

Intervention parlementaire

Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention : 051-2021
Type d'intervention : Motion
Motion ayant valeur de directive : ☐
N° d'affaire : 2021.RRGR.76

Déposée le : 17.03.2021

Motion de groupe : Non
Motion de commission : Non
Déposée par : Ritter (Burgdorf, pvl) (porte-parole)
Bossard-Jenni (Oberburg, PEV)
Bauen (Münsingen, Les Verts)
Rappa (Burgdorf, Le Centre)

Cosignataires : 0

Urgence demandée : Non
Urgence accordée :

N° d'ACE : 843/2021 du 30 juin 2021
Direction : Direction des travaux publics et des transports
Classification : -
Proposition du Conseil-exécutif : **Vote point par point**
Point 1 : adoption
Point 2 : adoption sous forme de postulat
Point 3 : adoption

Accélérer la décarbonation des bus de transports publics

Le Conseil-exécutif est prié de :

1. préparer un calendrier de sortie complète des énergies fossiles pour les véhicules des lignes de bus de transports publics ;
2. soutenir activement et le plus rapidement possible des essais avec des véhicules non alimentés par des énergies fossiles sur les lignes de bus de transports publics ;
3. inscrire le type d'énergie des véhicules de transports publics sous concession dans le projet du prochain crédit-cadre « Subventions d'investissement dans les transports publics » et dans l'arrêté sur l'offre 2026-2029.

Développement :

Le domaine des transports publics doit lui aussi contribuer au processus de décarbonation (abandon des énergies fossiles). La présente motion propose que le type d'énergie des bus soit pris en compte dans le prochain crédit-cadre « Subventions d'investissement dans les transports publics » ainsi que dans l'arrêté sur l'offre 2026-2029 et que les véhicules qui n'utilisent pas d'énergies fossiles soient privilégiés lors de l'attribution des concessions. Les modalités de cette attribution préférentielle demeurent volontairement ouvertes. Il convient également de définir un calendrier de sortie complète des énergies fossiles pour les lignes de bus sous concession.

Réponse du Conseil-exécutif

Le Conseil-exécutif estime, comme les motionnaires, qu'il faut réduire les émissions de CO₂ dans les transports publics. Il renvoie à cet égard à la réponse à la motion M 049-2021, dans laquelle il présente ses objectifs énergétiques pour les transports publics en les inscrivant dans le contexte actuel. L'un des objectifs auxquels il se réfère est la conversion complète aux motorisations alternatives dans les transports publics d'ici 2045. Cet objectif fait également partie des mesures concernant la Stratégie énergétique du canton (ACE 855/2020). Pour le mettre en œuvre, le Conseil-exécutif entend fournir un soutien neutre sur le plan technologique, comme le demandent les motionnaires. La voie visée pour la transition correspond approximativement au scénario « potentiel réaliste » du rapport de la Confédération « Encourager le passage des véhicules de transport public aux énergies propres » du 12 mars 2021. La promotion des énergies non fossiles dans les transports publics peut avoir un impact sur les finances du canton. Compte tenu des finances cantonales actuellement tendues, Conseil-exécutif précise que le passage aux énergies non fossiles sera réalisé sous réserve des capacités de financement.

Le Conseil-exécutif répond aux différents points de la motion comme suit :

1. L'Office des transports publics et de la coordination des transports (OTP), compétent en la matière, est déjà en train d'élaborer un calendrier détaillé de cette transition. La mise en œuvre de la requête des motionnaires est donc en cours. La condition requise pour le passage aux véhicules à motorisation alternative est que leur utilisation soit économique et judicieuse sur le plan de l'exploitation. Il convient à cet effet de tenir compte notamment des tronçons à parcourir, de l'intégration dans le parc de véhicules, des répercussions sur la gestion des réserves, des connaissances techniques sur les motorisations en question ainsi que des éventuelles adaptations à apporter à l'infrastructure des dépôts et/ou des ateliers. La transition empiète ainsi fortement sur les processus opérationnels des entreprises de transport et ne peut par conséquent être réalisée qu'en étroite collaboration avec ces dernières.
2. Le canton de Berne encourage depuis longtemps déjà de tels essais. Bernmobil a ainsi entamé une exploitation pilote de quatre ans en décembre 2018 et fait circuler des bus électriques sur la ligne 17 (gare de Berne – Köniz Weiermatt). Le système permet de recharger rapidement les batteries au terminus. Les coûts de l'exploitation pilote s'élèvent à environ 4,2 millions de francs, dont environ 2 millions sont pris en charge par le canton. Les résultats du projet pilote seront mis à la disposition de toutes les entreprises de transport intéressées. Le Conseil-exécutif estime que la technologie est suffisamment au point pour remplacer des flottes de bus plus importantes. Le Conseil-exécutif accordera donc la priorité non pas à d'autres essais, mais à l'acquisition de véhicules et d'infrastructures (de recharge). Pour soutenir l'acquisition de telles infrastructures, le canton de Berne promeut depuis 2019, via le programme d'encouragement pour l'efficacité énergétique et le recours aux énergies renouvelables, les infrastructures de recharge pour l'électromobilité dans les transports publics. Certaines entreprises de transport devront toutefois procéder au préalable à d'importants travaux ou transformations (p. ex. construction de nouveaux dépôts). Si d'autres projets pilotes s'avèrent nécessaires pour certaines entreprises, le Conseil-exécutif est prêt à examiner les demandes en question.
3. Le Conseil-exécutif est disposé à inscrire dans l'arrêté sur l'offre 2026-2029 le type d'énergie des bus utilisés dans le cadre de l'offre commandée et à fournir une documentation transparente. Cette dernière sera intégrée dans les travaux inhérents au calendrier de transition détaillé évoqué au point 1. Etant donné que les coûts supplémentaires induits par les bus utilisant une énergie non fossile seront à l'avenir financés par le biais d'indemnités, le crédit-cadre d'investissement pour les transports publics n'est pas pertinent à cet égard, à l'exception des infrastructures des trolleybus.

L'arrêté sur l'offre 2022-2025 prévoit près de dix millions de francs pour les coûts supplémentaires liés aux systèmes de propulsion non fossile. Les frais supplémentaires engendrés par ces systèmes seront estimés et fixés pour chaque arrêté par le service spécialisé concerné sur la base du degré de transition

visé par les entreprises de transports. Indépendamment de cela et dès l'arrêté sur l'offre pour la période 2026-2029, le type d'énergie sera également mentionné dans les documents de l'arrêté sur l'offre.

Destinataire

– Grand Conseil