports publics 2027-2030. Ce maintien sera assorti de la condition que le canton n'assumera aucun coût d'investissement supplémentaire par rapport au remplacement de la ligne par un service de bus.

Développement :

En septembre 2024, dans le cadre d'une votation populaire, la ville de Berne s'est prononcée à plus de 76 % en faveur de la réfection de la ligne de tram n° 6.

Lors de la session d'hiver 2025, le Grand Conseil a précisé dans une déclaration de planification sur le plan intégré mission-financement que le canton ne devait pas participer aux coûts de réfection.

Le tram présente des avantages évidents par rapport au bus, que ce soit au regard du réseau de transports publics pris dans son ensemble (en particulier la problématique liée à la boucle de rebroussement au niveau du Hirschengraben, qui toucherait l'ensemble des pendulaires du canton après l'achèvement de la rénovation de la gare de Berne), de l'efficacité ou du confort. Il est indéniable que la réfection de l'infrastructure de tram coûte plus cher qu'un remplacement de la ligne par un service de bus. Selon les documents de la Ville de Berne, les coûts d'investissement nécessaires au maintien de la ligne de tram sont supérieurs d'environ huit millions de francs à ceux de son remplacement par un service de bus. Les coûts d'exploitation, quant à eux, ne sont pas pris en compte car ils devraient se situer dans un même ordre de grandeur tant pour la solution « tram » que pour la solution « bus ».

Si, au lieu du canton, ce sont des tiers (comme la Ville de Berne) qui prennent en charge les coûts supplémentaires liés aux investissements, il sera possible de respecter l'arrêté pris par le Grand Conseil à la session d'hiver 2025 et, partant, de maintenir la ligne de tram n° 6 (Worb–Berne–Fischermätteli) dans l'arrêté sur l'offre.

Motivation de l'urgence : l'arrêté sur l'offre 2027-2030 figurera parmi les affaires soumises au Grand Conseil au printemps prochain. Si on attend pour la traiter, la présente intervention n'aura plus aucun intérêt.

Destinataire
– Grand Conseil