



Intervention parlementaire

Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention : 076-2023
Type d'intervention : Motion
Motion ayant valeur de directive : ☐
N° d'affaire : 2023.RRGR.103

Déposée le : 15.03.2023

Motion de groupe : Non
Motion de commission : Non
Déposée par : Bossard-Jenni (Oberburg, PEV) (porte-parole)
Steiner (Boll, PEV)
Gerber (Reconvilier, PEV)

Cosignataires : 0

Urgence demandée : Non
Urgence accordée :

N° d'ACE : 759/2023 du 28 juin 2023
Direction : Direction des travaux publics et des transports
Classification : Non classifié
Proposition du Conseil-exécutif : **Rejet**

Égalité de financement entre les TP et les routes cantonales

Le Conseil-exécutif est chargé des mandats suivants :

1. exposer les possibilités pour mettre sur un pied d'égalité la participation communale en matière de transports publics et de routes cantonales ;
2. expliquer quelles sont les bases juridiques à créer ou à modifier pour y parvenir, et élaborer des propositions sur la manière d'appliquer l'égalité de financement entre les transports publics et les routes cantonales ;
3. soumettre au Grand Conseil un rapport succinct sur le sujet et engager les mesures qui s'imposent.

Développement :

Les besoins croissants de mobilité de la société confrontent le canton de Berne à d'importants enjeux. Les goulets d'étranglement qui se multiplient sur les routes cantonales donnent lieu, en général, à une augmentation de la capacité et à des travaux de transformation. Pour les communes, la demande d'investissement dans l'infrastructure routière cantonale présente moins d'inconvénients financiers que la demande d'une capacité accrue dans les transports publics. En fonction des points TP, les communes supportent un tiers des coûts induits par les transports publics dans le canton de Berne. Chaque départ d'un moyen de transport public à partir de chaque arrêt situé sur le périmètre de la commune est compté et pondéré par un facteur lié à la catégorie du moyen de transport. Par contre, les communes ne participent pas financièrement à la construction et à l'entretien des routes cantonales, ce qui dessert les transports publics.

Réponse du Conseil-exécutif

Le Conseil-exécutif est convaincu que l'adoption d'une perspective globale est indispensable pour garantir le succès d'une politique de mobilité. Pour ce faire, les besoins de l'ensemble des usagers et usagers de la route et le potentiel de tous les moyens de transport doivent être pris en compte et coordonnés de manière optimale. Tandis que les transports publics sont privilégiés dans les centres et agglomérations, le trafic individuel motorisé (TIM) joue un rôle important dans les régions périphériques. Le Conseil-exécutif souligne que le TIM, les transports publics ainsi que le trafic piétonnier et cycliste occupent une place centrale dans le système de transport global du canton de Berne et, partant, dans les habitudes de la population en matière de mobilité.

Les bases d'une orientation à long terme de la politique de mobilité sont définies dans la stratégie de mobilité globale du canton de Berne. Celle-ci a pour objectif la mise en place d'une politique de mobilité efficace, sûre et durable, qui contribue à la fois au développement économique et à l'épanouissement de la société tout en préservant les ressources naturelles. Les différents axes directeurs et orientations de la stratégie de mobilité globale contribuent à orienter l'offre de transport et le comportement de mobilité dans la bonne direction. Le canton alloue chaque année des sommes importantes pour renforcer l'attrait des transports publics et garantir l'efficacité du réseau de routes cantonales. Leur financement repose sur deux systèmes différents.

Avec la mise en œuvre de la réforme des chemins de fer, la Confédération a introduit la procédure de commande pour les transports publics. Au niveau cantonal, la loi sur les transports publics régit le (co)financement par le canton ; concrètement, elle précise que le canton commande et finance le trafic régional et les transports locaux. En raison des modifications apportées au niveau fédéral au financement des transports publics et de l'entrée en vigueur de la loi cantonale du 16 septembre 1993 sur les transports publics (RSB 762.4), les responsabilités en matière de commande de l'offre de transports publics ont changé et le financement fait l'objet d'une nouvelle réglementation. Le cofinancement des transports publics par les communes a été harmonisé sous la forme du « tiers communal ».

La participation des communes (« tiers communal ») aux coûts des transports publics est calculée comme suit, conformément à l'article 12 de la loi sur les transports publics et à l'article 2 de la loi du 27 novembre 2000 sur la péréquation financière et la compensation des charges (LPFC, RSB 631.1) : un tiers sur la base de la population de la commune (l'ensemble des habitantes profitant d'un réseau de transports publics de qualité, y compris en dehors de leur lieu de résidence), et deux tiers sur la base de la qualité de l'offre de transports publics dans la commune en question. En effet, la bonne desserte d'une commune par les transports publics contribue de manière notable au renforcement de son attrait. Les communes participent en outre de manière significative à la planification du développement de l'offre de transports publics par le biais des conférences régionales et des conférences régionales des transports. La participation des communes au financement des transports publics est réglée dans la loi sur les transports publics (RSB 762.4) et dans la loi sur la péréquation financière et la compensation des charges (LPFC, RSB 631.1). Le Conseil-exécutif estime que la part financée par les communes en fonction de l'offre de transports publics est justifiée par le fait que la desserte par les transports publics constitue un atout pour la commune, et ne nécessite aucune adaptation, y compris du point de vue de la répartition des tâches.

Parallèlement à cette modification, le réseau de routes cantonales a été redéfini et étendu, ce qui a permis de compenser l'absence de bus locaux dans certaines communes.

Jusqu'à l'introduction de la loi sur les routes en 2008, les dépenses liées aux routes cantonales étaient prises en charge par les communes et le canton. La nouvelle législation s'est accompagnée d'une séparation des flux financiers. Depuis, les communes assument uniquement les coûts liés à leur propre réseau routier, et le canton prend en charge ceux liés aux nouvelles constructions, aux aménagements et aux travaux de réfection des routes cantonales. Le Conseil-exécutif consigne dans le plan du réseau routier les modifications prévues pour le réseau de routes cantonales ainsi que les mesures requises. Celles-ci sont précisées dans le crédit-cadre d'investissement routier décidé par le Grand Conseil. Il faut souligner que cette réglementation ne profite pas seulement au trafic individuel motorisé (TIM), mais aussi aux communes desservies par les transports publics routiers, qui ne doivent participer ni au financement des routes cantonales, ni à celui des arrêts des transports publics. Le Conseil-exécutif souligne également que les transports publics ainsi que le trafic piétonnier et cycliste peuvent bénéficier des divers travaux de transformation et d'aménagement réalisés sur les routes cantonales. Dernier exemple en date : le projet de correction de la Thunstrasse à Muri.

Le fait que les communes participent à hauteur d'un tiers aux coûts des transports publics mais ne contribuent pas aux dépenses liées aux routes cantonales ne constitue donc pas une inégalité de traitement entre les deux formes de transport. Il s'agit plutôt du résultat équilibré des adaptations apportées à la loi cantonale sur les transports publics et à la loi sur les routes, qui reflète la vision globale de la politique de mobilité. Pour les raisons susmentionnées, le Conseil-exécutif propose de rejeter la motion.

Destinataire
– Grand Conseil