

Intervenante	Barbara Egger-Jenzer, conseillère d'Etat
Sujet	Changement d'horaire 2010 dans le canton de Berne
Date	Mercredi 9 décembre 2009, 14 h 00
Lieu	Berne, Chancellerie d'Etat, salle C 401 <i>Le texte parlé fait foi.</i>

Mesdames et Messieurs, Mesdames et Messieurs les journalistes,

Dimanche prochain intervient le changement d'horaire, raison pour laquelle je vous ai invités aujourd'hui à cette conférence de presse. Il ne s'agit pas pour moi de vous informer des diverses modifications survenant sur les lignes : les entreprises de transport s'en sont déjà chargés. Je souhaite en revanche vous donner une vue d'ensemble de l'évolution de l'offre en transports publics dans le canton, et vous informer du contexte financier ainsi que des aspects de la planification.

Le canton de Berne s'engage en faveur des transports publics. Je suis heureuse que ce changement d'horaire nous ait permis de commander une fois de plus de nombreuses améliorations de l'offre. L'arrêté sur l'offre 2010 – 2013, adopté le 1^{er} avril dernier par le Grand Conseil (d'ailleurs à la quasi unanimité), fixe le développement de l'offre pour les quatre années à venir. Neuf mois à peine après le vote du Grand Conseil, une partie importante de ce développement peut d'ores et déjà être mise en œuvre.



La politique des transports du canton de Berne

Les améliorations de l'horaire reposent sur la politique bernoise des transports. Permettez-moi donc, pour commencer, de vous donner quelques indications générales. Les transports sont vitaux pour notre société. Une desserte de qualité et les possibilités de mobilité représentent des besoins importants des citoyens, et des conditions-cadre importantes pour notre économie. La mobilité et, de ce fait, les transports, ont augmenté très sensiblement ces dernières décennies. Toutes les prévisions tablent sur le maintien de cette croissance au cours des années et décennies à venir. On observe la poursuite de cette augmentation dans la plupart des régions, tout le moins pour les transports publics, même en cette période de crise. Par exemple, pour le RER bernois, la demande a continué de croître au même rythme en 2009, soit de quelque cinq pour cent.

La politique des transports du Conseil-exécutif est soumise au principe de durabilité. En d'autres termes, nous voulons permettre la mobilité requise aussi efficacement, économiquement et écologiquement que possible. Les transports publics – pour en revenir à notre thème – jouent un rôle essentiel dans notre stratégie. En particulier dans les grandes zones urbaines de notre canton, c'est-à-dire dans les villes et les agglomérations, l'avenir appartient clairement aux transports publics, qui devront y absorber une large part de la croissance du trafic. C'est à cette condition seulement que les embouteillages permanents pourront être évités, notamment pour les personnes qui sont tributaires de leur voiture de livraison ou pour les taxis, sans oublier bien entendu les véhicules des services d'urgence. Nous entendons améliorer et étendre l'offre en transports publics au cours des prochaines années de manière qu'ils puissent absorber le trafic, qui continuera de croître. Quant à la qualité des transports publics, elle doit se développer de façon que changer de bus ou de train soit plus convivial.

Mise en œuvre de l'arrêté sur l'offre

Ce dimanche, ce sera chose faite : l'offre de transports publics sera étendue et une grande part de l'arrêté sur l'offre 2010 – 2013 sera mise en œuvre. Mais que se passera-t-il concrètement le 13 décembre 2009 ?

Avec l'horaire 2010, le nombre de courses augmentera d'un peu plus de quatre pour cent, pour atteindre 64,5 millions de courses-kilomètres. L'augmentation du trafic local et urbain, supérieure à six pour cent, est presque deux fois plus importante que celle du trafic régional (+3,5 %). Les indemnités de la Confédération, du canton et des communes augmentent un peu moins. Autrement dit, les entreprises amélioreront encore leur efficacité l'année prochaine. Les pouvoirs publics verseront 14 millions de francs supplémentaires, soit 3,2 pour cent de plus. Au total, l'année prochaine, les indemnisations pour les prestations de transport seront de 450,5 millions de francs dans notre canton. Le canton et les communes y participeront à hauteur de 263,5 millions de francs.

Nous investirons cet argent dans des améliorations de l'offre, principalement selon les trois axes importants que voici.

1. Développement des systèmes de bus urbains

Les bus urbains sont la réponse adéquate aux problèmes de transport des villes de petite et de moyenne dimension. Dans les petites villes, en raison du développement de l'urbanisation, nombre de zones résidentielles ne sont plus simplement accessibles à pied. Une large part du trafic de ces villes est du trafic interne : brefs trajets à l'intérieur de la localité. De ce fait, le potentiel de transfert vers le bus est très important. Vous connaissez tous l'image du bus qui remplace largement 50 voitures transportant chacune une personne, en étant plus efficace énergétiquement, plus respectueux de l'environnement et plus économe en place. Le développement des bus urbains doit conduire à une meilleure desserte sur l'ensemble du territoire des villes. Toutes les destinations à l'intérieur des villes doivent être accessibles directement ou avec un changement au maximum, les temps d'attente étant brefs. L'amélioration de la desserte des quartiers, c'est-à-dire l'accroissement de la cadence des courses, y contribuera. En outre, les bus urbains concourent également à une meilleure desserte des gares ferroviaires.

Concrètement, s'agissant des bus urbains, le changement d'horaire coïncidera avec l'introduction ou la nette amélioration des offres suivantes.

- A Langenthal et à Berthoud, l'offre des lignes de bus sera étendue par l'introduction de la cadence du quart d'heure, par l'amélioration de la coordination entre les lignes urbaines et les lignes régionales, et par la création d'une nouvelle ligne de bus dans chacune des deux villes.
- La première ligne tangentielle de l'agglomération biennoise sera ouverte avec la ligne Péry – Champs-de-Boujean – Mâche. De plus, à Bienne, les lignes 7 et 8 circuleront désormais à la cadence du quart d'heure.
- A Thoun, les lignes de bus seront réorganisées et l'offre sera améliorée par la généralisation des courses directes sur le tronçon Thoun – Sigriswil.
- A Münsingen et à Langnau, l'offre sera conçue de manière plus systématique et répondra mieux de ce fait aux attentes.

2. Développement de l'offre à la cadence semi-horaire sur les lignes régionales où la demande est bonne

La cadence semi-horaire devient de plus en plus la norme sur les lignes régionales ; si la demande est en hausse, elle sera introduite sur toutes les lignes présentant un potentiel suffisant. Le développement à la cadence semi-horaire sera progressif : d'abord aux heures de pointe, puis l'après-midi, et pour terminer le week-end et le soir. S'agissant du changement d'horaire, cela signifie concrètement :

- Dans l'Oberland bernois, on réalisera le passage à la cadence semi-horaire entre Spiez, Frutigen et Adelboden. Sur ces tronçons, l'offre sera donc fixée à la cadence semi-horaire pendant six heures chaque jour.
- Dans la région d'Interlaken, la ligne Interlaken – Ringgenberg sera la troisième ligne de bus où la cadence semi-horaire sera progressivement introduite.
- Grâce à la cadence horaire permanente du RE Bienne – Moutier – Delémont et aux trains ICN du trafic longue distance, les trains circulent à la cadence semi-horaire entre Bienne, Moutier et Delémont. Dès la fin de 2012, ces trains circuleront jusqu'à Belfort, où ils assureront la correspondance avec les TGV en direction de Paris et de Marseille.
- Malgré le tronçon à voie unique dans le secteur de Gléresse, on peut encore étendre la cadence semi-horaire entre Bienne et Neuchâtel : d'une part pendant les heures de pointe durant la semaine et d'autre part en fin d'après-midi le week-end. Cette extension n'est possible que moyennant des adaptations du trafic marchandises, car le tronçon est fortement sollicité en raison de la voie unique dans le secteur de Gléresse.
- Dorénavant, la cadence semi-horaire s'appliquera toute la journée entre Langenthal et Huttwil.
- La cadence sera densifiée sur diverses autres lignes de bus. A titre d'exemple, je mentionne la plus ancienne ligne de car postal de Suisse : il y aura une cadence semi-horaire sans interruption l'après-midi entre Berne et Dettligen, bien entendu jusqu'au terminus de la ligne à Aarberg.
- Le RER bernois connaîtra aussi une adaptation importante en direction de l'Emmental. Désormais, le S44, plus rapide, circulera entre Berne et Sumiswald, tandis que le S4 se rendra à Langnau. Entre Sumiswald et Ramsei, le S44 sera densifié à la cadence semi-horaire. Une correspondance avec le S4 sera possible à Ramsei. Des bus circuleront dorénavant en remplacement des trains entre Sumiswald et Affoltern-Weier (liaison directe jusqu'à Huttwil). Le tronçon entre Ramsei et Langnau sera densifié à la cadence semi-horaire par l'adjonction de bus pour compléter le S4 qui circule à la cadence horaire.

3. Outre l'amélioration de la desserte locale, la disponibilité horaire des transports publics est optimisée, grâce à l'allongement de la durée d'exploitation d'une part et à l'aménagement de dessertes tardives d'autre part. Le week-end en particulier, le trafic nocturne revêt un potentiel considérable pour les transports publics :

- dans l'Oberland bernois, on pourra regagner Wengen, Mürren et Meiringen plus tard le soir ;
- le week-end, des bus circuleront désormais jusqu'à minuit au départ de La Neuveville vers les communes de la Montagne de Diesse ; dans la même région, le dernier bus au départ d'Anet à destination de Cerlier partira une heure plus tard ;
- les heures d'exploitation sont étendues sur plusieurs lignes, notamment celle du bus à destination d'Eggiwil et de Röthenbach ou au départ de Münsingen à destination de Gerzensee.

Le canton doit affecter ses moyens, qui sont limités, de manière ciblée. Là où la population fait peu usage de l'offre, il s'agit de la réduire :

- Entre Aarberg et Seedorf, le car postal circulera à la cadence horaire même aux heures de pointe, les dessertes densifiées étant supprimées ;
- Entre Bienne et Vigneule, les dessertes matinales et tardives disparaîtront. Cependant, l'offre (cadence de 20 minutes) sera maintenue malgré la faible densité de population ;
- les premières courses du matin seront supprimées le week-end entre Wynigen et Herzogenbuchsee ;
- dans l'Emmental, l'offre du samedi sera supprimée entre Grünenmatt et Heimisbach.

Je souhaite mentionner également de nouvelles lignes visant à mieux desservir les zones rurales à faible potentiel :

- Désormais, entre Spiez, Emdtal et Aeschi, un bus circulera cinq fois par jour ;
- Certaines courses du matin et du soir, qui relient Cerlier à Anet via Gals et Gampelen, permettent des liaisons sensiblement plus rapides pour les pendulaires ;
- Grâce au nouveau bus de citoyens Hellsau – Höchstetten – Willadingen – Koppigen, ces petites communes rurales disposent désormais d'un bus en propre. Celui-ci a été mis en service en août, dès la fin des vacances d'été.

En outre, l'offre sera améliorée sur de nombreuses autres lignes, par exemple grâce à la prolongation d'une heure de la cadence densifiée, grâce à un bus supplémentaire l'après-midi ou grâce à une nouvelle course le matin de bonne heure.

Enfin, le changement d'horaire sera aussi l'occasion d'améliorer le domaine de validité de la communauté tarifaire Libero, qui sera étendue au Seeland. Désormais, il sera également possible d'acheter des abonnements et des billets dans les communes de Cerlier, Anet, Aarberg, Lyss, Worben et Dotzigen. Les pendulaires habitant ces régions pourront se rendre au travail dans l'agglomération de Berne avec un seul titre de transport. Les excursions ou les courses dans les magasins seront également plus simples à partir de ces régions, puisque le billet comprendra désormais les transports en ville de Berne.

Estimation

Grâce aux extensions de l'offre introduites lors du changement d'horaire, nous améliorerons les transports publics une fois de plus de manière significative. Comme notre carte l'indique, ces améliorations concernent la quasi-totalité du territoire cantonal. Il est bon qu'il en soit ainsi. Ces mesures étaient aussi nécessaires et urgentes pour que nous Bernois puissions rester mobiles à l'avenir et pour que la fluidité du trafic soit assurée.

Simultanément, je dois vous dire sans ambages que ces extensions de l'offre – tout le moins s'agissant du trafic ferroviaire – épuisent totalement les possibilités du réseau. En ce qui concerne le rail, nous sommes aujourd'hui déjà effectivement en maints endroits à la limite des capacités. La situation est très précaire particulièrement dans l'agglomération de Berne. Une amélioration de l'offre y est actuellement pratiquement impossible.

Nous devons donc continuer à investir dans les réseaux d'infrastructures si nous voulons développer davantage les transports publics ferroviaires. Un tel développement est nécessaire, mais il prend du temps. C'est pourquoi nous y travaillons depuis longtemps. La troisième voie Rütli-Zollikofen est en construction. Bientôt devront suivre l'ouvrage de désenchevêtrement du Wylerfeld et la troisième voie de Gümligen à Münsingen. De nouvelles lignes de tram à Berne et un nouveau tram à Bienne sont en cours de planification.

Seuls ces aménagements importants permettront à l'avenir aux transports publics des villes et des agglomérations d'absorber la forte croissance de leur trafic. Ces mesures permettront à ces points vitaux de nos systèmes de transport d'échapper à l'effondrement.

Digression sur le trafic international

Pour terminer, permettez-moi encore quelques mots sur le trafic international. Certes, ce trafic n'est pas beaucoup affecté par le changement d'horaire. Mais il nous a bien occupés l'année passée (les médias s'en sont régulièrement fait l'écho).

Certains indices tendent à montrer que notre canton, en particulier notre capitale, perd en importance dans le trafic ferroviaire international. C'est ainsi qu'une liaison TGV directe entre Berne et Paris a été supprimée. Entre Berne et Milan également, on ne compte plus que trois trains directs par jour dans chaque direction.

Cette évolution me préoccupe beaucoup. N'oublions pas que la place économique de Berne se trouve en concurrence avec d'autres métropoles suisses et européennes. Or l'importance que revêtent de bonnes liaisons pour une métropole est connue et scientifiquement établie.

Face aux entreprises de transport, je m'engage résolument en faveur de bonnes liaisons internationales. Par exemple, avec le canton de Neuchâtel et la ville de Berne, je me suis inscrite en faux contre le démantèlement de la ligne TGV Berne-Paris. Avec les CFF et l'OFT, nous sommes parvenus à trouver une solution. Dès le 13 décembre, la liaison TGV supprimée sera remplacée par un train de correspondance qui circulera de Berne à Frasné, où le raccordement au TGV en provenance et à destination de Paris est garanti. Les médias seront informés des détails ce vendredi, 11 décembre 2009, à Neuchâtel. Nous avons obtenu des CFF que le TGV restant Berne-Paris continue de circuler ces prochaines années et que cette liaison ne soit pas condamnée.

Pourtant, beaucoup reste à faire s'agissant du trafic ferroviaire international. Pour nous tous, la lutte en faveur de liaisons ferroviaires de qualité entre Berne et les métropoles européennes sera très importante au cours des prochaines années. Il s'agit de préserver et si possible d'améliorer la place de Berne dans le réseau ferroviaire international. Pour ce faire, la seule politique des transports ne suffit pas : il faut préserver, renforcer et améliorer l'attractivité globale de la capitale.

Conclusion

J'en arrive à la conclusion de mon exposé.

Neuf mois à peine après l'arrêté sur l'offre du Grand Conseil, nous pouvons déjà en mettre en œuvre une partie importante. Les nombreuses améliorations de l'offre de transports publics profitent aux citoyens de toutes les régions du canton.

Par l'arrêté sur l'offre, la présente étape de mise en œuvre et les développements ultérieurs des infrastructures qui sont prévus, le canton de Berne s'est acquitté des tâches qui lui incombent en termes de planification et de finances. Nous tenons le cap et sommes en mesure de réaliser comme prévu les extensions de l'offre.

Le succès nous donne raison. Les transports publics continuent de croître dans des proportions étonnantes malgré la crise financière et économique. Mais nous ne saurions nous reposer sur nos lauriers. L'augmentation du nombre de passagers requiert davantage de capacités de transport, qui exigent elles-mêmes de nouvelles voies, plus de courses et des véhicules plus spacieux. De telles mesures mobilisent également de nouveaux moyens.

En accroissant les moyens engagés dans l'arrêté sur l'offre et dans le crédit-cadre d'investissement, le canton de Berne a clairement démontré son soutien à une offre de TP de qualité. Je suis toutefois soucieuse de voir que la Confédération n'est pas en mesure de mettre à disposition en temps opportun les moyens qu'elle a garantis pour le financement de l'extension des infrastructures. Or, si on table sur une hausse modérée du taux de croissance du nombre de passagers, et si l'on songe à la cohue qui envahit d'ores et déjà nos bus et nos trains, force est d'admettre que les projets inscrits dans le cadre du ZEB et dans les projets d'agglomération ne souffrent aucun report.

Et si la Confédération ne se borne pas à envisager des ajournements, mais qu'elle parle même de réduire les moyens affectés aux transports publics, pour des raisons d'économies, la démarche m'apparaît totalement incohérente.

Le canton de Berne entend clairement faire absorber la majeure partie de la croissance du trafic par les transports publics. A cette fin, il met des fonds importants à disposition dans le cadre de ses possibilités. Le canton de Berne s'engage donc aussi à demander à la Confédération qu'elle s'acquitte de ses obligations relatives aux transports, une tâche commune, notamment en ce qui concerne les transports publics régionaux.