

Interpellation

1876 Masshardt, Langenthal (PS-JS)
Wasserfallen, Hinterkappelen (PS-JS)

Cosignataires: 0

Déposée le: 31.08.2009

Projets d'agrandissement de la gare de Berne

Personne ne conteste la nécessité d'agrandir la gare de Berne. La deuxième gare de la Suisse par la taille, où passent chaque jour 150 000 pendulaires, a atteint les limites de ses capacités. L'agrandissement des secteurs ouverts au public est particulièrement urgent, et surtout la partie réservée au RBS. La nécessité d'agir est hors de discussion, et la réalisation doit se faire par étapes.

Dans le contexte de l'avis d'expert rendu par le professeur Ulrich Weidmann, différentes questions ont cependant été soulevées concernant le rapport coût-utilité du projet actuel. Il s'agit de recommandations constructives qui doivent permettre des solutions optimales. Nous voulons tous la même chose: la réalisation rapide des améliorations pour que les transports publics puissent continuer de se développer, la mise à disposition d'une gare moderne et des moyens financiers nécessaires. Pour atteindre ces objectifs, il vaut mieux se poser certaines questions pendant qu'il est temps de les prendre en compte dans la planification. C'est pourquoi le Conseil-exécutif est prié de répondre aux questions suivantes :

1. De quelle manière le gouvernement pense-t-il pouvoir garantir que les variantes jusqu'ici moins considérées soient examinées en détail avec le sérieux nécessaire, et quel peut être le calendrier de tels travaux ?
2. De quelle manière le gouvernement tient-il compte des critiques formulées par l'expert ? Le projet sera-t-il le cas échéant remanié en fonction de ces critiques ?
3. Comment le gouvernement se propose-t-il d'améliorer le rapport coût-utilité ?
4. Envisage-t-on pour la gare RBS une solution indépendante de l'avenir de la future gare souterraine et dont le seul objet serait l'optimisation de l'actuelle gare RBS ?
5. Quelles recherches sont-elles menées pour le développement du réseau à voie étroite ? Ont-elles déjà donné de premiers résultats ?
6. Le canton va-t-il persister dans le projet de prolonger la ligne RBS, p. ex. jusqu'à Köniz, malgré le projet de tram ?
7. Le gouvernement fait-il étudier comme l'a recommandé l'expert de l'EPFZ des alternatives au développement du réseau de voies à écartement normal ?
8. Le gouvernement examine-t-il également des alternatives au tracé parallèle au viaduc de Lorraine ? Lesquelles ?

9. Que pense le Conseil-exécutif d'une réalisation par étapes ? Dans quel ordre des différentes étapes ?
10. Existe-t-il un projet global pour le développement du nœud ferroviaire de Berne ?
11. Le gouvernement est-il prêt pour la suite du projet à requérir régulièrement l'avis d'experts et à les inclure dans les travaux ?

L'urgence est demandée

acceptée le 03.09.2009

Réponse du Conseil-exécutif

La gare de Berne est le plus important nœud de trafic de l'agglomération bernoise. Comme le souligne à juste titre la motionnaire, personne ne conteste la nécessité de l'agrandir. Il convient toutefois de coordonner ce projet d'extension avec le trafic urbain (tram, bus, piétons et cyclistes). Dans le cadre du plan global « Avenir de la gare de Berne » (« Zukunft Bahnhof Bern ZBB »), tous les principaux acteurs concernés développent depuis 2007 un projet d'agrandissement intégré. Ce projet dirigé par le canton de Berne réunit les partenaires suivants : ville de Berne, CFF, RBS, BLS, Bernmobil, CarPostal Suisse SA, la Poste, Grosse Schanze AG et commune bourgeoise de Berne.

En novembre 2008, le public a pu découvrir la première étude de faisabilité d'un projet d'agrandissement portant sur plusieurs éléments majeurs :

- construction d'une nouvelle gare RBS,
- élargissement de l'actuel passage principal CFF,
- aménagement d'un nouveau passage ouest débouchant Bubenberplatz,
- Garantie de planification d'une nouvelle gare souterraine CFF parallèle à la nouvelle gare souterraine RBS (en tant que deuxième étape d'agrandissement possible, dès 2030 env.).

Selon cette étude, les coûts de la première étape d'agrandissement devraient se monter à environ un milliard de francs. Comme il est de coutume pour les projets d'envergure exigeant des investissements élevés, l'organe directeur ZBB et les autorités fédérales ont décidé d'un commun accord de soumettre la solution proposée à l'EPFZ pour expertise (prof. U. Weidmann).

Mi-juin 2009, l'organe directeur ZBB a entériné les résultats de l'avis d'expert ainsi que les autres conclusions relatives au projet, puis les a présentés au public. L'avis corrobore la solution ZBB sur les points importants.

- Il est indispensable d'augmenter les capacités des secteurs ouverts au public ainsi que celles de la gare RBS à court ou à moyen terme.
- Le site actuel de la gare de Berne est celui qui convient le mieux : il n'existe aucune autre variante qui soit techniquement réalisable, judicieuse pour la planification du trafic et financièrement supportable.
- Ni la géologie ni la technique ferroviaire ne s'opposent aux agrandissements préconisés : Les conditions générales en la matière exigent une gare souterraine d'une profondeur de 25 mètres, avec les conséquences financières qui s'ensuivent.
- Il n'existe aucune alternative judicieuse aux lignes d'accès existantes.

- Il est préférable de planifier la gare souterraine RBS de manière à permettre l'aménagement ultérieur d'une gare souterraine CFF.

L'expertise relève toutefois également certains points critiques et propose des possibilités d'optimisation.

- Le rapport coût-utilité du projet laisse à désirer : des optimisations s'imposent tant au niveau des coûts que de l'utilité. Etant donné l'environnement complexe de la gare de Berne, l'EPFZ n'a toutefois aucune solution plus avantageuse à proposer.
- Il convient notamment d'étudier en détail des variantes prévoyant un emplacement différent pour la nouvelle gare souterraine RBS ou des possibilités de décharger la gare souterraine actuelle.
- Les prévisions concernant la demande sont jugées trop optimistes : il convient de les réexaminer.

Suite à ces recommandations, diverses variantes destinées à décongestionner la gare de Berne font maintenant l'objet d'examens approfondis dans le cadre du projet ZBB. Les responsables de projet se donnent jusqu'à fin octobre pour élaborer les bases permettant de procéder aux clarifications supplémentaires ainsi que pour définir les variantes qu'il conviendra ensuite d'examiner plus en détail et d'évaluer sous l'angle du rapport coût-utilité et des prévisions de fréquentation actualisées. La meilleure variante doit être disponible d'ici à fin 2010 ; il s'agira ensuite de passer à la planification.

La question du financement est fondamentale pour chaque étape des travaux. Les premières mesures de construction devraient être prises dès 2016. De plus, il est prévu de remédier rapidement aux problèmes d'engorgement des secteurs publics de la gare RBS actuelle.

Tous les partenaires du projet ZBB le soutiennent pleinement. Un groupe de contact destiné à assurer la coordination avec les services fédéraux a vu le jour. L'Office fédéral des transports et l'Office fédéral du développement territorial y sont représentés. Un groupe de suivi rassemblant tous les acteurs intéressés et concernés est par ailleurs convoqué pour conférer une assise solide au projet et lancer une vaste campagne d'information. Ce groupe devrait se rencontrer pour la première fois en décembre 2009.

Réponse aux questions :

1. Diverses variantes font à nouveau l'objet d'examens en rapport avec l'organisation du projet ZBB. Ces examens tiennent compte de toutes les propositions de l'avis d'expert EPFZ ainsi que d'options supplémentaires. Il est prévu de sélectionner la meilleure variante d'ici à fin 2010 puis de la développer dans le cadre d'un avant-projet.
2. Les critiques émises par l'expert sont d'une importance cruciale pour le traitement ultérieur du projet. Des variantes supplémentaires font l'objet d'analyses approfondies et de comparaisons reposant sur une méthodologie d'évaluation fondée. Si les résultats de ces travaux l'exigent, le projet ZBB initial sera remanié comme il se doit.
3. Au niveau des coûts, il s'agit notamment de trouver un moyen d'alléger la solution présentée en novembre 2008. L'expertise a par ailleurs fait germer une idée d'extension de la gare RBS actuelle qui se concrétise aujourd'hui dans le cadre de la comparaison des variantes ZBB. Côté utilité, la création de nouvelles liaisons est à l'étude.

4. La gare est un système global qui ne peut fonctionner que si ses différents sous-systèmes sont coordonnés. C'est pourquoi il est important que l'extension de la gare RBS n'entrave pas l'aménagement ultérieur d'une gare souterraine pour trains à écartement normal. L'étude des variantes implique également l'analyse de solutions prévoyant l'agrandissement de la gare souterraine RBS sur son site actuel. Comme mentionné dans l'introduction, des mesures supplémentaires indépendantes de ces examens seront lancées sans délai pour désengorger les secteurs ouverts au public de la gare RBS actuelle.
5. Le projet ZBB repose sur les réflexions fondamentales sur lesquelles reposent les planifications globales (par ex. le projet d'agglomération Transport et urbanisation de la région de Berne, qui définit l'orientation prévue pour le système de transports par route et rail de l'agglomération bernoise). Parallèlement au projet ZBB, l'Office des transports publics planche actuellement sur l'évolution du réseau de lignes des transports publics sur rail dans le canton de Berne. Les premiers résultats sont attendus pour le printemps 2010. Ils seront mis à disposition pour le processus de comparaison des variantes ZBB.
6. L'étude d'opportunité Berne a clairement montré qu'il était nécessaire de remplacer la ligne de bus 10 direction Schliern par un tram, de prolonger la ligne de tram 9 et d'optimiser le service RER (cadence de 15 minutes jusqu'à Köniz, nouveaux arrêts Waldegg et Kleinwabern) pour mieux desservir la région de Berne Sud. Ces mesures sont réalisées dans le cadre des projets « Tram Region Bern » et « 2^e complément partiel du RER bernois ». Il n'est en revanche pas nécessaire de prolonger la ligne RBS vers le sud ou l'ouest avant 2030, car il en résulterait une surcapacité de transport susceptible de créer de fausses incitations en matière de développement urbain. Le Conseil-exécutif juge malgré tout judicieux de préserver des options de développement à long terme, pour autant qu'il n'en résulte pas de charges démesurées.
7. Oui. Parmi les variantes qui sont actuellement approfondies, certaines contribueraient à décharger le réseau de voies à écartement normal dans une ampleur que les analyses en cours s'emploient à clarifier. Quoi qu'il en soit, il ne faut en aucun cas abandonner l'option d'une gare pour trains à écartement normal.
8. L'avis EPFZ, les experts des CFF et le rapport ZBB parviennent tous à la conclusion qu'une éventuelle augmentation des capacités de transport doit survenir le long des voies d'accès existantes. Au vu des clarifications entreprises jusqu'à présent, il n'existe aucune alternative judicieuse au nouveau viaduc de Lorraine. Les résultats des clarifications supplémentaires effectuées par les CFF concernant un éventuel tracé par la Länggasse (boucle de la Länggasse) ne sont toutefois pas encore connus. Etant donné que la date préconisée pour ladite extension des capacités varie en fonction des options examinées, il est pour l'heure impossible de dire quand un nouveau viaduc devrait être construit.
9. Pour des raisons relevant aussi bien des finances que des travaux de construction, un projet aussi vaste que ZBB n'est réalisable que par étapes. Aussi les variantes doivent-elles pouvoir se scinder en plusieurs parties et permettre de résoudre en priorité les problèmes les plus urgents – à savoir l'engorgement des secteurs publics CFF et RBS ainsi que de la gare RBS.
10. Le projet ZBB doit permettre de développer et de mettre en œuvre un projet global pour le nœud ferroviaire de Berne. Les travaux en la matière s'appuient sur les planifications existant à tous les niveaux (par ex. plan-cadre des CFF, projet d'agglomération Transport et urbanisation de la région de Berne, ZEB).

11. Tous les acteurs importants pour la gare de Berne sont représentés dans le projet ZBB et peuvent émettre leurs souhaits. A l'avenir, un groupe de suivi veillera à l'étayer plus largement encore – le but étant d'exploiter le savoir-faire des partenaires pour optimiser le projet dans le cadre de l'organisation existante. Mais bien entendu, des projets de ce type requièrent également le recours régulier au savoir et à l'avis d'experts externes.

Au Grand Conseil