



Intervention parlementaire

Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention :	232-2024
Type d'intervention :	Interpellation
Motion ayant valeur de directive :	Non
N° d'affaire :	2024.GRPARL.9
Déposée le :	30.09.2024
Motion de groupe :	Non
Intervention de l'organe du GC :	Non
Déposée par :	Grosjean (Bern, PVL) (porte-parole)
Cosignataires :	0
Urgence demandée :	Non
Urgence accordée :	
N° d'ACE :	185/2025 du 26 février 2025
Direction :	Direction des travaux publics et des transports
Classification :	Non classifié

Développement des bus électriques : gabegie garantie et facture salée ?

Conformément à la stratégie énergétique de la Confédération, la stratégie cantonale en matière de mobilité prévoit un recours accru aux bus à propulsion non fossile, de sorte à réduire les émissions et à rendre les transports publics plus écologiques. En vertu du schéma d'offre du canton de Berne pour les transports publics pour la période 2022-2025, il est prévu d'acquérir exclusivement des bus dotés de systèmes de propulsions à faibles émissions de CO₂ à partir de 2030 au plus tard et d'achever le remplacement de la flotte d'ici 2045.

Contrairement aux systèmes de propulsion fossile, il existe une grande variété de systèmes de propulsion électrique : trolleybus, bus à batterie à recharge rapide aux arrêts intermédiaires ou aux terminus, bus à batterie avec chargement au dépôt ou encore systèmes hybrides, sachant que chaque technologie se décline elle aussi sous différentes formes. Si les entreprises de transport continuent de décider de manière isolée des systèmes qu'elles souhaitent acquérir, cela risque de se traduire par une absence de coordination, des investissements dans une multitude de technologies et donc un manque d'efficacité des solutions retenues pour l'électrification du transport par autobus. À titre d'exemple, l'exploitation d'une ligne de bus par une autre entreprise de transport lors de la réattribution d'une concession pourrait être rendue impossible par l'incompatibilité de l'infrastructure technique, ce qui éliminerait de fait la concurrence entre les entreprises de transport. De même, des projets à visée temporaire, à l'instar des bus de remplacement de lignes ferroviaires interrégionales, pourraient être empêchés par l'incompatibilité entre différents systèmes.

À notre connaissance, il n'existe pas de stratégie cohérente pour le financement du remplacement de la flotte de bus par des modèles électriques et la répartition des coûts supplémentaires ainsi que, le cas échéant, la prise en charge de la baisse du degré de couverture des coûts lors du passage à des bus électriques. Tant les entreprises de transport que les régions et les communes ignorent l'importance des charges financières auxquelles elles s'exposent et si elles pourront bénéficier de subventions cantonales ou fédérales. Ainsi, la Conférence régionale de

Berne – Mittelland considère par exemple que le canton de Berne doit agir d'urgence dans ce domaine (cf. Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Regionales Angebotskonzept ÖV 2027–2030, Bericht zur Mitwirkung, p. 29).

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

1. De quelle manière le Conseil-exécutif entend-il garantir la coordination et l'interopérabilité lors du développement de la flotte de bus électriques ?
2. Le Conseil-exécutif est-il disposé à préparer une vue d'ensemble cantonale permettant de procéder par étapes, en tenant compte des coûts et des investissements qu'implique une telle démarche ?
3. Le Conseil-exécutif est-il prêt à définir des normes techniques contraignantes pour les entreprises de transport afin de garantir l'interopérabilité ?

Réponse du Conseil-exécutif

Comme expliqué dans l'intervention, il existe une grande variété de systèmes permettant d'électrifier les lignes et les flottes de bus. Les installations techniques proposées par différents prestataires ne sont aujourd'hui encore que partiellement compatibles. Les technologies utilisées dans les bus dotés de batteries se développent rapidement, tout comme les autres systèmes techniques. Les distances que peuvent parcourir en une journée les bus rechargés au dépôt augmentent sans cesse et l'uniformisation souhaitée des systèmes de charge aux arrêts de bus commence à se concrétiser.

L'électrification des flottes de bus relève de la compétence opérationnelle des entreprises de transport. Plusieurs entreprises de transport bernoises ont déjà examiné les différents systèmes possibles et certaines roulent déjà à l'électrique. L'Office des transports publics et de la coordination des transports (OTP), compétent en la matière, est en contact étroit avec les entreprises bernoises de transport par bus en ce qui concerne les systèmes d'électromobilité disponibles et leur développement. Cela fait d'ailleurs longtemps que les entreprises de transport échangent sur la question au niveau suisse, et ce également dans le cadre de leur association faîtière, l'Union des transports publics (UTP).

En complément à la question abordée ici, le Conseil-exécutif renvoie par ailleurs à la stratégie énergétique du canton de Berne, qui fixe les objectifs cantonaux en matière de neutralité climatique dans le domaine de la mobilité, transports publics compris.

Le Conseil-exécutif apporte les réponses suivantes aux questions posées :

1. *De quelle manière le Conseil-exécutif entend-il garantir la coordination et l'interopérabilité lors du développement de la flotte de bus électriques ?*

Comme mentionné en préambule, l'électrification des flottes de bus relève de la compétence des entreprises de transport. Même si le Conseil-exécutif ne dispose d'aucune base légale lui permettant d'exiger la coordination entre les entreprises de transport par bus et/ou l'interopérabilité entre toutes les lignes, l'OTP encourage à examiner la question de l'interopérabilité. Les toutes dernières expériences ont toutefois montré que les exigences peuvent varier selon la ligne et la région desservie, et que le choix de la technologie électrique la plus adaptée et la plus économique doit se faire au cas par cas.

Pour une entreprise par exemple, un remplacement complet de la flotte par des trolleybus à batterie peut se révéler rentable si elle dispose déjà de nombreuses lignes d'alimentation aériennes. D'autres entreprises prévoient de leur côté de recharger leurs bus exclusivement au dépôt et renoncent à l'installation de dispositifs de charge aux terminus, pour autant que les capacités des batteries soient suffisantes pour utiliser les véhicules une journée entière. D'autres encore réalisent ou prévoient de réaliser des stations de recharge rapide aux arrêts, en privilégiant les terminus.

L'organisation régulière de séances de coordination entre l'OTP et les entreprises de transport, ainsi que l'octroi par le commanditaire des moyens d'exploitation requis pour l'acquisition de bus électriques, permettent de garantir que les entreprises procèdent aux clarifications nécessaires concernant l'adéquation et la rentabilité du système choisi pour le passage de leur flotte à l'électrique.

2. *Le Conseil-exécutif est-il disposé à préparer une vue d'ensemble cantonale permettant de procéder par étapes, en tenant compte des coûts et des investissements qu'implique une telle démarche ?*

Le Conseil-exécutif fera un état des lieux du remplacement des flottes actuelles par des bus électriques dans le cadre de l'arrêté sur l'offre de transports publics 2027-2030. À cette occasion, les prochaines étapes ainsi que la question des coûts seront abordées.

3. *Le Conseil-exécutif est-il prêt à définir des normes techniques contraignantes pour les entreprises de transport afin de garantir l'interopérabilité ?*

En raison des diverses exigences qui se posent sur les différentes lignes, le Conseil-exécutif estime qu'il ne serait pas opportun de la part du canton de Berne d'émettre des directives à l'intention des entreprises de transport pour le choix d'un système. Il n'est donc pas favorable à l'idée d'en faire une condition pour le subventionnement.

Destinataire
– Grand Conseil