

**16 mai 2004**

**Votation populaire  
cantonale**

**Message du Grand Conseil  
du canton de Berne**



**Tramway de Berne Ouest  
Subvention d'investissement**

## Tramway de Berne Ouest Subvention d'investissement

**La partie occidentale de la ville de Berne comprend deux pôles de développement économique, essentiels pour l'ensemble du canton. Or les deux lignes d'autobus qui desservent cette zone font déjà face à des problèmes de capacité aux heures de pointe. L'idée est de remplacer celles-ci par une ligne de tram performante qui rendrait possible le développement économique ultérieur de l'ouest de la ville. Le Grand Conseil a approuvé une subvention d'investissement de 47,473 millions de francs. Le référendum a été lancé contre cette décision.**

*L'agglomération bernoise est le moteur économique du canton. La partie occidentale de la ville de Berne comprend deux pôles de développement qui revêtent un caractère essentiel pour le développement économique de tout le canton. 7000 emplois devraient y être créés bientôt ainsi que des logements destinés à 4000 personnes environ. Mais encore faut-il que cette zone soit bien desservie par les transports en commun.*

*Or les capacités des deux lignes d'autobus qui relient actuellement les quartiers ouest au centre et qui transportent quelque 40 000 voyageurs par jour arrivent à saturation. Et il n'est pas possible d'accroître la fréquence de desserte. Il est par conséquent impératif de remplacer ces lignes d'autobus par une ligne de tramway. Le tramway est, en comparaison avec les autres modes de transport, plus performant, plus attractif, plus écologique et meilleur marché à l'exploitation. La nouvelle ligne sera raccordée au réseau existant (RER, tram, autobus et autocars postaux).*

*Lors de la session de septembre 2003, le Grand Conseil a approuvé, par 140 voix contre 11 et 10 abstentions, une subvention d'investissement de 47 473 300 francs (coût total : 152,8 millions de francs) pour la construction de la nouvelle ligne de tram. Un comité a lancé une demande de référendum, qui a abouti.*

### Berne Ouest en quelques chiffres clés

Population actuelle	env. 30 000 habitants
Transit actuel de voyageurs	env. 40 000 par jour
Nombre actuel d'emplois	env. 16 000
Emplois devant être créés	env. 7 000
Logements prévus	pour env. 4 000 personnes

## **Pourquoi Berne a besoin d'une nouvelle ligne de tramway**

### **Un moteur pour l'économie**

L'agglomération bernoise génère plus de la moitié du produit intérieur brut du canton. La partie ouest de Berne, où vivent plus de 30 000 personnes, concentre les deux pôles de développement cantonaux que sont Ausserholligen-Weyermannshaus et Brünnen.

### **Des infrastructures indispensables à la croissance**

Cette zone urbaine revêt une importance capitale tant pour la croissance que pour le développement économique de tout le canton. Plus de 7000 emplois ainsi que des logements destinés à 4000 personnes doivent y être créés ces prochaines années. Par ailleurs, un grand centre commercial et de loisirs doit voir le jour à Brünnen. Ce sont non seulement la ville et la région bernoise qui vont bénéficier du succès économique de ces pôles de développement, mais également tout le canton grâce aux recettes fiscales plus élevées qui seront dégagées et aux plus-values qui seront réalisées. Encore faut-il que cette croissance soit appuyée par des infrastructures de transport qui soient suffisamment performantes.

### **Des capacités actuelles saturées**

Actuellement, l'ouest de la ville est desservi par deux lignes d'autobus, qui sont utilisées chaque jour par 40 000 personnes, ce qui les place parmi les lignes de transports publics les plus empruntées de toute la Suisse. Aux heures de pointe, les départs s'effectuent toutes les 90 secondes. Il n'est donc plus possible d'accroître la fréquence de desserte. Le trafic est déjà très engorgé: bus, voitures et vélos se gênent mutuellement. Les évolutions attendues ne feront que renforcer le phénomène: les transports en commun

bernois devraient faire face dans les quartiers ouest, d'ici à 2020, à une demande de plus de 50 pour cent supérieure.

### **Des avantages inestimables**

Le tram de Berne Ouest permettra d'augmenter les capacités actuelles, ce qui est une priorité absolue. Un tram peut en effet transporter 2,5 fois plus de passagers qu'un autobus et offre un niveau de confort supérieur. Ce moyen de transport respecte en outre l'environnement, offre plus de sécurité et perturbe moins la circulation. Les investissements sont certes élevés, mais l'exploitation reviendra par an à trois millions de francs de moins par rapport à l'autobus.

Le tramway est considéré aujourd'hui comme le moyen de transport de l'avenir, dans les agglomérations, car son coût est avantageux. Les projets de tram se multiplient d'ailleurs en Suisse et à l'étranger.

## **Le projet**

### **Deux ramifications prévues**

La longueur de la voie à construire est de 7,44 kilomètres au total. La ligne sera raccordée au réseau actuel à Brunnmatt et se divisera en deux à Ausserholligen: la ramification sud suivra le tracé de la ligne de bus actuelle en direction de Bümpliz, la ramification nord un nouveau tracé en direction de Bethlehem et de Brünnen.

### **Des alternatives ?**

D'autres solutions ont été examinées. Comme par exemple l'extension du réseau RER avec la mise en place de correspondances par autobus ou la mise en service d'autobus à double articulation, longs de 25 mètres. En outre, plusieurs tracés ont été mis à l'étude. Celui qui a été retenu satisfait au mieux à la demande

future et présente le meilleur rapport coût / utilité. Sa faisabilité a en outre été prouvée.

## Raccordement au réseau

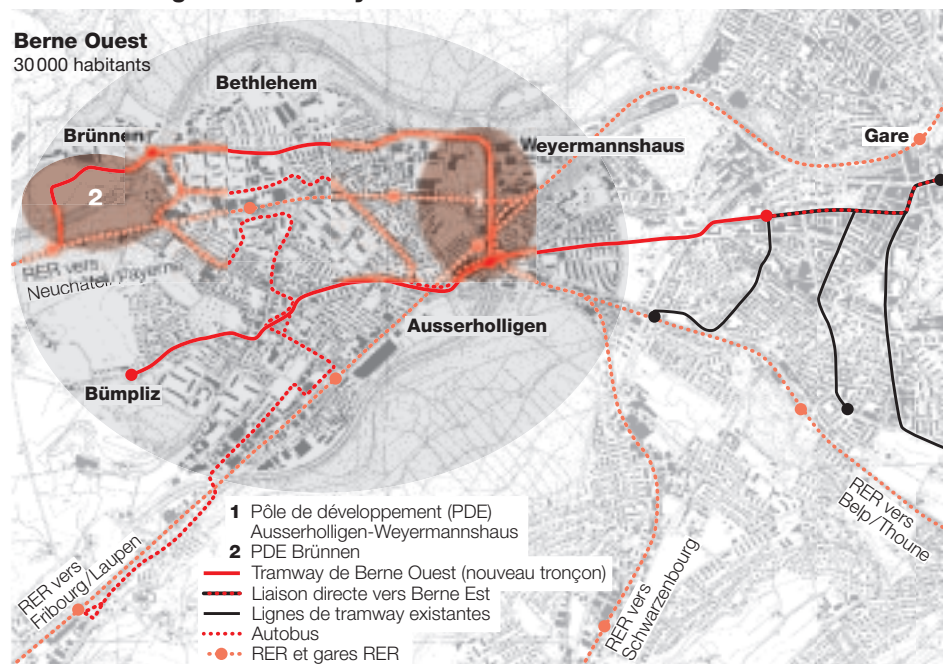
Le projet tient compte du fait que les transports en commun représentent le moyen de transport de base dans les agglomérations. La nouvelle ligne de tram proposera des liaisons directes avec le centre de la ville de Berne. A Brünnen et à Ausserholligen, la ligne sera reliée au réseau RER et à Bümpliz et à Bethlehem, aux autocars postaux régionaux. La gare de Berne offre de bonnes correspondances avec le trafic longue distance.

Le RER ne saurait remplacer le tram. Les arrêts de ce mode de transport, distants d'environ deux kilomètres, ne se prêtent en effet pas à la desserte du quartier. Tram, RER et autocar postal forment ensemble un réseau.

Coûts	millions de francs
<b>Infrastructures</b>	<b>122,3</b>
Participation cantonale	47,5
Participation des communes bernoises <sup>1</sup>	23,6
Participation fédérale	51,2
<b>Adaptation de la chaussée</b>	<b>30,5</b>
Participation de la Ville de Berne	18,5
Participation d'Energie Wasser Bern	12
<b>Coût total</b>	<b>152,8</b>

<sup>1</sup> Le financement des transports en commun régionaux et locaux relève du canton. Les 398 communes bernoises participent pour un tiers au financement. Les montants des participations sont calculés en fonction du nombre d'habitants et de l'offre en matière de transports dont bénéficie chaque commune. La participation financière communale de loin la plus importante est fournie par la Ville de Berne qui contribue à raison de 27 pour cent.

## La nouvelle ligne de tramway



Le tram de Berne Ouest dessert deux pôles de développement d'une importance majeure pour l'ensemble du canton. La nouvelle ligne de tram sera raccordée au réseau de transports publics existant.

## Coût et financement du projet

Les coûts d'investissement pour la construction de la nouvelle ligne de tramway s'élèvent à 122,3 millions de francs. Au titre des mesures d'urgence en faveur du trafic d'agglomération, la Confédération doit apporter une contribution financière majeure au projet, de 51,2 millions. Le solde, 71,1 millions environ, sera supporté par le canton ainsi que par les communes bernoises. La contribution cantonale, qui fait l'objet de ce message, est de 47,473 millions. Elle est inscrite au plan financier.

Grâce à une participation de 30,5 millions, la Ville de Berne et Energie Wasser Bern financeront les travaux d'adaptation de la chaussée et la réfection des conduites tout comme des mesures d'aménagement urbain. Les habitants et les habitantes de la Ville de Berne se sont prononcés, en novembre 2003, en faveur d'une contribution financière avec environ deux tiers de oui.

Le projet a été soumis à un calcul de rentabilité complet, tenant compte également des coûts du matériel roulant ainsi que des dépôts.

### Meilleur marché

Revenant à quelque 16,5 millions par kilomètre, le tram de Berne Ouest revient moins cher que d'autres projets comparables: les nouvelles lignes de tram de Genève coûtent par kilomètre 27 et 45 millions, celle de Zurich, le Glattalbahn, 40 millions, et le métro lausannois revient par kilomètre à 72 millions. A la différence du bus, la nouvelle ligne de tram de Berne Ouest circulera sur la moitié du trajet sur son propre tracé.

## Prise de position du comité référendaire



- La population de Bümpliz et de Bethlehem a voté contre le projet.
- Ce projet gigantesque concerne une zone déjà très bien desservie par les transports en commun avec deux lignes d'autobus, deux lignes de train (REPER) et deux lignes d'autocars postaux.
- Il serait inconsidéré de dépenser 152,8 millions (sans le matériel roulant et les dépôts) dans la situation financière actuelle, que ce soit au niveau fédéral, cantonal ou communal. En direction de Bümpliz, la ligne prévue n'a en outre pas de tracé propre, elle gênera le trafic et sera source de nuisances sonores (crissement des rails/nettoyage des rails). Avec à la clé des zones 30, des aménagements, etc.
- Le passage sous le viaduc autoroutier, long de 657 mètres, coûte à lui seul 36 millions. Il faut mettre un terme à la logique d'endettement, subvention fédérale ou pas!
- Il arrive aujourd'hui que les trams des lignes 3, 5 et 9 se retrouvent embouteillés au Hirschengraben. Des accidents mortels dans la Spitalgasse en sont malheureusement la conséquence. Les nouveaux trams, dont la longueur pourra atteindre 45 mètres (au lieu de 32), viendront encore aggraver la situation.
- Le projet nuit au paysage urbain de Bümpliz: disparition de jardins en façade, défrichement de la forêt de Rehlag, transfert de fontaines.
- Si les investisseurs boudent la ville, ce n'est pas par manque de tram, mais en raison d'obstacles anti-économiques et de la fiscalité.
- Dire non au projet, c'est obliger les autorités à présenter un projet moins coûteux avec un meilleur tracé.



## Les arguments de la majorité du Grand Conseil

Le Grand Conseil a voté pour le projet par 140 voix contre 11 et 10 abstentions.

- Le choix du tram est plus avantageux quand des personnes doivent être acheminées en grand nombre. Avec 40 000 voyageurs par jour, les capacités des autobus sont insuffisantes aujourd'hui déjà, sans même tenir compte des développements prévus. La mise en œuvre est nécessaire d'urgence et réalisable grâce aux subventions fédérales.
- Le projet est porteur d'un grand volume d'investissements dans le canton. De nouveaux emplois ne peuvent être créés que si les infrastructures le permettent. L'ensemble du canton en profitera grâce aux recettes fiscales qui en découleront et aux plus-values qui seront réalisées.
- Le tracé est au point, le projet, économe et meilleur marché que d'autres projets comparables. Le tramway desservira un plus grand nombre d'habitations et d'entreprises que les autres variantes.
- Le projet constitue un des éléments d'une politique cantonale globale en matière de transports. Les transports en commun jouent à cet égard le premier rôle dans les agglomérations.
- Le tram fera économiser trois millions par an en frais d'exploitation.
- Le tram est un modèle en matière de mobilité durable : social, écologique et économique.

**pour**

**140 voix**

## Les arguments de la minorité du Grand Conseil

- La partie occidentale de la ville de Berne est déjà très bien desservie par les transports en commun. Il serait possible d'améliorer les conditions de circulation autrement qu'en construisant une nouvelle ligne de tramway – et cela à un coût bien moindre.
- La population locale, autrement dit celle de Bümpliz et de Bethlehem, manifeste de l'opposition au projet.
- Ce projet vise principalement à toucher les 50 millions de francs de subventions fédérales. Ni la Confédération, ni la Ville et le canton de Berne n'ont en fait les moyens réels de le financer. Il faut bien commencer à faire des économies dans un domaine.
- Le tracé proposé est cher et risqué. Le passage, long de 657 mètres, sous le viaduc autoroutier, coûte à lui seul quelque 36 millions de francs. La construction présente des risques en raison du sous-sol.

**contre**

**11 voix**

# Arrêté du Grand Conseil concernant BERNMOBIL (transports publics de la ville de Berne). Tram Berne Ouest – extension du réseau; crédit d'engagement

## 1 Objet

Octroi d'un crédit d'engagement de 47 473 300 francs pour transformer les lignes de trolleybus desservant actuellement Bümpliz et Bethlehem en lignes de tramway. 33 100 000 francs sont octroyés à titre de prêt remboursable. Le solde de 14 373 300 francs est octroyé à titre de subvention à fonds perdus.

## 2 Bases légales

- Loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF; RS 742.101), article 56
- Ordonnance du 18 décembre 1995 sur les parts cantonales dans les indemnités et les aides financières pour le trafic régional (OPCTR; RS 742.101.2)
- Ordonnance du 23 novembre 1983 sur la construction et l'exploitation des chemins de fer (ordonnance sur les chemins de fer; OCF; RS 742.141.1), article 13
- Loi du 16 septembre 1993 sur les transports publics (LCTP, RSB 762.4), articles 4, 5, et 12
- Loi du 27 novembre 2000 sur la péréquation financière et la compensation des charges (LPFC; RSB 631.1), article 29
- Loi du 2 février 1964 sur la construction et l'entretien des routes (LCER; RSB 732.11), articles 18a, 18b, 24a, 24b, 24d, 26, 27, 31a, 31b, 36, 44 et 45
- Loi du 10 novembre 1987 sur les finances (LF; RSB 620), articles 16 ss
- Ordonnance du 24 août 1994 sur les finances (OF; RSB 621.1), articles 43 ss
- Décret du 12 février 1985 sur le financement des routes (DFR; RSB 732.123.42), articles 3, 4, 5, 7 et 9

## 3 Nature, qualification juridique de la dépense

Il s'agit d'une nouvelle dépense unique selon l'article 16 d et g, alinéa 2 LF, qui relève de la compétence financière du Grand Conseil.

## 4 Répartition des coûts, crédit déterminant

	CHF
<i>Coût global des infrastructures</i>	
<i>Tram de Berne Ouest</i>	152 800 000.–
<i>./.</i> part de la Ville de Berne	18 300 000.–
<i>./.</i> part des Services industriels (EWB)	12 000 000.–
<i>./.</i> part de l'aménagement de la route cantonale (tronçon Holligen)	500 000.–
<i>Part imputable aux transports publics</i>	122 000 000.– (100%)
<i>Part imputable aux transports publics</i>	122 000 000.– (100%)
<i>./.</i> contribution de la Confédération selon art. 56 LCdF (crédit spécial pour les agglomérations) jusqu'en 2006	36 000 000.–
<i>./.</i> contribution de la Confédération – financement des agglomérations après 2006	15 240 000.–
<i>Coûts à la charge du canton de Berne (canton et communes)</i>	70 760 000.– (58%)
<i>./.</i> part des communes bernoises (selon art. 12 LCTP / art. 29 LPFC)	23 586 700.–
<i>Coûts à la charge du canton – part des transports publics</i>	47 173 300.–
Dépenses à la charge du canton – part «aménagement route cantonale»	500 000.–
Dépenses à la charge du canton – part «transports publics (OTP)»	70 760 000.– (58%)
<i>Total intermédiaire</i>	71 260 000.–
<i>./.</i> contribution communale à l'«aménagement de la route cantonale»	200 000.–
<i>./.</i> contribution communale aux «transports publics (OTP)»	23 586 700.–
<i>Dépenses à la charge du canton / crédit déterminant pour la compétence en matière financière (art. 16e LF)</i>	47 473 300.–
dont prêt remboursable	33 100 000.–
dont subvention à fonds perdus	14 373 300.–

#### 4.1 Coûts induits

La subvention aux investissements selon article 56 LCdF est accordée comme prêt partiellement remboursable. L'investissement doit être porté à l'actif par BERN-MOBIL et amorti dans les années suivantes.

La partie « prêt remboursable » est inscrite au passif du bilan en tant que somme due au canton et à la Confédération.

Les conditions d'un éventuel remboursement du prêt se réfèrent aux bases légales en matière de subventions (changement d'affectation, aliénation) et sont réglées dans le cadre de la convention.

Une augmentation des subventions nettes pour couvrir les amortissements de cet investissement doit être évaluée dans le cadre des négociations annuelles relatives à l'offre. L'augmentation des capacités requises implique des coûts d'exploitation nettement moins élevés dans la variante du tramway que dans la variante de l'autobus. Le coût des investissements pour la variante tram peut ainsi être compensé à long terme. La solution du tramway n'est, pour le canton, pas plus coûteuse que la solution de l'autobus pour ce qui est de ses subventions (exploitation et investissement).

#### 4.2 Coûts supplémentaires dus au renchérissement

Le présent arrêté inclut les coûts supplémentaires dus au renchérissement. En revanche, les coûts supplémentaires qui relèvent de la mise en œuvre du projet sont à prendre en charge par celui qui en est à l'origine. Les surcoûts engendrés par des compléments au projet initial font l'objet d'un crédit complémentaire.

#### 5 Nature du crédit, compte, année comptable

Crédit d'engagement avec les dépenses suivantes, prévues dans le budget 2004 et le plan financier 2005–2007.

Compte	Année	Montant en CHF (canton et communes)
4970.5620-1001	2004	17 500 000.–
4970.5620-1001	2005	22 300 000.–
4960.5010-220	2005	500 000.–
4970.5620-1001	2006	19 000 000.–
4970.5620-1001	2007	11 960 000.–
<i>Total (canton et communes)</i>		<i>71 260 000.–</i>

L'Office des transports publics et l'Office des ponts et chaussées sont compétents pour l'engagement des moyens.

Selon l'article 12 LCTP et l'article 29 LPFC, les communes participent à hauteur d'un tiers aux dépenses « transports publics » imputables au canton. Les contributions communales correspondantes de 23 586 700 francs sont versées sur le compte n° 4970.6620-100.

Les coûts relatifs à l'adaptation de la route cantonale sur le tronçon de Holligen se montent à 500 000 francs. Selon l'article 36 LCER, les communes indemnisent le canton pour les frais de construction des routes dans les zones bâties, à hauteur de 40 pour cent. La contribution communale de 200 000 francs est versée sur le compte n° 4960.6310.

#### 6 Conditions

Des conventions entre les différents partenaires doivent être conclues pour que soient déterminées les parts de subventions d'investissements attribuées à chacun. Sur la base du présent arrêté, la Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie est habilitée à signer ces conventions.

#### 7 Référendum financier

Le présent arrêté est soumis au référendum financier facultatif et doit être publié dans les feuilles officielles.

Berne, le 10 septembre 2003

Au nom du Grand Conseil,

le président : *Rychiger*

le vice-chancelier : *Krähenbühl*