
Numéro de l'intervention: 045-2011
Type d'intervention: **Motion**

Déposée le: 01.02.2011

Déposée par: Wüthrich (Huttwil, PS) (porte-parole)
Baumberger (Langenthal, PLR)
Gygax-Böniger (Obersteckholz, PBD)
Hadorn (Ochlenberg, UDC)
Masshardt (Bern, PS)
Meyer (Roggwil, PS)
Rufener (Langenthal, UDC)
Schürch (Huttwil, UDC)
Steiner-Brütsch (Langenthal, PEV)
Wälchli (Obersteckholz, UDC)
Widmer (Wanzwil, PBD)
Zumstein (Bützberg, PLR)

Cosignataires: 3

Urgente:

Date de la réponse: 06.07.2011
Numéro de l'ACE 1175/2011
Direction: TTE



Cadence semi-horaire de l'Interregio Berne-Olten jusqu'à minuit

Le Conseil-exécutif est chargé d'intervenir auprès des CFF

1. pour exiger la mise en circulation des deux trains qui manquent pour assurer dans les deux sens la cadence semi-horaire jusqu'à minuit sur la ligne Berne-Berthoud-Herzogenbuchsee-Langenthal-Olten,
2. pour commander au besoin les liaisons manquantes.

Développement

Depuis la mise en service de Rail 2000 et du nouveau tracé, la région de Haute-Argovie n'est plus desservie par les trains régionaux de Berne. Berthoud est la gare terminus du RER de Berne. Entre Berthoud, Herzogenbuchsee et Langenthal, il n'y a plus que l'Interregio, une grande ligne des CFF. La Haute-Argovie est desservie à une cadence semi-horaire entre 5 heures et 22 heures. A partir de 22 heures, la cadence est horaire. Pour de nombreux pendulaires et même pour la plupart des régions bernoises desservies en trafic régional, la cadence semi-horaire est aujourd'hui la norme sur les grandes lignes. C'est pourquoi le Conseil-exécutif doit entreprendre auprès des CFF les démarches nécessaires pour obtenir la cadence semi-horaire intégrale de l'Interregio Berne-Olten jusqu'à la fin de la journée d'exploitation. Cela permettrait de revenir à la situation qui a prévalu avant le changement d'horaire 2009. S'il est vrai que les trains manquants ont en partie été remplacés sur le nouveau tracé entre Berne et Olten et la ligne du pied du Jura, cela n'a aucune utilité pour la région de Haute-Argovie.

Le changement d'horaire 2008/2009 a été l'occasion pour les CFF de supprimer en Haute-Argovie deux trains rapides qui circulaient la nuit : celui qui arrivait de Zurich en semaine à 0 h 10 (ce qui correspond aujourd'hui à un départ à 0 h 37 de Olten en direction de Haute-Argovie) et le train Berne-Olten, départ de Berne à 22 h 39, départ d'Olten à 23 h 06. Donc du dimanche au jeudi, pour revenir de Zurich en Haute-Argovie, il faut prendre le train déjà à 23 h. C'est beaucoup trop tôt pour les concerts, le cinéma, le théâtre ou même pour n'importe quelle soirée. Pour les visiteurs de Berne et les personnes travaillant tard, c'est le train intermédiaire de 22 h 30 qui manque le plus cruellement. Ces trains étaient souvent très bien fréquentés.

De ce fait, la Haute-Argovie se trouve coupée de Zurich, surtout, la nuit. La demande ayant dans l'intervalle augmenté de huit pour cent sur la ligne de la Haute-Argovie, les CFF ne peuvent pas invoquer le fléchissement de la fréquentation pour supprimer précisément ces trains. Après la longue période de perturbations causées par la construction des tracés de Rail 2000, il est injuste de pénaliser encore la Haute-Argovie.

Si les tractations ne permettent pas d'amener les CFF à rétablir la cadence semi-horaire intégrale sur cette ligne, le Conseil-exécutif doit participer au financement des trains manquants comme il le fait avec le premier et le dernier train. L'Interregio Berne-Olten avec des arrêts à Herzogenbuchsee et à Langenthal remplit en Haute-Argovie la fonction d'un train régional ou d'un RER, raison pour laquelle il est logique que le canton de Berne en assure le financement. L'instauration de la cadence semi-horaire intégrale sur cette ligne devrait être possible d'ici au prochain changement d'horaire, en décembre 2011. A partir de 2015, les CFF mettront en circulation les trains à deux étages, qui permettront de faire des économies

Réponse du Conseil-exécutif

Considérant en principe l'offre comme suffisante sur la ligne Berne-Berthoud-Langenthal-Olten, le Conseil-exécutif estime qu'un engagement financier supplémentaire du canton serait disproportionné. Il le rejette donc pour des raisons de politique financière.

Selon les indications des CFF, environ 90 personnes empruntent les trains en fin de soirée sur le tronçon précité en direction d'Olten et quelque 60 dans l'autre sens. A ces heures-là, la desserte actuelle de la Haute-Argovie et de l'Emmental au départ de Zurich est comparable à celle de l'axe Olten-Bienne. En effet, les dernières correspondances quittent Zurich à 23 h 00 pour Bienne et Berthoud et à 23 h 30 pour Langenthal. Seule la ville de Berne est encore desservie par un train qui part plus tard, soit vers minuit. Le week-end, l'offre est améliorée : à Zurich, les départs se prolongent jusqu'à minuit pour Langenthal et Berthoud et jusqu'à 1 h 00 pour Berne.

Les CFF précisent que la commande de deux liaisons de plus sur la ligne Berne-Berthoud-Langenthal-Olten coûterait environ 1 million de francs par an au canton. Or, vu la situation financière, ce dernier ne saurait se charger de telles dépenses supplémentaires. Il ne finance d'ailleurs pas ce genre d'offres de trafic à longue distance.

Pour le Conseil-exécutif, il est également hors de question de choisir la variante consistant à faire circuler les trains régionaux Olten-Langenthal tard le soir jusqu'à Berthoud, car elle grèverait le canton d'un montant de quelque 500 000 francs par an et n'améliorerait que très peu l'accessibilité de Herzogenbuchsee et de Langenthal, en raison de la mauvaise concordance des cadences.

En résumé, le Conseil-exécutif considère que la proposition de la motion reviendrait à donner de faux signaux et entraînerait des coûts démesurés qui ne seraient pas supportables financièrement. C'est pourquoi il rejette l'intervention.

Proposition : rejet de la motion.

Au Grand Conseil