

Intervention parlementaire

Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention : 026-2020
Type d'intervention : Motion
Motion ayant valeur de directive: ☐
N° d'affaire : 2020.RRGR.47

Déposée le : 02.03.2020

Motion de groupe : Oui
Motion de commission : Non
Déposée par : PLR (Moser, Biel/Bienne) (porte-parole)
PLR (Dütschler, Hünibach)
Cosignataires : 13

Urgence demandée : Oui
Urgence accordée : Oui 05.03.2020

N° d'ACE : 412/2020 du 22 avril 2020
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

Stratégie Bus électriques

Le Conseil-exécutif est chargé :

1. de montrer, dans le cadre de l'arrêté sur l'offre 2022-2025, comment et au moyen de quels instruments il entend promouvoir l'électromobilité dans les transports publics ;
2. de prévoir le cas échéant les ressources financières nécessaires à cette fin dans le crédit-cadre d'investissement.

Développement :

Les bus électriques sont la réponse à l'exigence de décarbonisation. Les trolleybus les plus récents, qui sont équipés de batteries puissantes (à l'instar de ceux qu'utilisent BernMobil et les Transports publics biennois), sont une possibilité, mais ils supposent des investissements coûteux dans l'infrastructure des caténaires et ne se prêtent donc qu'aux itinéraires très fréquentés et à cadence élevée.

Les autobus électriques sont une autre possibilité. Ils arrivent progressivement sur le marché, mais avec des approches complètement différentes. Mais comme nous nous trouvons au tout début d'une évolution, seul l'avenir dira vers quoi nous nous dirigeons.

Actuellement, les montants à investir dans les bus électriques sont à peu près deux fois plus élevés que dans les bus au diesel. A cela s'ajoutent les investissements dans les bornes de recharge. Le financement constitue en ce moment la plus grande difficulté, raison pour laquelle le canton se devrait d'assumer un rôle phare en sa qualité de commanditaire des transports publics : à ce titre, il doit développer une stratégie sur les bus électriques et clarifier également dans ce cadre les questions de financement.

Motivation de l'urgence : le calendrier relatif à l'« arrêté sur l'offre de transports publics pour la période d'horaire 2022 à 2025 » se présente actuellement de la manière suivante, à savoir septembre 2020, Directions ; décembre 2020, Conseil-exécutif ; février 2021, commission d'examen préalable ; session de printemps 2021, traitement au Grand Conseil.

Réponse du Conseil-exécutif

L'Accord de Paris sur le climat, ratifié par la Suisse, et la stratégie énergétique du Conseil fédéral prévoient une nette réduction des émissions nocives pour le climat. Dans cette optique, une part importante doit être apportée par le secteur de la mobilité. Dans le domaine des transports publics, le passage pour les bus à une propulsion alternative, neutre en CO₂ et, en particulier, électrique figure au premier plan.

A l'instar des auteurs de la motion, le Conseil-exécutif est d'avis que les bus électriques (et, de manière générale, les systèmes de propulsion alternatifs) contribuent grandement à la décarbonisation, notamment lorsque l'électricité provient d'énergies renouvelables. De plus, les bus électriques contribuent considérablement à protéger l'air et à réduire le bruit, notamment dans les régions densément peuplées.

Aujourd'hui déjà, le canton subventionne des projets pilotes et d'acquisition en ce sens. Bernmobil a démarré un projet pilote sur quatre ans et ainsi, depuis décembre 2018, des bus électriques circulent sur la ligne 17 (gare de Berne – Köniz Weiermatt). Au terminus se trouve un système de recharge rapide de batterie. Les coûts du projet pilote s'élèvent à environ 4,2 millions de francs, dont deux millions sont supportés par le canton. Les résultats du projet pilote seront mis à la disposition de toutes les entreprises de transport intéressées.

En outre, le canton subventionne des entreprises de transport à hauteur de 100 000 francs par bus électrique au moyen du crédit-cadre courant d'investissement pour les transports publics. Il apporte aussi sa contribution à l'infrastructure de recharge. Jusqu'à présent, les Transports publics biennois et le RBS ont fait une demande de subvention pour acquérir des bus électriques. Les bus électriques étant nettement plus onéreux que les bus diesel ou hybride-diesel, les subventions ne couvrent qu'une partie des coûts supplémentaires. Ces coûts dépendent fortement de la ligne de bus, de son exploitation, du type de batterie (recharge rapide ou au dépôt) et, partant, de l'infrastructure de recharge et du nombre de véhicules nécessaires. Les coûts d'investissement supplémentaires qui résultent après déduction des subventions cantonales doivent être financés par des tiers (p. ex. fonds écologiques, communes, moyens propres des entreprises de transport, etc.).

Le canton est régulièrement en échange avec les entreprises de transport et suit attentivement les développements dans le domaine de la mobilité électrique. Hormis des coûts d'investissement importants, le passage à une exploitation électrique constitue un défi pour les entreprises. Nombre d'entre elles doivent tout d'abord créer les conditions pour envisager un changement d'une telle envergure. Pour exploiter des bus électriques, il est indispensable d'avoir des dépôts et des possibilités de recharge à des emplacements pertinents et équipés en conséquence. Les dépôts nouvellement construits représentent par exemple une bonne opportunité pour passer à la mobilité électrique.

Le Conseil-exécutif reconnaît qu'à l'avenir des subventions cantonales plus élevées seront nécessaires pour faire avancer le passage aux propulsions alternatives. Il est prêt à examiner si, dans le cadre de ses moyens financiers et de la politique financière dans son ensemble, il peut mettre des moyens supplémentaires à disposition dans ce but. Des discussions sont en cours au niveau fédéral en ce qui concerne les possibilités de soutien financier pour le passage aux bus électriques. Le canton de Berne définira la suite de la procédure sur la base des nouvelles conditions-cadres.

Concernant les demandes concrètes de la motion, le Conseil-exécutif prend position comme suit :

1. Le passage à une exploitation électrique relève en principe de la responsabilité opérationnelle de chaque entreprise de transport. Le canton peut toutefois créer de bonnes conditions-cadres pour soutenir la décarbonisation.

Le Conseil-exécutif est prêt à présenter, dans le cadre du schéma d'offre régional pour les transports publics 2022-2025, comment et avec quels moyens il entend soutenir la mobilité électrique dans les transports publics.

2. Le Conseil-exécutif est aussi prêt à examiner si les moyens financiers nécessaires pour encourager la mobilité électrique peuvent être inscrits au prochain crédit-cadre d'investissement pour les transports publics, soit dans la planification financière. C'est la raison pour laquelle il propose d'adopter ce point sous forme de postulat.

Destinataires

- Grand Conseil