



Intervention parlementaire

Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention : 236-2025
Type d'intervention : Motion
Motion ayant valeur de directive : ☐
N° d'affaire : 2025.GRPARL.507

Déposée le : 09.09.2025

Motion de groupe : Non
Intervention de l'organe du GC : Non
Déposée par : Gfeller (Schangnau, UDC) (porte-parole)
Sutter (Langnau i.E., UDC)
Rothenbühler (Lauperswil, Le Centre)
Berger (Burgdorf, PS)
de Meuron (Thun, Les VERT-E-S)
Gschwend-Pieren (Kaltacker, UDC)
Elsaesser (Kirchberg BE, PLR)
von Arx (Spiegel b. Bern, PVL)
Maurer (Sumiswald, UDF)
Bärtschi (Lützelflüh, UDC)
Fischer (Bätterkinden, UDC)
Ryser (Affoltern im Emmental, UDC)

Cosignataires : 0

Urgence demandée : Oui
Urgence accordée : Non 27.11.2025

N° d'ACE : 52/2026 du
Direction : Direction des travaux publics et des transports
Classification : Non classifié
Proposition du Conseil-exécutif : **Vote point par point**
Point 1 : adoption sous forme de postulat
Point 2 : rejet

Des bases légales pour intégrer à l'offre de base du canton les lignes de bus desservant des sites touristiques ou de loisirs

Le Conseil-exécutif est chargé de :

1. créer les bases légales permettant d'intégrer à l'offre de base du canton (arrêté sur l'offre) les lignes de bus desservant des sites touristiques et de loisirs d'importance régionale (« bus de randonnée » saisonniers) ;
2. garantir à l'aide d'un arrêté intermédiaire, jusqu'à ce que les bases légales correspondantes soient édictées, le maintien de l'exploitation actuelle des lignes de bus desservant des sites touristiques et de loisirs d'importance régionale (« bus de randonnée » saisonniers).

Développement :

Les lignes de bus saisonnières desservant des sites touristiques et de loisirs, parfois aussi appelées « bus de randonnée », constituent une offre moderne de transports et revêtent une grande importance pour les loisirs. Actuellement, différentes régions du canton de Berne disposent de lignes de bus qui acheminent les randonneuses et randonneurs vers des lieux d'excursion prisés durant l'été et les week-ends, par exemple vers les régions de Schallenberg, de Chüderhüsi ou de Lüderenalp, dans l'Emmental. Ces offres sont extrêmement appréciées. Ainsi, depuis la mise en service de la ligne de Schallenberg (60.252), sa fréquentation est excellente (près de 9000 passagères et passagers en 27 week-ends) et dépasse même largement les attentes.

Les bus de randonnée contribuent de manière significative à l'encouragement du tourisme doux dans les régions rurales, un objectif visé par le canton. Ils offrent aux personnes non motorisées un accès direct à des régions appréciées pour la randonnée, qui ne seraient que difficilement accessibles sans une telle offre. Ils ont par conséquent une importance suprarégionale et créent la base d'une valeur ajoutée qui profite tout particulièrement aux restaurants, aux établissements hôteliers et aux magasins à la ferme.

Dans le même temps, il est vrai que le trafic de loisirs ne cesse de s'intensifier depuis des années. Le volume de trafic croissant dû aux trajets en voiture vers les activités de loisir accentue dans les régions rurales, en particulier aux alentours de destinations prisées comme Mettlenalp, la problématique du stationnement sauvage et affecte fortement les routes d'accès parfois étroites. En effet, lorsqu'il s'agit des loisirs, le choix du moyen de transport dépend souvent de l'offre. Ainsi, une offre de transports publics attrayante peut inciter les randonneuses et randonneurs à renoncer à prendre le volant, une façon d'atténuer le trafic en hausse et de réduire les répercussions sur les espaces naturels sensibles.

Les lignes de bus desservant des sites touristiques et de loisirs contribuent donc directement à atteindre plusieurs objectifs principaux de la stratégie cantonale de mobilité globale : (axe 1.2) Regrouper les flux de personnes et de marchandises et optimiser le taux d'occupation des véhicules, (axe 1.6) Favoriser une planification coordonnée entre les communes et les régions, (axe 2.6) Promouvoir dans le trafic touristique et de loisirs les solutions innovantes et intéressantes pour les TP.

Malgré l'importance suprarégionale des bus de randonnée, ceux-ci ne bénéficient pas pour l'heure du soutien financier du canton, mais sont exclusivement financés par les communes et des sponsors privés. En dépit du grand engagement de toutes les parties prenantes, cela rend le financement de ces offres difficile à long terme et représente un défi pour la planification financière des communes, de l'économie locale et des sociétés d'exploitation, faute de sécurité en matière d'investissements dans l'infrastructure et dans la promotion de ces offres. Par conséquent et au vu de leur pertinence pour la stratégie globale de la mobilité, il convient de compléter l'article 9 de la loi sur les transports publics ainsi que l'article 2 de l'ordonnance sur l'offre de transports publics de sorte à pouvoir intégrer à l'avenir les lignes de bus desservant des sites touristiques et de loisirs dans l'offre de base (arrêté sur l'offre).

Dans ce domaine, le canton de Lucerne a une longueur d'avance : son Parlement cantonal a d'ores et déjà approuvé l'intégration de la ligne intercantonale de Schallenberg dans son offre de base. Afin de maintenir les lignes de bus existantes desservant des sites touristiques ou de loisirs (60.252, 30.271, 30.284 et 30.285) et de ne pas mettre en péril les investissements déjà réalisés en faveur d'arrêts, de places de manœuvre et des mesures de communication, il est en outre important que le canton de Berne garantisse dans l'intervalle le financement de ces lignes au titre d'exploitations pilotes au sens de l'article 6 de la loi sur les transports publics pour la

période de l'arrêté sur l'offre 2027-2030, sachant que les conditions pour intégrer lesdites lignes dans l'offre de base font actuellement défaut.

Motivation de l'urgence : l'arrêté sur l'offre 2027-2030 figurera parmi les affaires soumises au Grand Conseil au printemps prochain. Dans ce contexte, des débats devraient avoir lieu sur les lignes de bus desservant des sites touristiques et de loisirs. Par ailleurs, en cas de traitement tardif de cette intervention, le maintien des lignes de bus dont il est question n'est plus garanti au-delà de l'année 2026.

Réponse du Conseil-exécutif

Le Conseil-exécutif partage le point de vue des motionnaires selon lequel les lignes de bus actuelles desservant des sites touristiques et de loisirs dans différentes régions revêtent une grande importance et selon lequel une desserte durable des régions touristiques répond aux objectifs de la stratégie de mobilité globale du canton. Il est également indéniable qu'une bonne desserte des lieux d'excursion en transports publics a des effets positifs sur le report modal visé.

Dans le canton de Berne, il existe une trentaine d'offres saisonnières, parmi lesquelles les lignes vers les régions de Chudersbüsi, Lüderalp et Schallenberg mentionnées dans la motion. Certains bus circulent l'été (randonnée pédestre) et d'autres l'hiver (randonnée hivernale et luge). Il s'agit exclusivement d'offres saisonnières qui ne remplissent pas de fonction de desserte. Par conséquent, elles ne peuvent pas être cofinancées par la Confédération (art. 28 de la loi sur le transport de voyageurs).

Le Conseil-exécutif prend position comme suit sur les différents points :

1. Le Conseil-exécutif considère que la demande est sur le principe justifiée, notamment au vu de la part du trafic de loisirs dans la mobilité globale qui a considérablement augmenté ces dernières années. Avant de procéder à la modification demandée au niveau de la loi, des questions se posent néanmoins quant à la définition exacte des nouvelles lignes à indemniser et aux conditions à fixer concernant la demande et la couverture des coûts de l'exploitation. Il convient notamment de définir précisément quels critères doivent être remplis pour qu'une ligne touristique puisse être considérée comme étant d'importance régionale.

Un éventuel cofinancement des bus de randonnée saisonniers entraînerait des coûts supplémentaires qui devraient être entièrement pris en charge par le canton, car la Confédération ne verse pas d'indemnités pour ces offres. Le montant de ces coûts supplémentaires dépendra du nombre de lignes cofinancées et du degré d'autofinancement par les utilisatrices et utilisateurs. Le Conseil-exécutif souligne que les indemnités pourraient être augmentées, en particulier si les prix des billets étaient alignés sur les prix pratiqués habituellement. Jusqu'à présent, le Conseil-exécutif tablait sur l'autofinancement des offres. Il convient en outre de régler la participation des entreprises de transport concernées afin d'éviter autant que possible les effets d'aubaine.

Le Conseil-exécutif est disposé à clarifier les conditions et les répercussions financières, et à vérifier par la suite si les adaptations de la loi nécessaires ont été engagées.

2. Le Conseil-exécutif souligne que le canton s'efforce toujours d'exploiter les synergies pertinentes entre les lignes TRV donnant droit à des indemnités et les tronçons touristiques afin de pouvoir maintenir ces derniers. Cela a été le cas par exemple pour la ligne vers les régions de Gurnigel ou Lüderalp : la ligne TRV existante a été prolongée et les coûts

supplémentaires pour la partie touristique ont été financés par des recettes élevées. La solution transitoire demandée, à savoir l'arrêté intermédiaire, nécessite cependant une base légale qui n'existe pas à l'heure actuelle. Aux yeux du Conseil-exécutif, l'article 6 de la loi sur les transports publics mentionné par les motionnaires ne constitue pas une base adéquate pour un cofinancement des bus de randonnée saisonniers, car il concerne les exploitations pilotes. Les lignes touristiques quant à elle existent déjà, la demande pour ces dernières est connue et il ne s'agit pas non plus d'un nouveau mode de transport. Comme mentionné au point 1, le Conseil-exécutif est prêt à examiner la demande de cofinancement des lignes touristiques. Les mécanismes de financement existants doivent être maintenus jusqu'à ce qu'une telle solution soit trouvée. Pour cette raison, le Conseil-exécutif rejette la demande formulée au point 2.

Destinataire

– Grand Conseil