

Intervention parlementaire. Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention : 238-2017
Type d'intervention : Interpellation
Motion ayant valeur de directive : ☐
N° d'affaire : 2017.RRGR.625

Déposée le : 19.10.2017

Motion de groupe : Oui
Motion de commission : Non
Déposée par : Les Verts (von Wattenwyl, Tramelan) (porte-parole)

Cosignataires : 0

Urgence demandée : Non
Urgence accordée :

N° d'ACE : 155/2018 du 14 février 2018
Direction : Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie
Classification : –



Prévenir l'ouverture du marché aux bus longue distance

Alors que les bus longues distances transfrontaliers ne peuvent pas transporter des passagers d'un lieu à un autre en Suisse (« interdiction de cabotage »), les lignes du trafic intérieur, uniquement sur territoire suisse, sont soumises à l'obligation ordinaire d'obtenir une concession.

Cette obligation de concession vaut également pour toutes les lignes de train et de bus régionales commandées par les pouvoirs publics. Conformément à l'ordonnance sur le transport de voyageurs, de nouvelles liaisons par bus nationales ne doivent pas concurrencer sérieusement les offres de transport préexistantes cofinancées par les pouvoirs publics, ni compromettre l'existence d'offres de prestations qui ne sont pas subventionnées par l'Etat. Pour le moment, l'OFT a autorisé environ une douzaine de lignes entre les aéroports de Zurich ou de Genève et les régions touristiques. Les liaisons en provenance et à destination des aéroports bénéficient de conditions d'admission allégées car, conformément à l'ordonnance sur le transport de voyageurs, on suppose toujours qu'elles ne concurrencent pas sérieusement les autres lignes commandées et financées par les pouvoirs publics. La Suisse dispose d'un réseau de transports publics très dense et incomparable avec ses pays voisins. Or, l'Office fédéral des transports (OFT) a été invité à prendre position sur l'éventualité d'une desserte régulière par autocars grandes lignes sur d'autres axes ferroviaires attractifs, par exemple Genève – St-Gall, Bâle – Lugano. Cette procédure de consultation repose sur la demande de concession de Domo Reisen, entreprise qui ex-

ploite à l'essai, depuis le printemps 2017, une ligne de bus sur le premier parcours précité. Dans l'intérêt de notre réseau de transports publics ainsi que de la protection de l'environnement et afin d'éviter un encombrement des centres villes (les arrêts étant proches des gares), il est bon de se poser la question sur le bien-fondé de ce développement.

Le Conseil-exécutif est prié de donner des renseignements sur l'affaire suivante relative au canton :

1. Comment le Conseil exécutif évalue-t-il cette nouvelle offre de transports ?
2. Comment le canton de Berne a-t-il pris position, notamment à propos de cette offre problématique en termes de trafic urbain ?
3. Comment le canton de Berne compte-t-il s'engager contre cette dangereuse concurrence aux TP ?
4. Comment le canton de Berne envisage-t-il de solliciter les autres cantons pour mener une résistance ?

Réponse du Conseil-exécutif

L'octroi de concessions pour le transport régulier et professionnel de personnes relève de la compétence de l'Office fédéral des transports. Les cantons sont consultés dans le cadre de la procédure d'octroi des concessions, et ont notamment la possibilité de donner leur avis sur la concurrence faite aux offres de transports publics locaux et régionaux donnant droit à des indemnités, ainsi que sur les spécificités locales.

1. Selon le Conseil-exécutif, les nouvelles offres de bus de trafic longue distance en Suisse ne peuvent pas vraiment compromettre l'offre ferroviaire actuelle, car au niveau des temps de trajet comme des fréquences, le rail reste quasiment toujours nettement plus attractif. Cette nouvelle offre peut cependant, dans certaines situations, venir compléter l'offre de TP existante. De l'avis du Conseil-exécutif, il n'est pas certain que la demande soit suffisante pour que l'exploitation de ces nouvelles lignes de bus soit rentable.
2. En ce qui concerne les emplacements des arrêts de bus, le canton de Berne a consulté les villes de Berne et de Bienne, et a tenu compte dans sa prise de position des avis des communes concernées. A Berne, les bus longue distance nationaux utiliseront le même terminal que les bus longue distance transfrontaliers, près du parc relais (park-and-ride) de Neufeld. A Bienne, un arrêt sera également défini à proximité d'une sortie d'autoroute.
3. Selon le Conseil-exécutif, il n'est pour l'instant pas possible de savoir si l'offre de bus longue distance doit être vue comme une dangereuse concurrence pour les transports publics. Le canton de Berne s'engage cependant dans le cadre de la procédure d'octroi des concessions afin que les offres existantes ne soient pas concurrencées.
4. La législation fédérale autorise en principe les offres de bus longue distance au niveau national. Pour empêcher de telles offres, il faudrait adapter en conséquence le cadre légal sur le plan fédéral.

Destinataire

- Grand Conseil