



Intervention parlementaire

Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention : 162-2022
Type d'intervention : Interpellation
Motion ayant valeur de directive : ☐
N° d'affaire : 2022.RRGR.280

Déposée le : 05.09.2022

Motion de groupe : Non
Motion de commission : Non
Déposée par : von Arx (Spiegel b. Bern, PVL) (porte-parole)

Cosignataires : 0

Urgence demandée : Oui
Urgence accordée : Oui 08.09.2022

N° d'ACE : 1146/2022 du 9 novembre 2022
Direction : Direction des travaux publics et des transports
Classification : Non classifié

Quelles mesures les entreprises de transport public envisagent-elles face à une possible pénurie d'énergie ?

Comme on le sait, la Suisse doit s'attendre à une pénurie d'énergie cet hiver. Nous pourrions notamment connaître une disette d'électricité ou de gaz. Il n'est certes pas sûr, à l'heure actuelle, que nous en arriverons là, mais pour limiter au maximum les dommages pour la société, l'économie et l'environnement en cas de carence effective d'énergie, de nombreuses actrices et acteurs sont tenus de se préparer à temps. Cela vaut en particulier pour les organisations dont les prestations impliquent une forte dépendance sociale et économique, comme les entreprises de transport public.

Le Conseil-exécutif est prié de répondre aux questions suivantes :

1. Quelles mesures les entreprises de transport public actives dans le canton de Berne ont-elles déjà prises pour faire face à une possible pénurie d'énergie ou en réaction à l'augmentation des prix de l'énergie ?
2. Quelles mesures les entreprises de transport public actives dans le canton de Berne envisagent-elles de prendre à l'avenir ? Dans quelle mesure une réduction de l'offre (diminution des cadences) est-elle envisagée ?
3. Les entreprises de transport public actives dans le canton de Berne ont-elles signé un contrat garantissant la livraison de l'énergie nécessaire à leur fonctionnement l'hiver prochain ?
4. À quel point une pénurie d'énergie affecte-t-elle spécifiquement les différents types de véhicules (p. ex. une pénurie de gaz affecte les bus fonctionnant au gaz) ?

5. Quelle est la température habituelle en hiver à l'intérieur des véhicules des transports publics et jusqu'à quel degré pourrait-on baisser cette température, selon le Conseil-exécutif, sans que cela ne devienne insoutenable pour les passagères et passagers ?
6. Le bruit court que BLS laisse enclenchés durant plusieurs jours des trains du type MUTZ en mode attente, régime dans lequel la ventilation reste elle aussi enclenchée. Cette pratique qui vise à garantir la mise en service sans délai du train soulève bien des questions dans l'optique de l'économie d'énergie. En outre, pour les personnes qui vivent à proximité de ces trains en attente, cette façon de faire est dérangeante, puisque les trains enclenchés en attente font du bruit.
 - a) La pratique exposée est-elle remise en question face à la menace d'une pénurie d'énergie ?
 - b) Cette pratique est-elle aussi habituelle chez d'autres entreprises ferroviaires opérant dans le canton de Berne ?
7. Les trains de type MUTZ sont-ils équipés de matériel informatique et de logiciels permettant un arrêt complet ou optimisé du point de vue énergétique ? Si tel n'est pas le cas, depuis quand connaît-on cette lacune et qu'est-ce qui a été entrepris depuis pour y remédier ?
8. Une pénurie d'énergie est surtout à craindre si l'hiver est froid. Lorsqu'il fait froid, en particulier lorsqu'il neige ou que le sol est gelé, il est moins plaisant de se déplacer à vélo plutôt qu'en transport public. Il se pourrait bien que la demande de transport public augmente donc justement au moment où l'énergie pour leur exploitation se fait rare. Quelles mesures le Conseil-exécutif envisage-t-il pour rendre le trafic cycliste et piéton plus attrayant en hiver (p. ex. réduction de la vitesse autorisée sur les routes étroites) ?

Motivation de l'urgence : la perspective d'une éventuelle pénurie d'énergie l'hiver prochain nécessite la mise en place immédiate de mesures visant à adapter l'exploitation des transports publics à cette nouvelle situation. Il est également important pour les passagères et passagers de connaître rapidement les modifications de l'offre qui les attendent en cas de disette d'énergie.

Réponse du Conseil-exécutif

L'approvisionnement en énergie fait actuellement face à des défis majeurs. Le Conseil-exécutif en appelle à la solidarité de chacune et chacun pour appliquer les mesures d'économies d'énergie préconisées par la Confédération et pour apporter toute autre contribution dans ce sens. Il recommande par ailleurs aux communes et aux acteurs économiques du canton de mettre en œuvre eux aussi les mesures d'économie d'énergie du canton de Berne. Le 21 septembre 2022, le Conseil-exécutif a approuvé un premier train de mesures pour l'administration cantonale.

La pénurie d'énergie qui se profile pour cet hiver a des répercussions considérables sur l'activité principale des entreprises de transport public. Garantir l'approvisionnement de base des transports publics régionaux fait notamment partie des défis à relever. À titre préventif, l'Office fédéral des transports a mobilisé début septembre les gestionnaires de système pour les transports publics : les CFF assurent la gestion du système pour le rail, CarPostal pour la route. Les transports publics étant considérés et gérés comme un système global étroitement interconnecté, les mesures sont coordonnées à l'échelle nationale et élaborées sur mandat de l'OFT. La marge de manœuvre du canton est donc très limitée.

Les gestionnaires de système ont recommandé dès la mi-septembre aux entreprises de transport de mettre en œuvre immédiatement les mesures suivantes :

- **Gares : désactivation de l'éclairage intérieur et extérieur des façades ainsi que des décorations lumineuses**
Sont exemptées les éventuelles obligations contractuelles.
- **Bureaux et bâtiments d'exploitation : mesures extraordinaires d'économie d'énergie et mesures d'optimisation de l'exploitation**
Les mesures correspondent aux recommandations émises par la Confédération à l'intention des entreprises.

D'ici à fin octobre, il est également prévu d'abaisser la température dans les transports publics à titre de mesure volontaire. Les gestionnaires de système préparent actuellement différents scénarios et mesures en cas de mise en place d'un contingentement ordonné par les autorités et informeront les entreprises de transport à ce sujet fin octobre.

Sur la base d'une enquête menée auprès des entreprises de transport, le Conseil-exécutif répond comme suit aux questions posées :

1. Plusieurs entreprises ont mis en place des groupes de travail ou de projet en vue de définir et de concrétiser rapidement des mesures. Différentes mesures ont ainsi été prises, sur la base des recommandations émises par les gestionnaires de système. On peut notamment citer :
 - Réduction de l'éclairage sur les sites d'exploitation et utilisation systématique de moyens d'éclairage énergétiquement efficaces
 - Mise hors service systématique des véhicules stationnés dans des garages ou enclenchement du mode veille pour les véhicules mis à l'arrêt
 - Réduction de la longueur des rames de train aux périodes de faible affluence
 - Appel aux économies d'énergie auprès du personnel
2. D'autres mesures sont en cours d'élaboration au sein des entreprises, p. ex. des adaptations au niveau de la vitesse de circulation ou lors des accélérations afin de réduire la consommation d'énergie, ou encore l'installation de panneaux photovoltaïques sur les bâtiments d'exploitation.
À l'heure actuelle, il n'est pas prévu de procéder à des réductions de l'offre à titre volontaire. Une telle mesure devrait être ordonnée par les autorités et coordonnée par les gestionnaires de système.
3. La plupart des entreprises de transport ont réglé contractuellement leurs fournitures d'énergie pour l'hiver prochain. Ce n'est toutefois pas le cas pour certaines entreprises ou pour certains agents énergétiques ; Bernmobil p. ex. n'a pas signé de contrat visant à garantir sa consommation d'électricité.
4. Bernmobil est la seule entreprise de transport du canton de Berne à exploiter des bus roulant au gaz. Les entreprises disposant de plusieurs types de véhicules peuvent donc décider de moins utiliser ceux fonctionnant avec un agent énergétique affecté par une pénurie.
5. Chaque entreprise a ses propres standards en ce qui concerne la température à l'intérieur de ses véhicules. Les gestionnaires de système élaborent actuellement des recommandations à ce sujet.
6. a) Selon les renseignements fournis par le BLS, il est important de protéger les véhicules du gel pendant l'hiver. Cela implique que les véhicules restent enclenchés en mode éco-

nomie d'énergie (mode veille). Le groupe de travail « Pénurie d'électricité » du BLS concentre ses efforts sur la réduction du chauffage dans les trains. Il prévoit de procéder aux adaptations logicielles nécessaires pour abaisser la température intérieure dans les trains. L'objectif est de réduire la température de 21 °C à 19 °C dans les espaces destinés aux voyageuses et voyageurs. Ce chiffre doit encore être confirmé par l'Union des transports publics (UTP) et les CFF en tant que gestionnaires de système.

- b) Dans la plupart des entreprises ferroviaires, les trains mis à l'arrêt sont stationnés dans des garages. Lorsque la température est inférieure à 5 °C, les véhicules garés à l'extérieur sont mis en mode veille optimisé (garantissant une température intérieure minimum pour prévenir des dégâts dus au gel). La situation est donc similaire à celle du BLS.
- 7. Oui. Les flottes modernes (trains MUTZ et MIKA) du BLS disposent d'un mode économie d'énergie. Ainsi, lorsqu'ils sont stationnés, les véhicules restent enclenchés, mais leur consommation d'énergie ainsi que leurs émissions sonores sont réduites au minimum. Dans la mesure où les conditions météorologiques le permettent, le BLS veut par ailleurs réduire sa consommation d'énergie en mettant à l'arrêt complet les véhicules qui ne sont pas en service. Au besoin, ceux-ci peuvent être enclenchés au moyen d'un système d'activation à distance.
- 8. La praticabilité des bandes et voies cyclables le long des routes cantonales est garantie en hiver également dans le cadre de l'entretien ordinaire. Dans la mesure du possible, il est par ailleurs prévu de conserver l'éclairage des routes cantonales à l'intérieur des localités afin de garantir la sécurité de l'ensemble des usagères et usagers de la route. La mise en place de limitations de vitesse en vue d'améliorer la sécurité pour le trafic cycliste et piéton requiert toutefois des dispositions fédérales bien précises ainsi que des procédures ne permettant pas une mise en œuvre rapide. Une telle mesure nécessite par ailleurs également dans la plupart des cas des adaptations structurelles de l'espace routier.

Destinataire

– Grand Conseil