

4 mars 2018

Votation populaire cantonale

Message du Grand Conseil
du canton de Berne

Recommandation aux électeurs et électrices

Le Grand Conseil recommande aux
électeurs et aux électrices de voter
comme suit le 4 mars 2018 :

- 1** Non à l'initiative populaire « Pour un
débat démocratique – Votons sur les
plans d'études! »
- 2** Oui à la subvention cantonale
à l'étude de projet et à la réalisation
du tram Berne – Ostermundigen



1 Initiative populaire
« Pour un débat démocratique –
Votons sur les plans d'études! »
(Page 2)

2 Subvention cantonale à l'étude
de projet et à la réalisation
du tram Berne – Ostermundigen
(Page 12)

Informations et documents
concernant la votation à l'adresse

www.be.ch/votations



Objet de la votation

Acceptez-vous l'initiative populaire «Pour un débat démocratique – Votons sur les plans d'études!»?

Les électeurs et électrices du canton de Berne se prononceront sur cette question le 4 mars 2018. L'initiative «Pour un débat démocratique – Votons sur les plans d'études!» exige qu'à l'avenir, la Direction de l'instruction publique n'édicte plus les plans d'études de l'école obligatoire. Ceux-ci seraient dès lors approuvés par le Grand Conseil ou le peuple. Les plans d'études définissent les objectifs dans les différentes disciplines scolaires (allemand, français, mathématiques, etc.) et les méthodes d'enseignement. Si l'initiative est acceptée, le Grand Conseil devra se prononcer

a posteriori sur le Lehrplan 21 du canton de Berne, dont la mise en application a déjà été décidée. Cette décision pourrait faire l'objet d'un référendum. Une votation populaire aurait alors lieu pour définir si le Lehrplan 21 doit s'appliquer ou non. L'initiative populaire n'a pas d'incidence sur la poursuite du Plan d'études romand, qui s'applique dans la partie francophone du canton depuis 2011 déjà.

Le Grand Conseil a rejeté l'initiative populaire «Pour un débat démocratique – Votons sur les plans d'études!» par 122 voix contre 19 et 8 abstentions.

► Le Grand Conseil recommande aux électeurs et électrices du canton de Berne de rejeter l'initiative populaire «Pour un débat démocratique – Votons sur les plans d'études!».

1

Initiative populaire «Pour un débat démocratique – Votons sur les plans d'études!»

L'essentiel en bref

L'initiative populaire «Pour un débat démocratique – Votons sur les plans d'études!» a été lancée par le comité «Starke Volksschule Bern». Cette initiative demande que la loi sur l'école obligatoire soit modifiée de sorte que les plans d'études ne soient plus édictés par la Direction de l'instruction publique, mais doivent être approuvés par le Grand Conseil. Si un référendum était lancé avec succès contre l'arrêté du Grand Conseil, une votation populaire aurait finalement lieu pour déterminer si le plan d'études est valable ou non.

L'initiative porte également sur le Lehrplan 21, dont l'introduction a été décidée en 2016 déjà. Ce dernier sera mis en application progressivement à partir de l'année scolaire 2018-2019. Elaboré conjointement par les 21 cantons germanophones, le Lehrplan 21 uniformise les objectifs de l'école obligatoire pour la Suisse alémanique. Si l'initiative populaire est acceptée, le Grand Conseil et, le cas échéant, le peuple devront se prononcer sur le maintien de ce plan d'études.

L'initiative populaire n'a pas d'incidence sur la poursuite du Plan d'études romand. Elaboré par les cantons de Suisse romande, ce dernier s'applique depuis 2011 aux écoles obligatoires dans la partie francophone du canton.

Le Grand Conseil a déclaré l'initiative populaire «Pour un débat démocratique –

Votons sur les plans d'études!» valable le 4 septembre 2017 et propose de la rejeter. Les plans d'études ne sont pas des règlements politiques, mais des ouvrages pédagogiques finement détaillés. Par conséquent, la majorité du Grand Conseil considère qu'il n'appartient pas aux instances politiques de traiter la question. Le Grand Conseil dispose de compétences suffisantes pour influencer sur les conditions générales de l'école obligatoire : via la loi sur l'école obligatoire, il fixe les tâches et les objectifs de l'école obligatoire et détermine les principes méthodiques et didactiques. La loi définit la durée, la structure et les contenus de l'enseignement. Le Grand Conseil autorise également les ressources financières destinées à l'école obligatoire au moyen du plan financier et du budget.

Détails du projet

Quel est l'objectif de l'initiative ?

Lancée par le comité «Starke Volksschule Bern» en janvier 2016, l'initiative populaire «Pour un débat démocratique – Votons sur les plans d'études!» a abouti avec 18 861 signatures valables.

Si l'initiative est acceptée, les plans d'études destinés aux établissements de la scolarité obligatoire dans la partie germanophone et la partie francophone du canton devront dorénavant être approuvés par le Grand Conseil. Ceci vaut également pour les adaptations et les modifications essentielles qui leurs sont apportées. Certes, l'initiative ne parle d'une manière générale que des plans d'études et des parties de plans d'études. Toutefois, la disposition transitoire rétroactive (plans d'études et parties de plans d'études qui entrent en vigueur après le 1^{er} janvier 2017) vise précisément le Lehrplan 21 du canton de Berne, dont l'introduction a été décidée en 2016 par la Direction de l'instruction publique de sa seule compétence selon le droit jusque-là en vigueur. Celui-ci sera mis en application progressivement à partir de l'année scolaire 2018-2019. Si l'initiative est acceptée, le Grand Conseil devra décider a posteriori s'il sera maintenu ou non. Si un référendum était lancé avec succès contre l'arrêté du Grand Conseil, ce dernier ferait l'objet d'une votation populaire. Le vote populaire pourrait alors abroger le Lehrplan 21.

A ce jour (date de référence : 27 novembre 2017), des initiatives similaires ont été soumises au vote populaire dans les cantons d'Argovie, Thurgovie, Schaffhouse, Appenzell Rhodes-Intérieures et Soleure. Partout, elles ont été rejetées.

L'initiative exige une approbation a posteriori uniquement pour le Lehrplan 21, qui s'applique aux classes dans la partie germanophone du canton de Berne. Le plan d'études commun des cantons de Suisse occidentale, intitulé «Plan d'études romand», s'applique déjà depuis le 1^{er} août 2011 à toutes les classes dans la partie francophone du canton de Berne. L'initiative n'exige pas que ce plan d'études soit également approuvé a posteriori par le Grand Conseil.

Position du Grand Conseil

La majorité du Grand Conseil avait déjà relevé qu'il n'appartenait pas au parlement cantonal de débattre des plans d'études et de les approuver. Lors de la session de novembre 2014, le Grand Conseil a rejeté une motion demandant qu'il approuve le Lehrplan 21 (049-2014 Steiner-Brütsch). La majorité du Grand Conseil considère qu'il faut s'en tenir à la pratique actuelle. Le contenu des plans d'études doit se fonder sur des bases pédagogiques et non sur des discussions politiques. Il n'appartient pas aux instances politiques de définir leur contenu. Dans ce domaine, le parlement dispose de compétences suffisantes : il peut déterminer les décisions stratégiques ainsi que les principes qui régissent l'école obligatoire et piloter les conséquences financières à travers la pla-

nification financière et le budget. Concernant le Lehrplan 21, le Grand Conseil a approuvé le plan financier et le budget correspondant, créant ainsi les conditions nécessaires notamment aux adaptations de la grille horaire, qui sont au cœur du plan d'études. En fin de compte, en acceptant les articles constitutionnels sur la formation en 2006, le peuple suisse a déjà approuvé une harmonisation des principes directeurs régissant les établissements scolaires et les plans d'études. Il en va de même pour le peuple bernois, qui a dit oui au concordat Harnos en 2009.

Conséquences en cas d'acceptation de l'initiative

Si l'initiative «Pour un débat démocratique – Votons sur les plans d'études!» du comité «Starke Volksschule Bern» est acceptée, tous les plans d'études de l'école obligatoire et leurs modifications devront à l'avenir être soumises au Grand Conseil pour approbation. Si un référendum était lancé avec succès contre une telle approbation, celle-ci ferait encore l'objet d'une votation populaire.

En raison de la disposition transitoire de l'initiative, le Lehrplan 21 serait le premier objet de ce type soumis a posteriori au Grand Conseil pour approbation. Une éventuelle votation populaire sur le sujet pourrait avoir lieu en 2020 au plus tôt. Or, à ce moment, les enseignantes et enseignants seraient formés en fonction du nouveau plan d'études et la plupart des élèves auraient suivi leur enseignement selon le Lehrplan 21 depuis déjà un voire deux ans. En cas d'abrogation du Lehrplan 21, les dispositions transitoires

devraient définir les règles à appliquer jusqu'à ce que le Grand Conseil ou, le cas échéant, le peuple mette en vigueur un nouveau plan d'études. Le rejet du Lehrplan 21 soulèverait par exemple la question de savoir si et dans quelle mesure les cours supplémentaires devant être dispensés dans les disciplines scolaires «allemand», «mathématiques» «médiat et informatique» à partir de l'été 2018 selon ce plan d'études seraient maintenus. Pour cela, il serait nécessaire d'édicter un plan d'études transitoire assurant la continuité de la formation des élèves et tenant compte des réticences qui ont causé le rejet du Lehrplan 21. Le Conseil-exécutif devrait édicter ce plan d'études transitoire en tant que disposition urgente, puis le remplacer au plus vite par un plan d'études approuvé par le Grand Conseil et, le cas échéant, par le peuple.

Le Lehrplan 21

Le Lehrplan 21 fixe les objectifs de l'enseignement à tous les degrés de l'école obligatoire et constitue un instrument de planification pour les membres du corps enseignant, les écoles et les autorités en charge de la formation. Il indique en outre aux élèves, aux parents, aux écoles faisant suite à la scolarité obligatoire et aux entreprises formatrices les compétences à acquérir grâce à l'enseignement obligatoire.

De 2010 à 2014, la Conférence des directeurs cantonaux de l'instruction publique de Suisse alémanique a élaboré le Lehrplan 21. En édictant ce premier plan d'études commun, les 21 cantons germanophones et plurilingues ont mis en œuvre l'article 62 de la Constitution fédérale, qui exige l'harmonisation des objectifs scolaires. Le 21 mai 2016, les électeurs et électrices suisses ont approuvé cet article à une grande majorité. Le nouveau plan d'études permet d'harmoniser les objectifs de l'école obligatoire. Il facilite ainsi la mobilité des élèves

et des membres du corps enseignant. Il constitue par ailleurs une base unifiée pour former les enseignants et enseignantes, élaborer les moyens d'enseignement et évaluer les élèves. Dans le canton de Berne, les contenus des cours et les disciplines scolaires restent pour l'essentiel inchangés.

Le plan d'études tient désormais mieux compte du fait que les élèves ne sont pas uniquement censés acquérir des connaissances, mais aussi pouvoir s'en servir (orientation sur les compétences). Le nouveau plan d'études renforce en particulier les disciplines scolaires « allemand », « mathématiques » ainsi que « médias et informatique ». Un montant annuel à hauteur de 30 millions de francs est prévu pour financer des leçons supplémentaires. Dans le canton de Berne, le Lehrplan 21 sera introduit progressivement à partir du 1^{er} août 2018 jusqu'en 2020 (de l'école enfantine jusqu'à la 7^e classe: 1^{er} août 2018; 8^e classe: 1^{er} août 2019; 9^e classe: 1^{er} août 2020).

Prise de position du comité d'initiative

Le plan d'études de l'école obligatoire concerne-t-il les citoyens et citoyennes ?

Notre école obligatoire, qui a fait ses preuves, appartient au peuple. Les citoyens et citoyennes financent les dépenses de l'école, les moyens d'enseignement, les salaires du corps enseignant ainsi que l'administration scolaire et sont directement touchés par les changements importants dans le domaine de la formation.

Pourquoi est-il nécessaire que le Grand Conseil et le peuple disposent d'un droit de codécision fondamental concernant les plans d'études ?

Sur mandat du peuple, les plans d'études fixent, dans les grandes lignes, les tâches et les prestations de l'école obligatoire. Ils doivent donc à l'avenir être légitimés par le mandant, à savoir le parlement cantonal et le peuple.

Dans quelle mesure le Grand Conseil et le peuple doivent-ils se prononcer sur les plans d'études ?

Comme auparavant, les plans d'études seront élaborés par des spécialistes. Les détails seront toujours réglés par des consultations et des entretiens. Toutefois, le Grand Conseil examinera les nouveaux plans d'études et interviendra en cas d'évolutions indésirables. L'arrêté du Grand Conseil sera soumis à la votation facultative.

Les changements de système majeurs comme l'introduction du Lehrplan 21 ne doivent plus être ordonnés sans contrôle démocratique. Il faut donc modifier la loi sur l'école obligatoire, car à l'heure actuelle, le directeur de l'instruction publique

assume seul la responsabilité de décisions qui définissent l'orientation de l'enseignement scolaire.

Pourquoi le Grand Conseil doit-il se prononcer rétroactivement sur le Lehrplan 21 ?

- En 2006, le peuple a approuvé une harmonisation du système scolaire concernant l'âge d'entrée à l'école, la scolarité obligatoire, la durée et les objectifs des degrés d'enseignement et des transitions entre ces derniers ainsi que la reconnaissance des titres de fin d'études (article relatif à la formation, art. 62, al. 4 de la Constitution fédérale). Au lieu de regrouper les plans d'études des cantons en vue de les harmoniser, un nouveau plan d'études avec de nouveaux contenus, de nouveaux moyens d'enseignement et une nouvelle conception pédagogique et didactique a été établi sans légitimation démocratique suffisante.
- Des spécialistes de renom en sciences de l'éducation mettent en garde contre les conséquences négatives des plans d'études axés sur les compétences au niveau de l'école obligatoire.
- Les expériences faites sur de longues années dans les pays voisins par rapport aux plans d'études axés sur les compétences montrent que ces derniers entraînent une baisse de niveau en matière de formation, de nombreux élèves ne disposant pas des compétences requises.
- L'introduction du Lehrplan 21 coûte chaque année plus de 30 millions de francs aux contribuables bernois, sans apporter de plus-value pédagogique.
- Les cours supplémentaires coûtent aux enfants du temps (libre) qu'ils pourraient mettre librement à profit.

En approuvant l'initiative, vous renforcez les droits populaires !

Arguments du Grand Conseil en faveur de l'initiative populaire

Le Grand Conseil a rejeté l'initiative populaire « Pour un débat démocratique – Votons sur les plans d'études ! » par **122 voix contre 19 et 8 abstentions.**

- Les plans d'études sont importants du point de vue de la politique de formation et peuvent induire des coûts supplémentaires. Pour des raisons démocratiques, la compétence d'édicter les plans d'études ne doit donc pas revenir exclusivement à la Direction de l'instruction publique ; les plans d'études doivent être approuvés par le Grand Conseil et éventuellement par le peuple.
- Le Grand Conseil et le peuple sont souvent appelés à se prononcer sur des sujets complexes. Par conséquent, ils sont également aptes à se prononcer sur l'introduction des plans d'études.

pour

19 voix

Arguments du Grand Conseil contre l'initiative populaire

- Les conditions générales de l'école obligatoire et les plans d'études sont régis par la loi sur l'école obligatoire, qui a été édictée par le Grand Conseil. Il peut continuer à piloter les conditions générales via la loi et le budget.
- Les plans d'études sont des ouvrages pédagogiques et didactiques spécialisés, et non des règlements politiques. Ils doivent être établis selon des considérations pédagogiques, et non politiques.
- Les plans d'études définissent le cadre de l'enseignement et sont destinés en particulier aux membres du corps enseignant. Par conséquent, leur approbation par le Grand Conseil ou le peuple ne serait pas judicieuse et n'interviendrait pas au niveau approprié.
- Le Lehrplan 21 a été élaboré avec le concours de nombreux milieux concernés ; il est largement soutenu.
- Les élèves doivent faire face aux importants changements que connaissent la société et le marché du travail. Le Lehrplan 21 répond bien mieux aux défis qui en résultent.
- Une éventuelle abrogation du Lehrplan 21 sèmerait le trouble dans les établissements scolaires.

contre

122 voix

1

Arrêté du Grand Conseil concernant l'initiative législative « Pour un débat démocratique – Votons sur les plans d'études ! »

Le Grand Conseil du canton de Berne,
vu les articles 58 ss de la Constitution cantonale¹⁾,
sur proposition du Conseil-exécutif,
arrête:

1. Le Grand Conseil prend acte du fait que l'initiative législative « Pour un débat démocratique – Votons sur les plans d'études ! » déposée par le comité d'initiative « Starke Volksschule Bern » a abouti avec 18 861 signatures valables (arrêté du Conseil-exécutif n° 1002 du 7 septembre 2016).
2. L'initiative législative présentée sous la forme d'un projet rédigé de toutes pièces a la teneur suivante:

«La loi sur l'école obligatoire du canton de Berne du 19 mars 1992 (LEO; RSB 432.210) est modifiée comme suit:

Art. 12

¹ (nouveau) Dans les plans d'études destinés aux établissements germanophones de la scolarité obligatoire, le Conseil-exécutif définit les disciplines, les objectifs et les contenus d'enseignement dans le cadre des articles 9 à 11.

⁴ (nouveau) Le Conseil-exécutif et le Grand Conseil sont compétents pour édicter et introduire les plans d'études et les parties de plans d'études. Ces plans ou parties de plans d'études requièrent pour leur application l'approbation du Grand Conseil. L'arrêté du Grand Conseil est soumis à la votation facultative. L'introduction de modifications de plans d'études ou de parties de plans d'études d'une importance mineure est de la seule compétence du Conseil-exécutif.

⁵ (nouveau) Les accords intercantonaux concernant les plans d'études ou parties de plans d'études doivent être approuvés par le Grand Conseil, à l'exception des accords dénonçables à court terme d'une importance mineure. L'arrêté du Grand Conseil est soumis à la votation facultative.

Art. 12a

³ (nouveau) Le Conseil-exécutif et le Grand Conseil sont compétents pour édicter et introduire les parties de plans d'études. Ces dernières requièrent pour leur application l'approbation du Grand Conseil. L'arrêté du Grand

¹⁾ RSB 101.1

Conseil est soumis à la votation facultative. L'introduction de modifications de parties de plans d'études d'une importance mineure est de la seule compétence du Conseil-exécutif.

⁴ (nouveau) Les accords intercantonaux concernant les plans d'études ou parties de plans d'études doivent être approuvés par le Grand Conseil, à l'exception des accords dénonçables à court terme d'une importance mineure. L'arrêté du Grand Conseil est soumis à la votation facultative.

Art. 74

² (nouveau) Il peut déléguer à la Direction de l'instruction publique tout ou partie des compétences qui lui sont attribuées par l'article 17, alinéa 3, l'article 25, alinéa 3, l'article 26, alinéas 3 et 4, l'article 27, alinéa 6, l'article 46, alinéa 4, l'article 46a, alinéa 3, l'article 47, alinéas 3 et 4, l'article 49a, alinéa 6, l'article 49f, alinéa 1, l'article 54, alinéa 2 ainsi que l'article 61, alinéa 7.

Entrée en vigueur

Les articles 12, 12a et 74, alinéa 2 de la loi sur l'école obligatoire du 19 mars 1992 (LEO ; RSB 432.210) entrent en vigueur dès leur approbation par le peuple.

Dispositions transitoires concernant la modification de l'article 12 de la loi sur l'école obligatoire du 19 mars 1992 (LEO ; RSB 432.210), Plans d'études pour les établissements germanophones de la scolarité obligatoire:

Les plans d'études et parties de plans d'études édictés avant l'entrée en vigueur des modifications de l'article 12 LEO qui entrent en vigueur après le 1^{er} janvier 2017 et qui ne sont pas d'une importance mineure requièrent l'approbation a posteriori du Grand Conseil. Les arrêtés correspondants du Grand Conseil sont soumis à la votation facultative.»

3. L'initiative est déclarée valable.
4. Le Grand Conseil rejette l'initiative.
5. L'initiative est soumise à la votation populaire avec recommandation de rejet.

Berne, le 4 septembre 2017

Au nom du Grand Conseil,
la présidente: *Zybach*
le secrétaire général: *Trees*

Objet de la votation

Acceptez-vous la subvention cantonale à l'étude de projet et à la réalisation du tram Berne – Ostermundigen ?

Les électeurs et électrices du canton de Berne se prononceront sur cette question le 4 mars 2018.

Les zones d'habitation et de travail situées au nord de Berne et à Ostermundigen sont en forte expansion: elles doivent donc être desservies par une ligne de tram performante. La ligne de bus existante atteint aujourd'hui déjà ses limites en termes de capacités. Le tram offre plus de place, un meilleur niveau de confort et une plus grande ponctualité.

Pour l'étude de projet et la construction de la nouvelle ligne de tram, le Grand Conseil a autorisé une subvention cantonale d'environ 102 million de francs par 79 voix contre 40 et 21 abstentions.

► Le Grand Conseil recommande aux électeurs et électrices du canton de Berne d'approuver la subvention cantonale à l'étude de projet et à la réalisation du tram Berne – Ostermundigen.

L'essentiel en bref

La ligne de bus entre Berne et Ostermundigen est l'une des liaisons de transports publics les plus fréquentées de l'agglomération de Berne. Malgré un horaire dense, les bus sont surchargés aux heures de pointe. Leur cadence élevée génère des difficultés d'exploitation et a des répercussions négatives sur l'ensemble du réseau de transports de l'axe principal entre Berne et Ostermundigen.

La création de nombreux logements et places de travail au nord de Berne et à Ostermundigen entraîne une augmentation constante du nombre de passagers. Selon des prévisions actuelles réalisées sur mandat du canton, les bus ne pourront plus absorber de manière adaptée cette croissance du trafic à partir de 2035 au plus tard. Le risque de bouchons et d'engorgement du trafic qui en découle toucherait à la fois les transports publics et le trafic individuel.

C'est pourquoi la ligne de bus doit être remplacée par un tram. Un seul tram transporte jusqu'à deux fois et demie plus de personnes qu'un bus aujourd'hui. Le tram prévu peut ainsi transporter considérablement plus de personnes en moins de courses. Cela déleste la route, améliore la ponctualité des transports publics et augmente le confort des passagers.

Le nouveau tronçon prévu est long d'environ 4,2 kilomètres et suit la ligne de bus actuelle entre la Viktoriaplatz à Berne et

Oberfeld à Ostermundigen. Le quartier de Rüti à Ostermundigen n'est pas desservi par le tram mais continuera de l'être par le bus. Simultanément à la construction de la nouvelle ligne de tram, les routes et les conduites qui y sont enfouies seront rénovées et l'espace routier sera revalorisé dans son ensemble.

La totalité des frais d'étude et de construction de la nouvelle ligne de tram s'élève à près de 264 millions de francs. Le crédit déterminant pour le canton se porte à environ 102 millions de francs. La Confédération, l'ensemble des communes bernoises ainsi que la Ville de Berne, la commune d'Ostermundigen et les entreprises d'infrastructure concernées, en particulier Swisscom, UPC, BKW et ewb, prennent en charge les coûts restants.

Le début des travaux est prévu en 2022. Ces derniers devraient durer environ cinq ans.

Le Grand Conseil a autorisé l'octroi de la subvention cantonale d'environ 102 millions de francs à l'étude de projet et à la réalisation du tram Berne – Ostermundigen le 7 juin 2017. Un comité a réuni le nombre de signatures nécessaire pour demander le référendum contre cet arrêté. Le référendum a abouti avec 10399 signatures valables, entraînant l'organisation de cette votation populaire.

Détails du projet

Contexte

La ligne de bus entre Berne et Ostermundigen est l'une des liaisons de transports publics les plus fréquentées de l'agglomération de Berne. A l'heure actuelle, elle transporte environ 8,4 millions de personnes par année. Les bus circulent toutes les trois minutes aux heures de pointe et circuleront même toutes les deux minutes et demie à partir de 2019. Malgré tout, ils sont régulièrement surchargés. En raison de cette cadence élevée, ils s'enchaînent les uns après les autres (« effet accordéon ») : ils se gênent aux arrêts et ne parviennent parfois plus à respecter l'horaire.

Cela constitue également une gêne pour le trafic individuel et conduit souvent à des bouchons et des perturbations du trafic aux heures de pointe.

Des logements pour 2200 à 3500 personnes ainsi que 2300 à 2900 places de travail verront le jour dans la région de Berne – Ostermundigen d'ici à 2035. Selon les pronostics actuels, le nombre de passagers sur la ligne de bus entre Berne et Ostermundigen augmentera de plus de 30 pour cent d'ici à 2035. A ce moment au plus tard, même les grands bus à double articulation ne suffiront plus pour assurer un trafic stable sans gêner massivement la circulation des voitures et des vélos.

C'est pourquoi la ligne de bus entre Berne et Ostermundigen doit être remplacée par un tram.

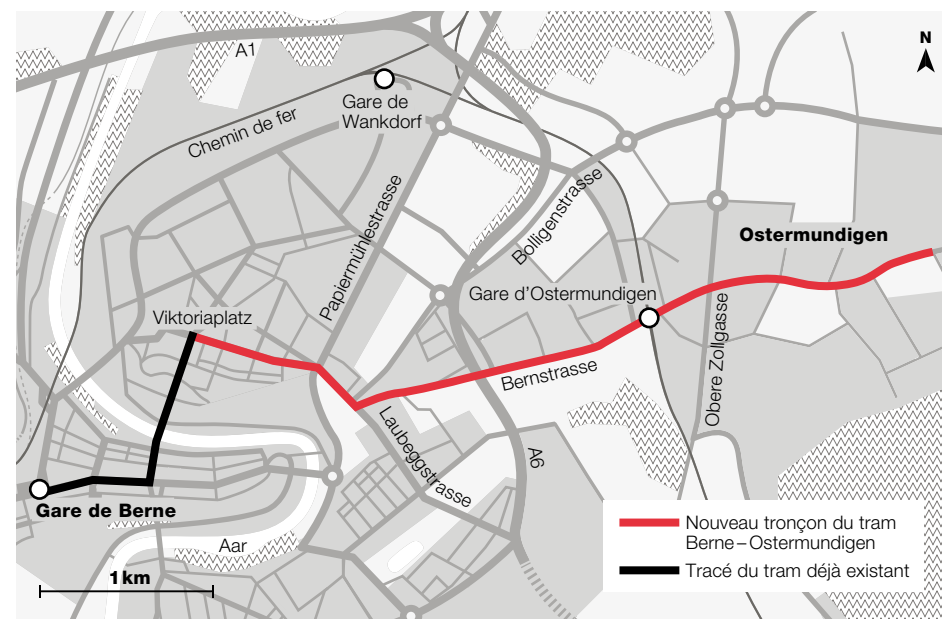
Tracé de la ligne et projet

Dans le cadre d'une étude d'opportunité réalisée sur mandat de la Conférence régionale des transports de Berne – Mittelland en 2008, 23 possibilités d'amélioration de la desserte par les transports publics en tout des quartiers situés au nord de Berne et à Ostermundigen ont été examinées. Le tram Berne – Ostermundigen combiné à l'étoffement de l'offre du RER s'est révélé être la meilleure option.

Le nouveau tronçon de 4,2 kilomètres partira de la Viktoriaplatz à Berne et ira jusqu'à Oberfeld à Ostermundigen : il suit donc le tracé de la ligne de bus actuelle. Entre la Viktoriaplatz et la gare de Berne, le tram utilise les voies de la ligne 9. Les zones résidentielles et les lieux de travail seront aisément accessibles grâce au tracé choisi.

Simultanément à la construction de la nouvelle ligne de tram, les routes et les conduites qui y sont enfouies seront rénovées et l'espace routier sera revalorisé dans son ensemble. Par exemple, on prévoit de nouvelles bandes cyclables pratiquement tout le long du tronçon.

La nouvelle ligne de tram affecte aussi des allées d'arbres situées le long du tracé de la ligne. Environ un tiers de ces arbres est malade ou a des problèmes de croissance et devrait être remplacé par des jeunes arbres quoi qu'il arrive au cours des 15 prochaines années. Un autre tiers sera



remplacé en raison du tram. Le dernier tiers de ces arbres devrait être conservé.

Le nouveau tram ne congestionnerait pas davantage la vieille ville de Berne. Même si les trams sont plus longs que les bus, ils circulent à intervalles moins réguliers. A l'avenir, il sera donc encore possible de traverser les voies dans la rue principale sans problème.

Pourquoi un tram ?

Les prévisions de la demande montrent que les capacités de transport des bus ne suffiront plus à assurer un transport stable et ponctuel à partir de 2035 au plus tard. Même les grands bus à double articula-

tion devraient alors circuler toutes les deux minutes et demie, et ils perturberaient excessivement le système de transports. De plus, en raison de leur longueur, ils nécessiteraient aussi des aménagements routiers onéreux. Sur le long terme, les bus à double articulation ne pourraient malgré tout pas absorber un nombre croissant de passagers. Seul un tram pourrait résoudre durablement les problèmes de circulation : en effet, il peut transporter jusqu'à deux fois et demie plus de passagers que les bus actuellement en circulation et au moins une fois et demie plus qu'un bus à double articulation. De plus, le tram permet de mieux respecter l'horaire et offre un meilleur

confort. Les automobilistes profitent aussi de ce changement parce qu'un tram peut transporter plus de passagers et circule donc à intervalles moins réguliers que le bus.

En complément du tram, il est prévu d'étoffer l'offre RER avec une cadence au quart d'heure dans tout le périmètre principal du RER de Berne d'ici à 2030. Le RER est le mode de transport idéal pour les voyageurs qui vont d'Ostermundigen à la gare de Berne. Un grand nombre de passagers de l'actuelle ligne de bus ont cependant d'autres destinations. Seule une combinaison du tram et du RER peut répondre à l'accroissement de la demande entre Berne et Ostermundigen.

Effets économiques positifs

Le nouveau tram a des effets positifs sur l'économie. Selon une analyse de rentabilité mandatée par le canton, les bénéfices économiques attendus sont plus de deux fois plus élevés que les coûts du projet. Ce bénéfice s'explique par la meilleure desserte des lieux d'habitation et de travail par rapport à aujourd'hui et le fait qu'un tram peut transporter considérablement plus de passagers. Cela laisse entrevoir un potentiel de développement bien plus élevé par rapport à la situation actuelle à Ostermundigen et au nord de Berne.

Coûts et calendrier

L'ensemble des frais d'étude et de construction de la nouvelle ligne de tram s'élèvent à près de 264 millions de francs, TVA comprise. La Confédération, les communes de Berne et Ostermundigen et

des entreprises d'infrastructure comme Swisscom, UPC, BKW et ewb, ainsi que l'ensemble des communes bernoises, participeront aux coûts. Le crédit déterminant pour le canton qui fait l'objet de ce scrutin se porte à environ 102 millions de francs.

La commune d'Ostermundigen et la Ville de Berne ont déjà autorisé l'octroi de subventions. Les fonds alloués par la Confédération garantis dans le cadre du précédent projet «Tram Region Bern» sont encore disponibles. La subvention cantonale est répartie proportionnellement sur le compte des résultats et le compte des investissements.

Les travaux de construction de la nouvelle ligne de tram commenceront au plus tard en 2022. Ils devraient durer environ cinq ans.

Le Grand Conseil a approuvé la subvention cantonale de 102 millions de francs à l'étude de projet et à la réalisation du tram Berne – Ostermundigen. Un comité a recolté suffisamment de signatures contre l'arrêté du Grand Conseil. C'est pourquoi une votation populaire est organisée.

Historique

Pour remplacer la ligne de bus Köniz – Berne – Ostermundigen surchargée, le canton et les communes de Berne, Köniz et Ostermundigen ont lancé en 2008 un projet pour une nouvelle ligne de tram («Tram Region Bern»). Le projet a été clairement approuvé en ville de Berne. A l'inverse, le corps électoral d'Ostermundigen et de Köniz l'a rejeté. Le projet «Tram Region Bern» a ainsi été abandonné.

En avril 2016 toutefois, le corps électoral d'Ostermundigen a approuvé la reprise du projet pour un tram sur le tronçon Berne – Ostermundigen. Sur décision de la population d'Ostermundigen, ce projet prévoit que le tram n'ira pas jusqu'à Rüti, mais le quartier continuera à être desservi par un bus. La desserte de Rüti

par le tram via un tunnel, relativement chère, prévue dans l'ancien projet, est l'une des raisons principales de son échec lors du premier scrutin populaire à Ostermundigen. Dans le nouveau projet, le tronçon Berne – Ostermundigen coûte environ 30 millions de francs de moins que l'ancien, principalement parce qu'on renonce à raccorder Rüti au tram.

Suite à la décision populaire d'Ostermundigen, le canton de Berne a repris les travaux sur le projet de tram pour l'axe Berne – Ostermundigen. L'octroi de fonds par le canton et la Ville de Berne est la condition sine qua non pour la réalisation de ce projet. En ville de Berne, le corps électoral a approuvé le crédit en question en novembre 2017.

Prise de position du comité référendaire

Le comité opposé au tram («Nein zum Luxustram») se prononce contre le crédit d'engagement pour l'étude de projet et la réalisation du tram Berne – Ostermundigen pour des raisons de politique environnementale, financière et de politique des transports.

Economiser un quart de milliard!

Selon le comité, à partir de 2030, la ligne de bus 10, déjà existante, et le RER formeront ensemble la solution parfaite à la problématique des pendulaires, pour une fraction du crédit actuel. Enormément d'argent peut être utilisé pour quelque chose de plus utile (le projet entier coûte environ un quart de milliard de francs).

L'argent manque ailleurs

Le canton de Berne économise dans la formation et le domaine du social. Cependant, ce sont désormais plus de 100 millions de francs qui seront investis pour un projet de tram qui présente plus d'inconvénients que d'avantages aux yeux du comité référendaire.

Destruction des allées d'arbres

Pour construire la ligne de tram, on détruira les allées historiques protégées de la Viktoriastrasse et l'Ostermundigenstrasse: de grands tilleuls, érables et platanes doivent être abattus. La plantation de jeunes arbres qui est prévue ne pourra toutefois pas remplacer l'allée d'arbres existante.

Plus de liaison directe

Avec le tram, la ligne de bus actuelle (ligne 10) serait divisée en trois tronçons. Plus de 1000 personnes, dont beaucoup de personnes retraitées vivant dans le

quartier Rüti/Ostermundigen, perdraient leur liaison directe vers Berne.

Inconvénients pour les pendulaires

Les pendulaires veulent tout aller de A à B aussi rapidement que possible. Cependant, à l'avenir, les trams circuleront deux fois moins souvent aux heures de pointe que les bus à l'heure actuelle. Par conséquent, le temps de parcours, qui se compose de la durée du trajet et du temps d'attente, augmenterait.

Trois heures chères

Aujourd'hui, la ligne de bus 10 est très fréquentée aux heures de pointe le matin et le soir, comme la plupart des lignes de transports publics. En dehors de ces trois heures de forte affluence, les bus sont remplis raisonnablement. La construction d'une ligne de tram uniquement pour délester les transports publics aux heures de pointe est un luxe. Le problème des heures de pointe s'atténuera de toute façon grâce aux horaires de travail et des écoles plus flexibles ainsi qu'à l'augmentation des possibilités de télétravail.

La demande peut diminuer

La gare d'Ostermundigen sera rénovée et la cadence du RER augmentée. En train, le trajet jusqu'à la gare de Berne ne prend que sept minutes, soit la moitié de la durée du trajet en tram. Il faut partir du principe qu'à l'avenir, nombre de pendulaires prendront le train pour Berne au lieu du tram ou du bus, et que la fréquentation de la ligne 10 diminuera. Le nombre de passagers de la ligne 10 a d'ailleurs déjà connu un léger recul entre 2013 et 2015.

Il faut donc dire NON à ce tram de luxe!

Arguments du Grand Conseil pour la subvention cantonale

Le Grand Conseil a approuvé la subvention cantonale à l'étude de projet et à la réalisation du tram Berne – Ostermundigen par **79 voix contre 40 et 21 abstentions.**

- Le long de l'axe Berne – Ostermundigen, de nombreux lieux de travail et logements voient le jour. Cette zone, l'un des principaux pôles de développement économique du canton, doit être desservie de manière optimale par les transports publics.
- Parmi toutes les options étudiées, le tram s'est clairement révélé la meilleure. Seul le tram offre suffisamment de capacité et de ponctualité. Circulant à intervalles moins réguliers que les bus, il congestionne bien moins l'espace routier.
- Même en renonçant au tram, les routes devraient être aménagées pour les grands bus à double articulation. Cela nécessiterait d'importants investissements et ne suffirait que jusqu'en 2030.
- Etoffer l'offre RER ne suffit pas, car le trafic et le nombre de passagers continuent d'augmenter. A long terme, seule une combinaison du RER et du tram permettra de couvrir la demande.
- La construction d'un deuxième axe au centre-ville de Berne pour le nouveau tram n'est pas nécessaire. Il n'y aura pas plus de véhicules dans la vieille ville qu'aujourd'hui.

pour

79 voix

Arguments du Grand Conseil contre la subvention cantonale

- Il est possible de faire face provisoirement au volume de transport avec un étoffement de l'offre RER et des bus pour un prix moins élevé et de manière plus flexible qu'avec un tram. Il faut attendre avant d'effectuer de gros investissements pour le tram, car les besoins réels ne seront connus qu'en 2030.
- L'argent qui doit être investi pour la construction de la ligne de tram manquera dans d'autres domaines. De plus, on ignore toujours si d'autres investissements seront nécessaires plus tard.
- Si le projet est réalisé, il y aura un « mur de trams » dans la plus belle rue de la vieille ville de Berne.
- A cause des trams, des allées d'arbres devraient être abattues en ville de Berne.

contre

40 voix

Arrêté du Grand Conseil

Date de l'AGC: 7 juin 2017
No d'affaire: 2017.RRGR.142

BERNMOBIL

Subvention cantonale à l'étude de projet et à la réalisation du tram Bern – Ostermundigen (TBO) selon les articles 4 et 5 LCTP
Crédit d'engagement

1 Objet

Autorisation d'une contribution aux frais d'investissement d'un montant total de 152 793 000 francs pour l'étude de projet et la réalisation du tram Bern – Ostermundigen (TBO). Conformément à l'article 12 LCTP et à l'article 29 LPFC, les communes bernoises participent à la contribution globale versée par le canton à raison d'un tiers (CHF 50 931 000.–).

La dépense nette à la charge du canton de Berne (crédit à approuver) s'élève donc à 101 862 000 francs.

La subvention cantonale est remboursable sous condition ou allouée à fonds perdu. Le type de contribution sera déterminé en vertu de la convention de financement passée avec la Confédération.

2 Bases légales

- Loi du 16 septembre 1993 sur les transports publics (LCTP ; RSB 762.4), articles 4, 5, 12 et 14
- Loi du 27 novembre 2000 sur la péréquation financière et la compensation des charges (LPFC ; RSB 631.1), article 29
- Loi du 26 mars 2002 sur le pilotage des finances et des prestations (LFP ; RSB 620.0), articles 42 ss
- Ordonnance du 3 décembre 2003 sur le pilotage des finances et des prestations (OFF ; RSB 621.1), articles 136 ss
- Loi du 16 septembre 1992 sur les subventions cantonales (LCSu ; RSB 641.1), articles 20 ss

3 Nature et qualification juridique de la dépense

Il s'agit d'une dépense nouvelle unique au sens des articles 46 et 48, alinéa 1 LFP. Elle est soumise au Grand Conseil à titre de crédit individuel conformément à l'article 14, alinéa 2 LCTP.

4 Montant déterminant du crédit

Tram Bern – Ostermundigen (TBO)	CHF	244 078 000.–
T.V.A.	CHF	19 526 000.–
Total des coûts d'investissement dans le TBO	CHF	263 604 000.–
./. part de la Confédération via le Fonds d'infrastructure pour les projets d'agglomération	CHF	52 414 000.–
./. part de la Ville de Berne, de la commune d'Ostermundigen et de tiers	CHF	70 959 000.–
Part des coûts de transports publics à la charge du canton de Berne	CHF	140 231 000.–
Exactitude des coûts de +/- 10 %	CHF	14 023 000.–
Coûts à la charge du canton de Berne (canton et communes)	CHF	154 254 000.–
./. coûts de planification déjà approuvés (ACE 1428/2016)	CHF	1 461 000.–
Dépense à la charge du canton	CHF	152 793 000.–
./. part des communes bernoises (art. 12 LCTP / art. 29 LPFC)	CHF	50 931 000.–
Montant déterminant / crédit à approuver	CHF	101 862 000.–

Le présent arrêté autorise les coûts supplémentaires liés au renchérissement par rapport au prix utilisé comme référence (indice du renchérissement de la construction ferroviaire, niveau 2012 II¹).

5 Nature du crédit / Compte / Groupe de produits / Exercice

Le crédit demandé est un crédit d'engagement au sens de l'article 50 LFP, qui sera en principe relayé par les paiements ci-après, inscrits au budget 2017 et au plan financier 2018–2020 :

Groupe de produits 09.13.9100 – Transports publics et coordination des transports

Compte	Unité d'imputation	Année	Montant (canton & communes)	
363200 / 363400 / 564000	910071	2017	CHF	200 000.–
	910071	2018	CHF	500 000.–
	910071	2019	CHF	1 200 000.–
	910071	2020	CHF	1 600 000.–
	910071	2021	CHF	1 700 000.–
	910071	2022	CHF	8 500 000.–
	910071	2023	CHF	24 000 000.–
	910071	2024	CHF	27 500 000.–
	910071	2025	CHF	39 000 000.–
	910071	2026	CHF	36 500 000.–
	910071	2027	CHF	12 093 000.–
Total pour le canton de Berne			CHF	152 793 000.–

Les subventions communales à hauteur de 50 931 000 francs sont encaissées sur les comptes 463200 et 632000.

¹ La valeur de l'indice du renchérissement de la construction ferroviaire 2012 II est de 131.1 et correspond à celle de l'indice 2016 II.

Les subventions cantonales sont remboursables sous conditions ou allouées à fonds perdu. Pour les projets cofinancés par la Confédération, le type de subvention est défini en fonction de la convention de financement conclue avec celle-ci. A l'heure actuelle, il n'est pas encore possible d'indiquer définitivement si la subvention sera remboursable sous condition ou allouée à fonds perdu.

Avec l'introduction du modèle de comptes harmonisé MCH2 en 2017, les critères d'activation pour les subventions d'investissement ont été durcis, si bien que les subventions à fonds perdu figurent désormais dans le compte de résultats (groupe de comptes 363).

6 Conditions

La Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie est habilitée à signer une convention d'investissement avec BERNMOBIL.

7 Référendum financier

Le présent arrêté est soumis à la votation populaire facultative et doit être publié dans la Feuille officielle du Jura bernois.

Berne, le 7 juin 2017

Au nom du Grand Conseil,
la présidente: *Zybach*
le secrétaire général: *Trees*

