



Intervention parlementaire

Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention : 260-2021
Type d'intervention : Postulat
Motion ayant valeur de directive : ☐
N° d'affaire : 2021.RRGR.380

Déposée le : 08.12.2021

Motion de groupe : Non
Motion de commission : Non
Déposée par : Flück (Interlaken, PLR) (porte-parole)
Dütschler (Hünibach, PLR)

Cosignataires : 0

Urgence demandée : Non
Urgence accordée :

N° d'ACE : 305/2022 du 23 mars 2022
Direction : Direction des travaux publics et des transports
Classification : -
Proposition du Conseil-exécutif : **Adoption**

Etude cantonale « Infrastructure de bus »

Le Conseil-exécutif est chargé de présenter, dans la perspective de futurs programmes en faveur du trafic d'agglomération, quelles mesures sont nécessaires pour que les principales lignes de bus du canton ne restent pas bloquées dans des embouteillages toujours plus fréquents, et de proposer à cet effet les mesures d'infrastructure nécessaires pour le prochain programme en faveur du trafic d'agglomération.

Développement :

Dans son rapport du 2 décembre 2020 intitulé « Subventions d'investissement aux transports publics ; crédit-cadre 2022-2025 », le Conseil-exécutif indique quels aménagements du trafic ferroviaire ont été accomplis ces dernières années dans le canton de Berne pour améliorer constamment les prestations des trains et des trams, et lesquels sont encore prévus.

Toutes les grandes localités du canton ne sont néanmoins pas desservies par le rail. De grands quartiers et d'importantes voies de communications sont tributaires de lignes de bus fiables. L'horaire de nombreuses lignes de bus a certes été amélioré ces dernières années. De plus, le système de bus comprenant des bus articulés – récemment, comprenant même des autobus bi-articulés de 24 mètres de long – est désormais presque aussi performant qu'un système de trams. Quant à la protection de l'environnement, les bus propulsés à l'avenir à l'électricité n'auront plus rien à envier aux trains et aux trams.

Toutefois, les bus se retrouvent souvent coincés dans les embouteillages, ce qui allonge les temps de trajet et fait perdre leur correspondance ferroviaire à plusieurs passagères et passagers.

À quelques exceptions près, les lignes de bus n'ont plus de problèmes de capacité, mais plutôt des problèmes de qualité, puisque celle des transports publics se mesure à leur ponctualité ! Pour que la clientèle puisse se fier aux lignes de bus, il faut que des horaires stables soient garantis. Cette stabilité est remise en question à cause des embouteillages. Il convient aujourd'hui d'améliorer les tronçons routiers critiques pour les bus.

Le canton et plusieurs communes ont essayé jusqu'à présent de concéder la priorité au bus à l'aide de voies réservées, mais il manque souvent l'espace nécessaire pour le faire. Il faudrait donc créer des infrastructures spéciales pour le bus. A l'étranger, ce moyen de transport bénéficie d'une promotion spéciale dans de nombreux endroits (Bus Rapid Transit, bus à haut niveau de service). En Suisse, la construction de quelques rares infrastructures de bus n'en est qu'à ses balbutiements, par exemple à Zurich, où des rampes d'accès ont été construites pour que le bus puisse se rendre directement à une gare de correspondance. À Baden, le canton d'Argovie a construit un tunnel pour bus afin que plusieurs lignes puissent contourner un nœud routier très fréquenté. En effet, il est souvent bien plus avantageux de construire une voie pour bus, un pont ou un court tunnel aux brefs endroits critiques pour le bus, que d'aménager l'ensemble du tronçon pour une nouvelle liaison ferroviaire.

La planification, le financement et la construction de telles installations pour bus sont plus complexes que pour l'aménagement ferroviaire. En effet, pour le rail, la responsabilité revient clairement à l'entreprise ferroviaire, et la Confédération finance la construction et l'entretien à 100 pour cent (pour les lignes de trams, seule une partie est financée par la Confédération). Cette répartition des tâches fait défaut pour les bus : l'infrastructure des routes incombe au canton et aux communes, ce qui ne facilite pas la planification. L'entreprise de bus n'est pas responsable des infrastructures routières. Ce domaine revient au canton.

Nous demandons une enquête pour savoir où des embouteillages qui entraveraient la qualité du trafic par bus sont attendus à l'avenir. Cela concerne avant tout les agglomérations dépourvues de trams, telles que Bienne, Thoun, Berthoud et Langenthal, mais aussi les alentours de Berne, où de plus en plus de postes de travail sont déplacés aux portes de la ville et en périphérie. La qualité des lignes de bus tangentielles qui y mènent est donc d'autant plus importante, afin d'éviter un effondrement du système de transports. Car ce ne sont ni les voitures électriques ni les voitures autonomes qui régleront le problème des embouteillages. Et l'aménagement des connexions ferroviaires bernoises à lui seul ne suffira pas à créer une infrastructure de transports durable.

Réponse du Conseil-exécutif

Le Conseil-exécutif partage l'avis des auteurs du postulat. Pour que le bus soit un mode de transport attractif, il faut garantir des horaires stables. Il est correct que, contrairement à l'infrastructure ferroviaire, les tâches concernant l'infrastructure des routes incombent aux cantons et aux communes. La majorité des bus des transports publics utilisent des routes publiques. En ce qui concerne l'infrastructure routière, la responsabilité revient conformément à la législation cantonale aux propriétaires de routes, à savoir dans la majorité des cas les communes ou le canton.

De manière générale, le canton identifie les points concrets à améliorer. En collaboration avec les propriétaires de routes, les régions élaborent ensuite les mesures d'infrastructure de transport nécessaires dans le cadre de conceptions régionales des transports et de l'urbanisation (CRTU). Ces mesures sont harmonisées avec tous les autres modes de transport ainsi qu'avec le développement urbain. Concrètement, dans le cadre des prescriptions relatives aux CRTU 2021, les régions doivent analyser de manière plus approfondie les tronçons routiers sur

lesquels les bus rencontrent des embouteillages, et élaborer des pistes de solution visant à supprimer le problème des retards de bus. La mise en œuvre des mesures peut toutefois parfois s'avérer très difficile, voire impossible en raison des conditions-cadres (p. ex. espace routier limité, réseau routier, mesures disproportionnées).

En vue d'améliorer le système global des transports et de garantir une exploitation ponctuelle, les bus sont privilégiés en particulier dans les villes et les agglomérations, dans la mesure du possible et si les moyens requis ne sont pas disproportionnés, via des installations de signalisation lumineuse priorisant les bus, des voies de bus ou, dans certains cas, des routes réservées aux bus.

Les subventions d'investissement pour les transports publics sont financées par le crédit-cadre d'investissement pour les transports publics. Dans le domaine de l'infrastructure de bus, il s'agit de mesures comme des gares de correspondance, des installations de signalisation lumineuse pour les transports publics ou encore des routes réservées aux transports publics, comme la liaison à Bienne entre les stades et la rue Fritz Oppliger aux Champs-de-Boujean.

La ponctualité des bus est une problématique connue depuis des années, traitée par les régions dans le cadre des CRTU et des projets d'agglomération. Comme mentionné plus haut, conformément à la répartition des tâches entre le canton et les régions, il incombe aux régions, en collaboration avec les propriétaires de routes, d'élaborer des propositions de solutions visant à supprimer les points faibles dans le réseau de bus. Ces propositions peuvent tout à fait aller dans la même direction que celle indiquée dans l'intervention, à savoir de brefs tronçons routiers accordant la priorité des bus. S'il s'agit de projets concernant des routes cantonales, les propositions de solutions sont mises au point en étroite collaboration avec l'Office cantonal des ponts et chaussées.

Dans le cadre de l'actualisation des CRTU ou du plan du réseau routier cantonal, le Conseil-exécutif examine donc depuis longtemps les propositions des régions visant à garantir une exploitation plus fiable des bus. Les mesures doivent être examinées en tenant compte de la situation financière actuelle du canton et doivent être financièrement supportables. Le Conseil-exécutif est prêt à tenir compte des demandes émises par les auteurs du postulat lors de l'actualisation des CRTU et à fournir les informations correspondantes lors du prochain traitement par le Grand Conseil. Il propose donc l'adoption du postulat.

Destinataire
– Grand Conseil