

Intervention parlementaire. Réponse commune du Conseil-exécutif

Réponse commune M 112-2016, M 129-2016 et M 182-2016

N° de l'intervention: 112-2016
Type d'intervention: Motion
Motion ayant valeur de directive: ☒
N° d'affaire: 2016.RRGR.570

Déposée le: 01.06.2016

Motion de groupe: Non
Motion de commission: Non
Déposée par: Studer (Niederscherli, UDC) (porte-parole)
Haudenschild (Spiegel, Les Verts)
Brönnimann (Mittelhäusern, pvl)

Cosignataires: 5

Urgence demandée: Non
Urgence accordée: Non

N° d'ACE: 1271/2016 du 16 novembre 2016
Direction: Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie
Classification: —
Proposition du Conseil-exécutif: **Adoption sous forme de postulat**



Revoir l'étude d'opportunité (EO) Berne

Le Conseil-exécutif est chargé d'adapter à la donne actuelle l'étude d'opportunité (EO) Berne, qui remonte à 2008, et plus particulièrement le volet qui concerne Berne Sud (ZMB Bern Süd). Après le rejet par les électeurs et électrices de Köniz, en 2014, d'une conversion au tram de la ligne de bus 10, il y a lieu d'étudier des solutions de transport sans tram sur la portion sud de la ligne 10. Ce réexamen doit tenir compte du programme stratégique de développement de l'infrastructure ferroviaire (STEP) de la Confédération.

Le projet EO Berne révisé devra être soumis au Grand Conseil.

Développement :

En automne 2014, le corps électoral de Köniz a clairement rejeté la conversion du bus au tram de la ligne 10 reliant l'Eigerplatz et Köniz/Schliern. Il est toutefois plus urgent que jamais d'augmenter les capacités des transports publics sur l'axe Berne Sud/Köniz. Une nécessité con-

firmée par les chiffres sur le développement des transports et l'urbanisation dans la région de Köniz publiés par la Conférence régionale de Berne Mittelland dans son rapport de participation de février 2016 sur la convention de prestations 2018-2021 pour la ligne de bus 10. Prévisions actuelles à l'appui, la conférence table sur 1000 habitants et habitantes ainsi que 2000 emplois de plus sur l'axe de Köniz d'ici 2020 avec, pour corollaire, une hausse de la demande susceptible d'atteindre 25 pour cent d'ici 2021 sur la ligne 10 durant les heures de pointe. Cela ne fait qu'accentuer massivement les problèmes de capacité et d'exploitation. Forte de ce constat, la conférence estime qu'il y a une urgence particulière à agir sur le tronçon de la ligne 10 qui dessert Köniz et qu'un renforcement des capacités ou une décharge de trafic significative s'impose. Car la demande sur cette portion de la ligne 10 croîtra encore après 2020, sous l'impulsion notamment de la création d'emplois fédéraux à Liebefeld.

Dans son rapport de participation, la conférence propose d'étoffer l'offre sur le tronçon le plus chargé de la ligne 10, entre le château de Köniz et Wegmühlegässli à Ostermundigen, soulignant toutefois qu'il s'agit uniquement d'une mesure transitoire. Car, à moyen et long terme, il faut trouver une solution à même d'augmenter significativement les capacités des transports publics dans la zone Berne Sud/Köniz.

Les auteurs de la motion sont d'avis qu'une solution de ce type passe par la mise à jour de l'EO Berne, en particulier son volet Berne Sud. Sachant que les conditions générales ont évolué ces dernières années, l'EO Berne de 2008 ne peut plus être mise en œuvre en l'état :

- Dans l'EO Berne de 2008, la conversion de la ligne 10 du bus au tram entre Berne et Köniz/Schlieren fait partie de la variante optimale. Suite à son net rejet par les électeurs et électrices de Köniz, cette solution tombe à l'eau et la recherche d'une nouvelle variante optimale s'impose. Les motionnaires demandent que la version révisée de l'EO intègre des solutions pour la zone Berne Süd/Köniz sans prévoir de tram sur la ligne 10, histoire de respecter le verdict des urnes.
- L'EO Berne de 2008 envisageait la construction d'une ligne enterrée reliant la nouvelle gare souterraine RBS de Berne à Köniz, avec desserte de l'Hôpital de l'Ile et de Liebefeld. Cette variante « M » a rencontré un écho favorable et pouvait être envisagée sur le long terme. Elle n'a toutefois pas été retenue, principalement en raison de son coût jugé trop élevé puisqu'elle intégrait le financement de la construction de la nouvelle gare souterraine RBS. Or, dans l'intervalle, le projet d'extension de cette gare vers l'ouest a été financé et sera construit d'ici 2025. On peut donc partir du principe que la variante « M » ou toute option similaire serait vue d'un meilleur œil aujourd'hui qu'en 2008. Par voie d'une motion signée par l'ensemble des députés, le parlement de Köniz demande que ce tracé souterrain soit étudié de plus près sous la forme d'une diamétralisation de la ligne RBS.
- En novembre 2014, le Conseil-exécutif a appelé de ses vœux la création d'un centre de compétence national en médecine translationnelle et entrepreneuriat sur le site de l'Hôpital de l'Ile. Ce projet et son incidence sur la mobilité doivent être pris en compte lors de la révision de l'EO.

Les motionnaires sont convaincus qu'une révision de l'EO Berne, avec formulation d'une nouvelle variante optimale, aiderait à résoudre les problèmes de capacités de transport public dans la région Berne Sud/Köniz. Une offre étoffée en transports publics sur cet axe répond aux objectifs du plan directeur révisé du canton de Berne, qui mise largement sur une densification de l'espace urbain.

N° de l'intervention: 112-2016
Type d'intervention: Motion
Motion ayant valeur de directive: ☒
N° d'affaire: 2016.RRGR.570

Déposée le: 01.06.2016

Motion de groupe: Non
Motion de commission: Non
Déposée par: Brönnimann (Mittelhäusern, pvl) (porte-parole)
Stähli (Gasel, PBD)
Kohler (Spiegel b. Bern, PLR)
Cosignataires: 0

Urgence demandée: Non
Urgence accordée: Non

N° d'ACE: 1271/2016 du 16 novembre 2016
Direction: Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie
Classification: –
Proposition du Conseil-exécutif: **Adoption sous forme de postulat**

Région Berne – Köniz-sud : résoudre les problèmes de capacité des transports publics

Le Conseil-exécutif est chargé de présenter un rapport

1. examinant sans a priori des variantes avantageuses et réalisables à moyen terme au projet Tram Region Bern, en collaboration avec la Conférence régionale des transports de Berne-Mittelland et les groupes d'intérêt locaux ;
2. étudiant en particulier des solutions prévoyant grands bus et courses supplémentaires aux heures de pointe sur la ligne Bernmobil 10.

Développement :

Sur la ligne de bus 10 Köniz-Berne-Ostermundigen, aux heures de pointe, la circulation de bus articulés toutes les 3 minutes ne serait pas un luxe pour faire face à la demande. Une situation critique qui ne manquera pas de s'aggraver encore dans le sillage de la croissance prévue, à court et moyen terme, du nombre de logements et d'emplois dans cette région. Le projet Tram Region Bern (TRB), qui visait à renforcer la capacité de transport de la ligne 10, a essuyé un non clair et net dans les urnes à Köniz et n'a passé la rampe populaire à Ostermundigen qu'au second essai, d'extrême justesse et qui plus est dans une version modifiée. Les crédits cantonaux dégagés à cette fin sont aujourd'hui périmés, si bien que le Grand Conseil devra approuver des nouveaux crédits pour tout projet futur. Se pose ainsi la question de savoir comment le canton compte résoudre ce problème de capacité.

Parmi les principaux reproches formulés à l'encontre du projet TRB figuraient notamment les coûts d'infrastructure élevés, l'examen insuffisant de variantes plus avantageuses et adaptées au contexte urbain – par exemple au moyen de grands bus –, la péjoration de la sécurité des cyclistes due aux rails, le manque d'espace pour des voies réservées au tram, la congestion du centre-ville à cause des trams, le report de charges sur d'autres projets, le manque de capacités en l'absence de deuxième voie de tram dans la vieille ville et la disparition d'allées dignes de conservation. Autant d'arguments qui restent d'actualité.

Avant de poursuivre la planification, le canton doit clarifier quelle est la variante la plus pertinente pour résoudre à moyen terme ce problème de capacité à la lumière de la situation qui prévaut aujourd'hui et la plus susceptible de rallier la majorité au niveau local, régional et cantonal. Pour ce faire, il y a lieu de rouvrir le spectre des possibilités et d'évaluer comparativement les trois ou quatre solutions les plus prometteuses en procédant à une analyse coût-efficacité. Sont à retenir comme critères d'évaluation notamment les coûts totaux d'infrastructure, la compatibilité urbanistique, les capacités, la qualité de l'offre horaire, les coûts d'exploitation et la sécurité routière. Cette étude devrait être finalisée d'ici à 2017, de sorte que la meilleure solution puisse être mise en œuvre dans le cadre du schéma d'offre 2022-2025. Le niveau de participation exigé offre la meilleure garantie de trouver une solution ayant une large base d'appui.

Afin d'assurer la mise en œuvre effective de la meilleure variante qui sera trouvée, le Conseil-exécutif doit veiller, dans le cadre de ses possibilités et en collaboration avec la Conférence régionale de Berne-Mittelland, à ce que tous les fonds fédéraux prévus pour le projet Tram Region Bern ou tout éventuel autre projet largement remanié d'égale efficacité demeurent réservés.

N° de l'intervention:	112-2016
Type d'intervention:	Motion
Motion ayant valeur de directive:	☒
N° d'affaire:	2016.RRGR.570
Déposée le:	01.06.2016
Motion de groupe:	Non
Motion de commission:	Non
Déposée par:	Brönnimann (Mittelhäusern, pvl) (porte-parole) Aebersold (Bern, PS) Stähli (Gasel, PBD) Dumermuth (Thun, PS) Lanz (Thun, UDC) de Meuron (Thun, Les Verts) Kohler (Spiegel b. Bern, PLR) Kipfer (Münsingen, PEV)
Cosignataires:	0
Urgence demandée:	Oui
Urgence accordée:	Non
N° d'ACE:	1271/2016 du 16 novembre 2016
Direction:	Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie

Classification: —
Proposition du **Adoption sous forme de postulat**
Conseil-exécutif:

Offre de transports publics dans la zone Berne-sud – Thoune

Le Conseil-exécutif est chargé de présenter un rapport détaillant le potentiel, l'urgence et les coûts approximatifs des projets de transport public suivants :

1. prolongation des lignes RBS de la gare CFF de Berne en direction de l'Hôpital universitaire de l'Ile ;
2. amélioration des infrastructures de la gare ferroviaire autour de l'Europaplatz à Berne, dans la perspective du nouveau campus de la HESB ;
3. prolongation de la ligne de tram Bernmobil 3 jusqu'à la gare RER de Berne-Weissenbühl et amélioration de cette gare pour en faire un nœud de correspondance reliant les lignes RER S3 et S4 au réseau Bernmobil ;
4. prolongation de la ligne de tram Bernmobil 9 en direction de Wabern-Kleinwabern-Kehrsatz et raccordement au réseau RER ;
5. construction d'un nouvel arrêt RER au PDE Thoune Nord ;
6. charges d'intérêt actuelles liées au préfinancement, par le canton de Berne, des projets d'infrastructure pour les échéances à 5, 10, 15 et 20 ans (fourchette indicative).

Développement :

La région de Berne Sud connaît un développement fulgurant. En ville de Berne, le développement du site de l'Ile et de la Haute école spécialisée bernoise, par exemple, conduira à une très forte augmentation du trafic pendulaire en provenance de tout le canton. Pour la région de Berne, la zone Berne-Ausserholligen-Weyermannshaus exerce un attrait comparable à Zurich-West pour l'agglomération de Zurich. Si le canton envisage sérieusement de développer rapidement le PDE Berne-Ausserholligen-Weyermannshaus (projet de campus de la HESB, projet prioritaire pour le logement), il serait bien avisé de planifier dès aujourd'hui le développement de la gare RER de l'Europaplatz à Berne.

La région de Berne-Köniz-Gümbel-Thoune se caractérise elle aussi par son dynamisme en tant que zone résidentielle et économique. Le trafic individuel touche à ses limites au quotidien, avec la formation de bouchons à Belp et Wabern. Sur cet axe, l'offre de transports publics doit être étendue par la transformation de la gare de Weissenbühl en nœud de correspondance avec le réseau Bernmobil et par la prolongation de la ligne de tram 9. BLS a d'ores et déjà décidé de doubler la voie sur ce tronçon.

A Thoune, la construction d'une nouvelle gare RER au PDE Thoune Nord s'impose de toute urgence. Les prévisions y tablent sur quelque 6700 nouveaux emplois d'ici 2030. Le programme d'agglomération de deuxième génération pour Thoune et le rapport explicatif sur le plan de quar-

tier pour la desserte du PDE de Thoune Nord posent le cadre en ce qui concerne l'aménagement du territoire et les incidences sur le trafic. Le canton serait bien avisé d'améliorer les conditions générales de la mobilité dans l'agglomération de Berne mais aussi à Thoune.

L'examen d'opportunité réalisé en 2008, la conception régionale des transports et de l'urbanisation (CRTU) de 2010 et le projet « Avenir de la gare de Berne » contiennent des mesures visant à améliorer l'offre de transport public. Divers projets sont en cours tandis que d'autres dormiront sans doute encore bien des années dans un tiroir avant de voir le jour. Il serait toutefois irresponsable de ne pas empoigner à bras-le-corps les projets les plus urgents, au seul motif que la Confédération ne pourra contribuer à leur financement qu'à la faveur d'un futur programme d'agglomération. Les problèmes de circulation dans la région de Berne Sud – Thoune subsisteront et même s'aggraveront au cours des dix prochaines années. Un constat confirmé par une récente analyse conduite par la Conférence régionale des transports de Berne-Mittelland, qui exige le rajout immédiat de bus supplémentaires sur la ligne 10, tout en précisant expressément qu'il s'agit uniquement d'une mesure transitoire pour quelques années.

Plutôt que de miser sur un projet global, il serait judicieux d'étoffer et de mieux raccorder le réseau actuel par endroits. Compte tenu de la forte surcharge de la gare de Berne à l'avenir, il importe d'aiguiller autant que possible le trafic pendulaire vers le réseau de desserte de proximité de Bernmobil dans les gares régionales. Le réseau foncièrement organisé autour de la gare CFF de Berne devrait, à l'avenir, être structuré de manière plus polycentrique autour des centres secondaires de la région de Berne. A ce titre, la construction de la gare souterraine RBS devrait être mise à profit pour prolonger la ligne RBS en direction de l'Hôpital universitaire de l'Ile. Les coûts liés à une telle extension, estimés à 100 millions de francs, se tiennent avec ceux qui résulteraient de l'aménagement d'un arrêt supplémentaire à l'Hôpital de l'Ile, pour un débit de trafic estimé à plus de 10 000 personnes par jour.

La situation de refinancement actuelle représente une aubaine et devrait perdurer encore quelques années. Il faut saisir cette fenêtre d'opportunité stratégique. A l'heure actuelle, le canton devrait s'acquitter de taux d'intérêt pour le refinancement largement inférieurs à 1 pour cent. Il doit saisir cette opportunité au lieu de se plaindre de sa faible capacité financière, d'espérer des versements plus élevés dans le cadre de la péréquation financière fédérale et de jalouser le développement de Zurich et de l'arc lémanique.

Motivation de l'urgence : Différents projets de construction étant déjà en cours de planification, il faut rapidement élucider la question de la stratégie de transports.

Réponse commune du Conseil-exécutif

Les trois motions faisant l'objet de la présente réponse commune relèvent du domaine de compétence exclusif du Conseil-exécutif (motions ayant valeur de directive). Le gouvernement dispose ainsi d'une latitude relativement grande en ce qui concerne le degré de réalisation des objectifs fixés, les moyens à mettre en œuvre et les modalités pratiques. Il lui appartient de décider en dernier ressort.

Conformément aux prescriptions figurant dans la loi du 16 septembre 1993 sur les transports publics, il incombe aux conférences régionales et aux conférences régionales des transports de

fournir les explications et les études demandées dans les présentes motions. Les rapports qui en résultent servent ensuite de base à l'arrêté sur l'offre de transports publics et au crédit-cadre d'investissement pour les transports publics du Grand Conseil. Le Conseil-exécutif partage les préoccupations des motionnaires concernant la planification future des transports publics dans la région de Berne Sud. Il est donc disposé à considérer les présentes motions comme des mandats d'examen et à les accepter sous forme de postulat. Les travaux doivent être réalisés au moyen des instruments disponibles et dans le cadre des compétences habituelles. Le rapport destiné au parlement sera intégré dans un futur arrêté sur l'offre ou un crédit d'investissement.

M 112-2016

Dans le cadre de l'étude d'opportunité pour Berne, toutes les solutions visant à développer le système de transport de la région de Berne ont été examinées entre 2006 et 2008. Pour la zone de Berne - Köniz, les variantes étaient les suivantes :

- S : Densification de l'offre sur la ligne RER Berne - Köniz et nouvel arrêt à Waldegg
- T : Remplacement de la ligne de bus 10 par un tram
- T+ Z : Remplacement de la ligne de bus 10 par un tram et accès supplémentaire de Morillon à Niederwangen
- M : Prolongement de la ligne RBS en direction de Schwarzenbourg via l'Hôpital de l'Ile
- N : Adaptation des lignes RER en direction de Schwarzenbourg et Belp - Thoun aux voies métriques
- S+T : Combinaison des variantes S et T

La variante S+T a obtenu la meilleure évaluation dans le cadre de l'étude d'opportunité et a été développée parallèlement au projet « Tram Region Bern » et aux travaux d'aménagement de la gare de Berne. Suite au rejet du projet « Tram Region Bern » par la population, l'accent est désormais mis sur l'aménagement de la gare de Berne et le désenchevêtrement d'Holligen, ce dans le but de réunir les conditions nécessaires à une cadence au quart d'heure sur la ligne du RER. La construction de l'arrêt à Waldegg a été annoncée à l'Office fédéral des transports à titre de mesure dans l'étape d'aménagement 2030 du programme PRODES. La variante S est ainsi en cours de réalisation.

Il reste encore à définir comment améliorer la desserte fine de Köniz et augmenter la capacité sur le tronçon de la ligne de bus 10. Il convient donc d'étudier en détail les diverses options offertes pour la desserte fine. Les variantes tram ou prolongement souterrain de la ligne RBS en direction de Köniz doivent également être prises en compte. La variante M examinée dans l'étude d'opportunité n'est plus envisageable à l'heure actuelle, car elle prévoit les mêmes arrêts que ceux de la variante S en cours de réalisation, et ne permettrait donc pas d'améliorations. Au lieu de mettre à jour l'étude d'opportunité Berne Sud, il est plus judicieux de rechercher directement des solutions pour la desserte fine tout en développant la ligne RER.

En ce qui concerne le site de l'Hôpital de l'Ile, il y a lieu de réaliser une étude d'opportunité qui prend également en compte les répercussions du nouveau « Swiss Institute for Translational and Entrepreneurial Medicine (Sitem) ».

M 129-2016

Le Conseil-exécutif est favorable à l'étude proposée dans la motion. Au vu des problèmes de capacité croissants entre Berne et Köniz, il devient effectivement nécessaire de prendre des mesures. Il convient donc d'analyser les alternatives à l'offre de bus actuelle, qui doit être étoffée dès 2018 par des bus supplémentaires conformément à la demande de la conférence régionale. La responsabilité en incombe à la Conférence régionale Berne-Mittelland. Le Conseil-exécutif soutiendra cette étude par l'intermédiaire de l'office spécialisé compétent et la soumettra à un suivi technique. Par ailleurs, il veillera, dans la limite de ses possibilités, à ce que les fonds fédéraux demeurent effectivement réservés.

M 182-2016

Nous avons déjà obtenu des résultats pour la plupart des projets de transports publics mentionnés dans la présente motion. Voici un résumé de l'état d'avancement de la planification des projets :

1. La garantie d'une bonne desserte du site de l'île à moyen et long terme est une préoccupation que partagent le canton, la région et la ville de Berne. Une étude d'opportunité comprenant une analyse précise de la desserte de cette zone par les transports publics doit être réalisée en 2017.
2. Lors de la session de juin de cette année, le Grand Conseil a porté son choix sur le secteur de Weyermannshaus pour le site de la Haute école spécialisée bernoise (BFH). Une éventuelle amélioration des infrastructures de la gare dans la perspective de l'ouverture du nouveau campus de la haute école sera réalisée dans le cadre de la révision du Plan directeur du PDE Ausserholligen. Une première phase prévoit le développement, d'ici mi-2017, d'une stratégie globale pour le PDE. Cette dernière servira ensuite de base à la révision du plan directeur qui aura lieu à partir de 2017 et qui portera notamment sur la desserte et la mobilité au sein du PDE.
3. La Conférence régionale de Berne-Mittelland a déjà examiné il y a quelque temps les liaisons entre les trains RER et le trafic urbain à Berne - Weissenbühl. L'étude a conclu que l'option la plus intéressante était le prolongement de la ligne de bus 28 de l'Eigerplatz à l'arrêt Berne - Weissenbühl, solution que le Grand Conseil a également retenue dans le cadre de l'arrêté sur l'offre 2014-2017. L'infrastructure nécessaire est en cours de réalisation (transformation du carrefour de l'Eigerplatz et terminus à Berne-Weissenbühl). Les bus devraient circuler vers Weissenbühl à partir de 2017.
4. La Conférence régionale de Berne-Mittelland a également examiné la possibilité de prolonger la ligne de tram 9 de Wabern à Kleinwabern, voire Kehrsatz. Il ressort de l'étude que la ligne de tram 9 doit être prolongée jusqu'à Kleinwabern, où le réseau de tram doit être raccordé au réseau ferroviaire. Le prolongement du tram a été mis à l'étude et le peuple a approuvé en septembre 2014 la participation de la commune de Köniz à ce projet. Ce dernier a été annoncé à la Confédération en vue d'un cofinancement dans le cadre du projet d'agglomération pour la période 2019-2022. La solution du prolongement de la ligne de tram jusqu'à Kehrsatz n'a pas été retenue en raison des coûts comparativement élevés, d'un développement urbain non garanti et de l'infrastructure ferroviaire parallèle. Il s'agit uniquement d'une option à long terme.

5. La construction d'un nouvel arrêt RER à Thoune Nord a été annoncée à l'Office fédéral des transports à titre de projet pour l'étape d'aménagement 2030. Les projets annoncés sont actuellement examinés et évalués par la Confédération. Le projet de message relatif à l'étape d'aménagement 2030 doit être envoyé en consultation l'an prochain. Depuis la mise en œuvre du FAIF, la responsabilité du financement incombe à la Confédération.
6. Depuis l'entrée en vigueur cette année des nouvelles règles de financement, l'infrastructure ferroviaire nationale et régionale est financée par la Confédération et l'infrastructure ferroviaire locale, notamment les lignes de tram, par le canton. Un préfinancement est possible si la Confédération estime qu'une infrastructure ferroviaire nationale ou régionale est pertinente, mais pas prioritaire, et si ce préfinancement est explicitement prévu dans une étape d'aménagement. Toutefois, il n'existe dans ce cas aucune garantie de remboursement par la Confédération. Le contenu de l'étape d'aménagement 2030 n'étant pas encore connu, il n'est pour l'heure pas possible de juger si cette possibilité est opportune pour le canton. Par ailleurs, aucun préfinancement n'est prévu pour les infrastructures locales (tram).

Début août 2016, les taux d'intérêts étaient les suivants :

5 ans :	- 0,64 %
10 ans :	- 0,32 %
15 ans :	- 0,12 %
20 ans :	0,00 %

Il est cependant à noter que les marchés financiers se trouvent actuellement dans une situation exceptionnelle et que celle-ci peut changer à tout moment. Enfin, il convient de tenir compte, pour chaque plan d'investissement, de la situation financière du canton et des limites fixées par le frein à l'endettement.

Destinataire

- Grand Conseil