

Discours

Intervenante	Mme Barbara Egger-Jenzer, conseillère d'Etat
Sujet	Conférence de presse : Rapport cantonal de synthèse conceptions régionales des transports et de l'urbanisation (CRTU) Projets d'agglomération « transports et urbanisation » du canton de Berne 2012
Date/heure	Jeudi 28 juin 2012 de 10 à 12 heures
Lieu	Chancellerie d'Etat, salle de réunion C 401 <i>Le texte parlé fait foi.</i>

Mesdames et Messieurs les journalistes, Mesdames et Messieurs,

Monsieur Neuhaus, mon collègue, et moi-même vous souhaitons la bienvenue à la conférence de presse d'aujourd'hui. Le sujet que nous allons aborder n'est pas des plus simples. Il s'agit non pas d'un ouvrage à inaugurer ou d'une grave crise à surmonter, mais des résultats d'un travail de planification de longue haleine, a priori peu spectaculaire, que nos spécialistes de l'aménagement du territoire et des transports ont accompli à l'échelon et dans l'optique du développement du canton et des régions.



Vous savez qu'avant toute attribution de ressources du Fonds d'infrastructure, la Confédération exige l'élaboration de projets d'agglomération. Voici quatre ans, le canton de Berne lui en a soumis six, non sans succès, puisqu'il bénéficie de la manne fédérale pour plusieurs projets importants tels que la route de contournement de Thoune, le tram de Berne ou le réaménagement routier de Worb.

Répondant au souhait de la Confédération de voir les projets d'agglomération mis à jour tous les quatre ans, le canton de Berne a décidé de donner une nouvelle base à la majeure partie de ses outils de planification. C'est dans ce contexte que les conceptions régionales des transports et de l'urbanisation (CRTU) ont vu le jour. Monsieur Neuhaus vous en dira plus à ce sujet. A mes yeux, le grand mérite de ces travaux est d'avoir permis pour la première fois une harmonisation concrète et systématique du développement des transports et de l'urbanisation dans l'ensemble du canton en dépassant les limites de l'agglomération.

En tenant compte des impératifs de la stratégie cantonale de la mobilité globale, nous sommes parvenus à fixer des priorités claires en matière d'infrastructures des transports dans le cadre du présent rapport de synthèse, approuvé par le Conseil-exécutif.

Je vous l'ai déjà dit à d'autres occasions : nous allons continuer à nous déplacer toujours davantage. D'ici à 2030, la croissance du trafic motorisé individuel devrait atteindre 20 pour cent, celle des transports publics même 60 pour cent. Notre objectif déclaré est de voir ces derniers et la mobilité douce absorber la plus grande partie de cette augmentation. Parallèlement, nous entendons concentrer le développement urbain dans les zones déjà bien desservies, ce qui implique des infrastructures performantes.

Diverses études scientifiques effectuées par exemple par le seco montrent que les montants investis dans les infrastructures de transports au bon endroit se révèlent payants et engendrent des retours plusieurs fois supérieurs dans le cycle économique. Y renoncer porterait préjudice à la place bernoise à moyen terme.

L'essor du pôle de développement économique du Wankdorf, qui abritera bientôt les sièges des CFF, de la Poste et de Swisscom, n'aurait pas été possible sans les infrastructures nécessaires telles que la nouvelle place du Wankdorf et le prolongement de la ligne de tram jusqu'à l'arrêt du RER.

Par ailleurs, la croissance du trafic crée nombre de problèmes au niveau de l'environnement et de la sécurité. Les zones urbaines ne peuvent se développer à l'intérieur que si elles offrent un cadre de vie attrayant. Personne ne veut habiter au bord d'une route très fréquentée, d'où l'importance de prendre des mesures qui revalorisent l'espace public et donc de doter les transports d'infrastructures compatibles avec l'habitat.

La priorité des projets a été fixée en fonction de ces considérations ainsi que sur la base de critères fondés sur les directives de la Confédération et les principes du développement durable, à savoir les effets sur l'économie, la population et l'environnement. La possibilité de financer des mesures isolées a également joué un rôle important. Sont considérés comme hautement prioritaires les projets qui présentent un rapport coûts-utilité positif et dont la planification est bien avancée. Pour figurer en tête du classement, une mesure doit en règle générale avoir fait l'objet d'un avant-projet.

Voici les résultats de cette évaluation :

Dans le domaine des transports, les mesures prioritaires pour le canton se déterminent notamment dans l'optique de leur cofinancement provenant du fonds d'infrastructure de la Confédération et en fonction du début attendu de leur concrétisation. Elles figurent sur les listes A, B ou C selon que leur réalisation débutera entre 2015 et 2018, entre 2019 et 2022 ou plus tard. Vous trouverez dans vos dossiers les listes de chacune des régions.

Dans le secteur des transports publics, la liste A compte 23 mesures, dont 13 concernent le fonds d'infrastructure et présentent quasiment toutes un très bon rapport coûts-utilité. A noter que les projets d'infrastructure ferroviaire sont en principe financés par le biais non pas du fonds d'infrastructure, mais d'autres outils spécifiques. Les principales mesures touchant les transports publics sont les suivantes :

- Première étape de l'aménagement de la gare de Berne englobant son secteur RBS et les nouvelles installations publiques
- Projets complétant le Tram Region Bern tels que le nœud de transports publics d'Ostermundigen, le réaménagement de l'Eigerplatz et de la Viktoriaplatz et le prolongement de la ligne de tram 9 jusqu'à Kleinwabern.
- Régiotram de Bienne s'il est accepté en votation populaire en 2013
- Mesures d'ampleurs diverses à l'ordre du jour pour le train et le bus dans les autres régions

Parmi les 35 projets afférents au trafic motorisé individuel et figurant sur la liste A, 24 se situent dans le périmètre d'agglomération et concernent donc le fonds d'infrastructure. La plupart d'entre eux visent à atténuer l'impact sur l'environnement et à améliorer la sécurité, tandis que certains contribueront à une meilleure desserte. Voici quelques exemples importants :

- Aménagement ou transformation de la traversée de Lyss, des tronçons entre Aegerten et Studen, dans Steffisburg, diverses localités du Simmental, Belp, Laupen et Wilderswil
- Correction de la Bolligenstrasse dans la région de Berne
- Projet Crossbow à Interlaken
- Aménagements routiers à Thoune, Steffisburg et Heimberg

J'ajouterai que les projets autoroutiers n'ont fait l'objet d'aucun classement de priorités dans le rapport, car ils relèvent de la seule responsabilité de la Confédération.

Pour ce qui est de la mobilité douce, de la mobilité combinée et des mesures déterminées par la demande, une multitude de projets, essentiellement de petite envergure, ont été retenus dans la liste A. Plusieurs d'entre eux sont regroupés en un train de mesures. Je mentionnerai les suivants :

- Aménagement du passage sous-voies et nouveau parking bike-and-ride à Langenthal
- Divers locaux à vélos sécurisés et autres installations bike-and-ride dans toutes les régions
- Solutions de gestion du trafic à Berne et à Thoune

Et maintenant vous vous demandez certainement combien tout cela coûte et qui va le financer. Abstraction faite de l'aménagement de la gare de Berne, à considérer à part en raison de son ampleur, l'ensemble des projets A totalisent un peu plus d'un milliard de francs. Deux tiers concernent les transports publics et un tiers les autres domaines. Ces montants peuvent être versés notamment parce que les investissements se répartissent sur plusieurs années. L'important est par ailleurs de partir de l'idée que les projets de première priorité sont cofinancés par le biais du fonds d'infrastructure de la Confédération, à hauteur de 30 à 50 pour cent des coûts totaux.

Il convient de relever que les projets en question sont exclusivement ceux qui appartiennent aux catégories prioritaires. Dans chaque région, il en est d'autres qui figurent sur une liste d'attente. Le fonds d'infrastructure est ainsi un élément clé pour résoudre les problèmes de transport dans les agglomérations. Sans ce soutien financier fédéral, le canton de Berne – tout comme les autres – ne serait pas en mesure de développer son infrastructure comme il se doit. D'où la nécessité de faire en sorte que le fonds d'infrastructure conserve toute son importance ou en gagne même davantage.

Je passe maintenant la parole à Monsieur Neuhaus, qui vous expliquera l'importance des CRTU du point de vue de l'aménagement du territoire. Il montrera le rôle capital que jouent, pour atteindre les objectifs fixés dans ce domaine, les investissements effectués dans les infrastructures de transport.

-> *Referat Neuhaus*

Suite des opérations

Les prochaines étapes sont les suivantes :

Le Conseil-exécutif va soumettre le rapport de synthèse et les projets d'agglomération à la Confédération. Vu qu'elle souhaite recevoir 30 exemplaires de chaque dossier, il nous faudra une camionnette toute entière ou un gros peloton de coursiers à vélo pour les acheminer.

La Confédération examinera attentivement ces documents. Les premiers retours d'information devraient nous parvenir l'année prochaine et c'est probablement à l'automne 2014 que les Chambres fédérales rendront le verdict concernant le financement des projets A. Il va sans dire que nous suivrons cette évolution de près en défendant nos projets au niveau national.

D'ici là, le canton et ses partenaires poursuivront la planification des différents projets afin que tout soit prêt lorsque les subventions fédérales seront attribuées.

Le canton est appelé à approuver les conceptions régionales des transports et de l'urbanisation sur le plan de la planification, ce qui leur confère un caractère obligatoire pour toutes les parties concernées. En conséquence, il tiendra compte de leur contenu dans le plan directeur cantonal et dans les divers plans sectoriels tels que ceux du réseau routier ou des investissements des transports publics. Pour leur part, les communes seront tenues de reprendre dans leurs plans d'aménagement local les prescriptions fixées dans le cadre de la planification régionale.

Pour résumer, la situation se présente ainsi :

Le canton s'est doté d'une planification globale qui harmonise le développement des transports et celui du milieu bâti. Il a défini les sites importants pour promouvoir les bassins d'habitat et d'emploi et fixé les priorités pour les infrastructures nécessaires à leur desserte. De ce fait, il a réalisé une condition préalable importante qui permettra à la Confédération d'attribuer les ressources là où elles répondront le mieux aux besoins, en fonction de leur degré d'urgence. Ainsi, nous pouvons résolument poursuivre la voie sur laquelle nous nous sommes engagés il y a quatre ans.