



Intervention parlementaire

Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention : 125-2025
Type d'intervention : Interpellation
Motion ayant valeur de directive : ☐
N° d'affaire : 2025.GRPARL.320

Déposée le : 04.06.2025

Motion de groupe : Non
Intervention de l'organe du GC : Non
Déposée par : Reinhard (Thun, PLR) (porte-parole)

Cosignataires : 0

Urgence demandée :
Urgence accordée : Non

N° d'ACE : 1057/2025 du 15 octobre 2025
Direction : Direction des travaux publics et des transports
Classification : Non classifié

Une politique des transports qui prêterite l'économie locale ? Les centres-villes doivent rester accessibles aux divers corps de métiers !

Dans plusieurs villes, on observe une évolution qui place les ouvrières et ouvriers, fournisseuses, fournisseurs et autres prestataires de services devant de plus en plus de problèmes difficiles à résoudre. Les voies de circulation rétrécissent, les zones de livraison disparaissent, les accès sont bloqués, les temps d'accès sont extrêmement restreints. Les pistes cyclables, les projets de végétalisation et les mesures de modération du trafic sont mis en œuvre de manière unilatérale, sans proposer aux commerces des solutions qui fonctionnent. Conséquence ? Les ouvrières et ouvriers ne peuvent plus décharger leur matériel, les prestataires de services ne trouvent pas de possibilités pour stationner, les passages spontanés deviennent impossibles de sorte que certaines zones finissent par ne plus être desservies du tout. Cette situation met à rude épreuve les personnes âgées et les personnes souffrant de problèmes de santé. En effet, elles sont bien souvent dépendantes de services de soins, de services de transport, de réseaux de médecins mobiles ou encore de divers services de dépannage dont elles ont besoin au quotidien. Si ces services ne peuvent plus être fournis ou ne peuvent l'être qu'au prix d'efforts considérables, il s'ensuit une véritable pénurie d'assistance au cœur de nos villes.

La politique des transports ne doit pas être prisonnière de la doxa politique, mais elle doit également tenir compte des besoins propres à l'économie et aux services de base. Les villes ne sont pas des musées à ciel ouvert. Si l'on veut que les bâtiments, les installations et les individus soient approvisionnés, entretenus et soutenus, il faut en garantir l'accès aux personnes concernées. Les personnes âgées, justement, ont des droits. Ce n'est pas à elles de faire les frais d'une mauvaise politique des transports et elles ne doivent pas être davantage délaissées et laissées pour compte.

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

1. Quel regard le Conseil-exécutif porte-t-il sur l'accessibilité actuelle des grandes villes du canton pour les ouvrières et ouvriers, les services de livraison, les services de soins et autres prestataires de services mobiles ?
2. Quel est l'avis du Conseil-exécutif face aux conséquences économiques et sociales qu'entraînent des possibilités de livraison et d'accès extrêmement restreintes sur le milieu de l'artisanat ainsi que sur la prise en charge des personnes âgées et des personnes tributaires de prise en charge ?
3. Le canton s'appuie-t-il, dans les stratégies de transport urbain qui sont élaborées, sur des normes minimales ou des recommandations relatives à la prise en considération des besoins des commerces et des services ?
4. Dans quelle mesure le canton a-t-il son mot à dire dans les stratégies de transport communaux, en particulier lorsque celles-ci sont abondées par des fonds cantonaux (p. ex. pour la construction de routes, de pistes cyclables ou pour l'aménagement d'espaces verts) ?
5. Le Conseil-exécutif estime-t-il nécessaire d'une part de systématiser à l'avenir l'examen des effets qu'entraînent les projets de transport sur le commerce, la sécurité de l'approvisionnement ainsi que sur l'accessibilité, et d'autre part de faire la transparence à leur sujet ?
6. Le Conseil-exécutif serait-il disposé à exposer dans un rapport quels sont les projets urbains ayant entraîné une détérioration de l'accessibilité pour les commerces, les services de soins et autres prestataires de services similaires au cours des cinq dernières années et quelles sont les mesures en cours de planification ou de mise en œuvre pour y remédier ?

Réponse du Conseil-exécutif

Pour le Conseil-exécutif, il est important que les centres-villes soient facilement accessibles. L'objectif principal de la stratégie cantonale de mobilité globale est d'assurer une grande accessibilité. Une bonne desserte des villes est importante pour le commerce local et joue par conséquent un rôle clé dans la planification cantonale des transports et de l'urbanisation.

Le canton soutient ainsi également les démarches innovantes des communes, des régions et des particuliers visant à créer une logistique urbaine efficiente et une infrastructure de dépôt et de retrait adaptée au dernier kilomètre. À Berne, on teste par exemple si la distribution de marchandises sur le dernier kilomètre pourrait à l'avenir être effectuée au moyen de véhicules autonomes. Toutes ces démarches visent à utiliser l'espace limité de la manière la plus efficace possible.

1. *Quel regard le Conseil-exécutif porte-t-il sur l'accessibilité actuelle des grandes villes du canton pour les ouvrières et ouvriers, les services de livraison, les services de soins et autres prestataires de services mobiles ?*

Dans les centres urbains, les problèmes surviennent surtout aux heures de pointe, lorsque le système de transport dans son ensemble est fortement sollicité. Toutefois, le Conseil-exécutif ne dispose actuellement d'aucune information ni d'aucunes données qui laisseraient entrevoir un grave problème de fond concernant l'accessibilité des grandes villes pour les besoins de mobilité mentionnés. Le canton observe cependant attentivement l'évolution de la situation.

2. Quel est l'avis du Conseil-exécutif face aux conséquences économiques et sociales qu'entraînent des possibilités de livraison et d'accès extrêmement restreintes sur le milieu de l'artisanat ainsi que sur la prise en charge des personnes âgées et des personnes tributaires de prise en charge ?

Le Conseil-exécutif partage l'avis selon lequel une accessibilité réduite peut, le cas échéant, rallonger le temps de traitement pour les prestataires de services et avoir un impact sur les commerces et leur clientèle. Il n'est toutefois pas possible d'éviter cette situation notamment dans les zones urbaines et densément peuplées en raison des nombreuses affectations superposées et de l'espace restreint. Ainsi, comme indiqué plus haut, le Conseil-exécutif approuve et soutient les efforts visant à endiguer l'augmentation du trafic et à le gérer de manière plus harmonieuse notamment dans les centres-villes.

3. Le canton s'appuie-t-il, dans les stratégies de transport urbain qui sont élaborées, sur des normes minimales ou des recommandations relatives à la prise en considération des besoins des commerces et des services ?

4. Dans quelle mesure le canton a-t-il son mot à dire dans les stratégies de transport communales, en particulier lorsque celles-ci sont abondées par des fonds cantonaux (p. ex. pour la construction de routes, de pistes cyclables ou pour l'aménagement d'espaces verts) ?

L'article 3 de la loi cantonale sur les routes (LR) cite des objectifs d'effet très généraux (les besoins de mobilité de tous les usagers sont harmonisés entre eux ; la planification, la construction et l'exploitation des routes sont réalisées de façon à soutenir le développement de l'économie et du tourisme, etc.). Par ailleurs, la loi précise que la planification, la construction, l'exploitation, l'entretien et le financement des routes communales sont du ressort des communes (art. 41 ss LG). Les propriétaires de routes mettent en outre à disposition à titre d'information des normes et des standards des associations professionnelles concernant la gestion et la régulation de la mobilité. L'association professionnelle Mobility Management Suisse a par exemple publié récemment des standards pour l'élaboration de plans de mobilité, que le Conseil-exécutif estime être des outils d'aide adaptés.

La planification des stratégies de transport communales ne relève pas de la compétence du canton, mais de celle des communes. Le canton ne prend par conséquent pas position sur le sujet. Font exception les stratégies de transport communales qui sont soumises au canton (Office des affaires communales et de l'organisation du territoire) pour approbation dans le cadre d'une procédure d'édiction des plans (p. ex. plans directeurs régionaux ou communales, plans d'aménagement locaux, plans de quartier ou affaires au sens de la loi de coordination, etc.). Les aspects de la desserte en transports sont alors souvent examinés en profondeur et le canton, en sa qualité d'autorité d'approbation, exerce une influence directe en formulant des recommandations ou des réserves d'approbation dans la limite de ses compétences. Dans le cadre des planifications communales et régionales, le canton vérifie par exemple si les normes et les objectifs supérieurs sont respectés. Il se base pour ce faire sur la stratégie ETGM : éviter, transférer, gérer harmonieusement et mettre en réseau le trafic.

Il n'y a cependant pas de normes cantonales auxquelles les communes doivent se conformer pour leurs stratégies de transport.

5. Le Conseil-exécutif estime-t-il nécessaire d'une part de systématiser à l'avenir l'examen des effets qu'entraînent les projets de transport sur le commerce, la sécurité de l'approvisionnement ainsi que sur l'accessibilité, et d'autre part de faire la transparence à leur sujet ?

Lors de la planification des projets de transport, l'ensemble des besoins de mobilité est aujourd'hui systématiquement pris en compte. Le Conseil-exécutif estime par conséquent qu'il n'est pas nécessaire de procéder à des examens systématiques supplémentaires, d'autant plus qu'ils engendreraient de nouvelles contraintes administratives et qu'ils n'apporteraient pas de réelle plus-value.

6. Le Conseil-exécutif serait-il disposé à exposer dans un rapport quels sont les projets urbains ayant entraîné une détérioration de l'accessibilité pour les commerces, les services de soins et autres prestataires de services similaires au cours des cinq dernières années et quelles sont les mesures en cours de planification ou de mise en œuvre pour y remédier ?

Non. Il n'existe aujourd'hui aucune donnée utilisable pour l'établissement du rapport souhaité. Le Conseil-exécutif estime par ailleurs qu'un rapport sur l'état d'avancement n'est pas indiqué, car selon lui son utilité n'est pas justifiée par rapport aux coûts occasionnés.

Destinataire

– Grand Conseil