



Intervention parlementaire

N° de l'intervention : 232-2024
Type d'intervention : Interpellation
Motion ayant valeur de directive : Non
N° d'affaire : 2024.GRPARL.9

Déposée le : 30.09.2024

Motion de groupe : Non
Intervention de l'organe du GC : Non
Déposée par : Grosjean (Bern, PVL) (porte-parole)

Cosignataires : 0

Urgence demandée : Non
Urgence accordée :

N° d'ACE : du
Direction : ...
Classification : -
Proposition du Conseil-exécutif : **Sélectionner**

Bus électriques à tout-va : gabegie garantie et facture salée ?

Conformément à la stratégie énergétique de la Confédération, la stratégie cantonale en matière de mobilité prévoit un recours accru aux bus à propulsion non fossile, de sorte à réduire les émissions et à rendre les transports publics plus écologiques. En vertu du schéma d'offre du canton de Berne pour les transports publics pour la période 2022-2025, il est prévu d'acquérir exclusivement des bus dotés de systèmes de propulsions à faibles émissions de CO₂ à partir de 2030 au plus tard et d'achever le remplacement de la flotte d'ici 2045.

Contrairement aux systèmes de propulsion fossile, il existe une grande variété de systèmes de propulsion électrique : trolleybus, bus à batterie à recharge rapide aux arrêts intermédiaires ou aux terminus, bus à batterie avec chargement au dépôt ou encore systèmes hybrides, sachant que chaque technologie se décline elle aussi sous différentes formes. Si les entreprises de transport continuent de décider de manière isolée des systèmes qu'elles souhaitent acquérir, cela risque de se traduire par une absence de coordination, des investissements dans une multitude de technologies et donc un manque d'efficacité des solutions retenues pour l'électrification du transport par autobus. À titre d'exemple, l'exploitation d'une ligne de bus par une autre entreprise de transport lors de la réattribution d'une concession pourrait être rendue impossible par l'incompatibilité de l'infrastructure technique, ce qui éliminerait de fait la concurrence entre les entreprises de transport. De même, des projets à visée temporaire, à l'instar des bus de remplacement de lignes ferroviaires interrégionales, pourraient être empêchés par l'incompatibilité entre différents systèmes.

À notre connaissance, il n'existe pas de stratégie cohérente pour le financement du remplacement de la flotte de bus par des modèles électriques et la répartition des coûts supplémentaires ainsi que, le cas échéant, la prise en charge de la baisse du degré de couverture des coûts lors

du passage à des bus électriques. Tant les entreprises de transport que les régions et les communes ignorent l'importance des charges financières auxquelles elles s'exposent et si elles pourront bénéficier de subventions cantonales ou fédérales. Ainsi, la Conférence régionale de Berne – Mittelland considère par exemple que le canton de Berne doit agir d'urgence dans ce domaine (cf. Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Regionales Angebotskonzept ÖV 2027–2030, Bericht zur Mitwirkung, p. 29).

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

1. De quelle manière le Conseil-exécutif entend-il garantir la coordination et l'interopérabilité lors du développement de la flotte de bus électriques ?
2. Le Conseil-exécutif est-il disposé à préparer une vue d'ensemble cantonale permettant de procéder par étapes, en tenant compte des coûts et des investissements qu'implique une telle démarche ?
3. Le Conseil-exécutif est-il prêt à définir des normes techniques contraignantes pour les entreprises de transport afin de garantir l'interopérabilité ?

Destinataires
– Grand Conseil