

Intervention parlementaire

Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention : 143-2021
Type d'intervention : Motion
Motion ayant valeur de directive : ☐
N° d'affaire : 2021.RRGR.212

Déposée le : 15.06.2021

Motion de groupe : Non
Motion de commission : Non
Déposée par : Ritter (Burgdorf, pvl) (porte-parole)
Schilt (Utzigen, UDC)
Graf (Interlaken, PS)
Rothenbühler (Lauperswil, Le Centre)

Cosignataires : 0

Urgence demandée : Non
Urgence accordée :

N° d'ACE : 1185/2021 du 20 octobre 2021
Direction : Direction des travaux publics et des transports
Classification : non classifié
Proposition du Conseil-exécutif : **Adoption sous forme de postulat**

Il faut plus d'installations de type park-and-ride et bike-and-ride

Le Conseil-exécutif est chargé d'augmenter le nombre d'installations park-and-ride et bike-and-ride et d'agrandir les P+R et B+R existants lorsque cela est nécessaire. Il prend en particulier les mesures suivantes :

1. Il révisé à l'attention du Grand Conseil l'article 25, alinéa 4, lettre c de la loi sur les routes (RSB 732.11) de manière à atténuer le critère « d'importance régionale ». Une formulation appropriée garantira que les installations visées relèvent par principe de la loi sur les routes dès lors qu'elles se trouvent à proximité de gares ou d'arrêts dont la fréquentation dépasse une certaine valeur.
2. Il révisé à l'attention du Grand Conseil l'article 61, alinéa 2 et l'article 62, alinéa 2 de la loi sur les routes (RSB 732.11) de telle manière qu'à l'avenir les coûts soient uniformément subventionnés à hauteur de 50 pour cent.
3. Ultérieurement, en collaboration avec les conférences régionales des transports (CRT), il reprend les annexes 4, 5 et 6 du Plan du réseau routier 2014-2029 au sens du point 1 de la présente motion.
4. Conformément au principe de neutralité des coûts, le surcoût pour le canton engendré par la concrétisation des points 2 et 3 de la présente motion doit être compensé au sein des deux groupes de produits « Infrastructures » et « Transports publics et coordination du trafic » de la Direction des travaux publics et des transports.

Développement :

La mise à disposition d'un plus grand nombre d'installations park-and-ride et bike-and-ride est souhaitable, en particulier en zone rurale. Les P+R et les B+R constituent une solution adaptée à notre époque pour décongestionner les axes de circulation dans les centres urbains. Ces besoins accrus découlent

non seulement de la croissance constante des besoins en mobilité, mais aussi du fait que les gens sont de plus en plus prêts à opter (partiellement) pour les transports en commun. Face à l'encombrement notoire de certaines rues, à la rareté des aires de stationnement dans les centres-villes et, bien sûr, à l'explosion du trafic des deux-roues, des mesures s'imposent. Théoriquement, il serait encore plus souhaitable de développer massivement l'offre de transports publics en zone rurale, mais le transfert complet de la mobilité vers les TP impliquerait des dépenses qui ne sont pas finançables. La motion propose donc une certaine réorientation des priorités sur les P+R et les B+R, sans que cela n'entraîne globalement d'augmentation des coûts dans ces domaines. La fréquentation, dont les chiffres sont disponibles auprès des prestataires de TP (ferroviaire, entre autres), doit constituer le critère d'intégration des installations P+R et B+R à la planification cantonale. Il convient d'associer les CRT à la mise en œuvre du projet.

Réponse du Conseil-exécutif

Le Conseil-exécutif reconnaît le potentiel de la mobilité combinée, qui offre de nombreuses pistes pour faire face aux défis actuels dans le domaine de la mobilité. Il poursuit déjà l'objectif mentionné par les motionnaires (augmenter le nombre et/ou la taille des installations P+R ou B+R) avec des mesures concrètes.

L'entrée en vigueur de la loi sur les routes (LR) en 2008 a permis au canton de promouvoir la mobilité combinée, en particulier les installations park-and-ride et bike-and-ride (M 074-2003 et M 177-2003), et de la mettre en œuvre. Depuis, de nombreuses installations de mobilité combinée ont reçu des subventions d'investissement. Le plan du réseau routier 2022-2037, adopté en juin 2021 par le Conseil-exécutif et présenté au Grand conseil durant la session d'automne 2021, renforce encore la promotion de la mobilité combinée. En effet, il supprime le principe des contingents et le remplace par le principe des besoins réels, ce qui facilite l'agrandissement et la construction d'installations P+R et B+R. L'Office des ponts et chaussées (OPC) a quant à lui mis à jour en 2018 sa directive « Subventions cantonales pour les investissements en faveur des installations de mobilité combinée ». Grâce à cela, les coûts pour les infrastructures de recharge des vélos électriques et pour les places de partage de véhicules sont également subventionnés. Dans le cadre de la révision en cours de la loi sur les routes, les subventions cantonales seront ajustées et l'inégalité de traitement entre les zones urbaines et rurales sera éliminée.

Le Conseil-exécutif tient ici à rappeler la situation financière tendue du canton dont il faut tenir compte pour continuer à promouvoir la mobilité combinée. La compensation proposée par les motionnaires au sein du groupe de produits « Transports publics et coordination des transports » ne serait pas possible, une base légale pour le versement de telles compensations n'existant pas dans les transports publics. Au sein du groupe de produits « Infrastructures », le Conseil-exécutif est prêt à examiner l'option d'une compensation. Au vu des besoins importants en matière de maintien de la valeur, en particulier des ouvrages d'art, une priorisation est inévitable dans le domaine du génie civil. L'OPC n'a pas les moyens financiers d'assumer des coûts supplémentaires dans le cadre de son budget ordinaire sans que cela n'affecte d'autres missions importantes (p. ex. maintien de la substance des routes cantonales, élimination des points noirs du réseau routier, promotion du trafic cycliste ou mesures pour la sécurité des enfants sur le chemin de l'école).

Le Conseil-exécutif estime dans l'ensemble que les exigences des motionnaires peuvent être et seront mises en œuvre avec la législation actuelle. Des modifications légales supplémentaires n'apporteraient pas nécessairement des avantages. Le Conseil-exécutif propose de continuer à étudier la promotion de la mobilité combinée et de prévoir de nouvelles mesures en tenant compte des moyens à disposition. Le Conseil-exécutif propose donc d'adopter la motion sous forme de postulat.

Destinataire
– Grand Conseil