



Intervention parlementaire

Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention :	265-2022
Type d'intervention :	Motion
Motion ayant valeur de directive :	☐
N° d'affaire :	2022.RRGR.405
Déposée le :	05.12.2022
Motion de groupe :	Non
Motion de commission :	Non
Déposée par :	Jordi (Bern, PS) (porte-parole)
Cosignataires :	9
Urgence demandée :	Non
Urgence accordée :	
N° d'ACE :	384/2023 du 5 avril 2023
Direction :	Direction des travaux publics et des transports
Classification :	Non classifié
Proposition du Conseil-exécutif :	Vote point par point Point 1 : rejet Points 2 à 5 : adoption

Mieux combiner les moyens de transport par la promotion, par les entreprises de transports publics également, de solutions multimodales !

Le Conseil-exécutif est chargé :

1. de proposer les révisions légales nécessaires pour que les champs d'action formulés dans la Stratégie de mobilité globale (en particulier les champs n° 2, 4 et 5) puissent être soutenus et promus par les entreprises de transports publics ;
2. de faire en sorte que les initiatives porteuses d'avenir puissent être planifiées facilement, mises en œuvre et cofinancées par le canton ;
3. de mettre en évidence les initiatives que prévoit le canton dans les années à venir pour la promotion de la mobilité multimodale ;
4. d'assurer la coordination de telles initiatives dans le canton de Berne ;
5. de prendre des mesures afin de pouvoir tirer profit des synergies possibles entre les villes à l'intérieur comme à l'extérieur du canton.

Développement :

La Stratégie de mobilité globale 2022 vise à mieux mettre en réseau les différents moyens de transport afin de créer des itinéraires multimodaux attractifs (combinant par exemple le vélo, les transports publics, l'autopartage, le transport individuel). La stratégie a été adoptée le 29 juin 2022 par le Conseil-exécutif et son application est obligatoire dans l'ensemble des planifications à l'échelle cantonale.

Du fait de leur position actuelle dans l'univers de la mobilité multimodale, les entreprises de transports (ET) sont bien placées pour devenir l'épine dorsale du système et y apporter une contribution essentielle. Les dispositions normatives actuelles, à savoir la loi sur le transport de voyageurs au niveau fédéral et la loi sur les transports publics dans le canton de Berne, leur mettent néanmoins des bâtons dans les roues. Si les moyens financiers sont à disposition pour de telles fins (programme d'encouragement TRV, coordination des transports, etc.), en faire la demande est pour le moins complexe, chronophage et sans garantie de succès aucune.

Par ailleurs, le fait que la répartition des ressources de la communauté tarifaire Libero dépend du nombre de passagères et passagers représente un barrage supplémentaire, car cela pousse les ET à vouloir maximiser le nombre de voyageuses et voyageurs. Rien ne les incite à promouvoir la mobilité multimodale, puisque celle-ci leur fait en quelque sorte de la concurrence.

Il faut réviser les lois de sorte à augmenter significativement la part de la répartition modale en faveur des transports publics et d'autres modes de transport durables. Les différentes parties prenantes doivent pouvoir travailler ensemble. En parallèle, il convient de simplifier fortement l'accès aux ressources financières.

Ces problématiques ou des questions similaires sont aussi discutées dans d'autres cantons. Un échange ou une collaboration pourrait accélérer le processus d'apprentissage mutuel et rendre visible, le cas échéant, les opportunités de synergies et de coopération.

Réponse du Conseil-exécutif

Le Conseil-exécutif partage l'avis des motionnaires, selon lequel la mise en réseau des moyens de transport joue un rôle essentiel en vue d'augmenter la part des TP dans les transports globaux. La promotion de la mobilité multimodale est une tâche concernant tous les échelons étatiques et à laquelle les entreprises privées apportent une contribution majeure. La mise au point d'offres multimodales attrayantes requiert la participation de toutes les parties prenantes concernées. Au niveau fédéral, plusieurs approches visant à optimiser les conditions-cadres pour la réalisation de solutions multimodales sont abordées, notamment dans le cadre de la loi concernant l'infrastructure de données sur la mobilité. Depuis des années, le canton met lui aussi tout en œuvre pour de créer de bonnes conditions-cadres pour la mise en réseau des moyens de transport. Il s'engage par exemple en faveur de la promotion d'offres de transport multimodales auprès de la Confédération et apporte son soutien aux communes et aux régions sous forme d'aides de travail, de collaboration à des projets ou encore de subventions. De même, le canton verse depuis des années des subventions aux installations de type *park-and-ride* et *bike-and-ride* –une partie de l'espace requis par les installations de mobilité combinée peut ainsi être pris en compte pour le calcul des subventions (p. ex. pour les vélos en libre-service). Les interfaces de transport bénéficient d'un soutien financier dans le cadre des projets d'agglomération (p. ex. mesures concernant les gares de Langenthal et d'Ostermundigen), et les plateformes de correspondance bénéficient de subventions au titre de l'accessibilité aux chemins de fer.

Les services cantonaux compétents assurent la mise en œuvre des objectifs de la Stratégie de mobilité globale 2022 (SMG 2022) à l'aide de mesures concrètes. Si cela s'avère nécessaire, les instruments de planification cantonaux et régionaux peuvent être modifiés. L'avancement de la mise en œuvre de la stratégie est contrôlé tous les quatre ans, dans le cadre d'un monitoring.

Si, dans le cadre de la mise en œuvre de la stratégie de mobilité globale, le Conseil-exécutif identifie des obstacles au niveau de la législation cantonale, il soumettra au Grand Conseil des propositions justifiées de modifications pour décision. De manière générale, le Conseil-exécutif est disposé à promouvoir les solutions de transport multimodales dans le cadre des possibilités

financières du canton. À cet égard, il attire toutefois l'attention sur la situation financière globale, qui est actuellement tendue. Concernant les demandes formulées dans la motion, le Conseil-exécutif prend position comme suit.

1. Les entreprises de transports publics ont aujourd'hui déjà la possibilité d'apporter leur soutien aux offres multimodales. Plusieurs entreprises sont actives dans ce domaine dans le canton de Berne. En raison du cadre légal existant au niveau cantonal et en particulier au niveau fédéral, les entreprises ne peuvent toutefois pas utiliser les moyens financiers prévus pour le trafic local et régional. Le Conseil-exécutif estime que cette délimitation est justifiée. Une adaptation du cadre légal au niveau cantonal ne peut pas prévaloir sur les prescriptions du droit fédéral et n'est donc pas considérée comme judicieuse par le Conseil-exécutif.
2. À l'heure actuelle, le canton dispose déjà d'instruments facilement accessibles pour soutenir les planifications et projets de tiers. Comme mentionné dans l'intervention, le canton peut accorder son soutien à des projets de tiers dans le domaine de la coordination des transports (art. 11 de la loi sur les transports publics). Le canton a également la possibilité d'accorder des subventions à des campagnes exceptionnelles en faveur de la protection de l'air (art. 17 de la loi sur la protection de l'air), comme il l'a par exemple fait au cours des dernières années pour le projet « Covoiturage Arc Jurassien » dans le Jura bernois ainsi que pour trois projets pilotes « MyBuxi », une offre de mobilité à la demande dans le canton de Berne. Les demandes de cofinancement peuvent être déposées auprès du canton, qui se charge de les examiner en continu, conformément aux demandes exprimées dans la motion.
3. En ce qui concerne l'arrêté sur l'offre 2027-2030, plusieurs analyses sont en cours avec les conférences régionales et les conférences régionales des transports en vue d'améliorer la mise en réseau des transports publics avec d'autres offres de mobilité (notamment partagées). Des offres pilotes prometteuses de mobilité à la demande sont mises au point en collaboration avec les régions. Les résultats seront présentés lors du prochain arrêté sur l'offre.
4. En cas de besoin, le canton propose déjà une plateforme d'échange pour des thématiques choisies (motorisations alternatives pour les transports publics routiers, harmonisation des offres de vélos en libre-service au niveau cantonal, plateformes urbaines desservies par le rail « City Cargo Hubs », gestion de la mobilité, etc.). Ces travaux sont appelés à se poursuivre et sont optimisés en continu.
5. De nombreux organes (groupe de travail « Échange d'expériences Confédération – Cantons » sur les projets d'agglomération, organes d'échanges de l'Académie de la mobilité, « Forum bikesharing et vélostations ») et rencontres consacrées aux échanges d'expériences (Conférence nationale sur la mobilité de la Confédération, Journée bernoise des transports) ont été mis en place pour tirer parti du potentiel de synergies entre les villes et les cantons. La Direction des travaux publics et des transports consacrera la Journée bernoise des transports 2023 au thème de la SMG 2022. Le canton entretient par ailleurs le dialogue avec les parties prenantes intéressées à tous les niveaux, par exemple dans le cadre de groupes de projet et de planification, de manière à garantir l'exploitation des synergies lors de la mise en œuvre de mesures. Le Conseil-exécutif considère l'échange et la promotion des synergies comme une tâche à long terme.

Destinataire
– Grand Conseil