



Intervention parlementaire

Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention : 213-2021
Type d'intervention : Motion
Motion ayant valeur de directive : ☐
N° d'affaire : 2021.RRGR.314

Déposée le : 16.09.2021

Motion de groupe : Non
Motion de commission : Non
Déposée par : Matti (Zweisimmen, Le Centre) (porte-parole)
Schär (Schönried, PLR)

Cosignataires : 0

Urgence demandée : Non
Urgence accordée :

N° d'ACE : 41/2022 du 19 janvier 2022
Direction : Direction des travaux publics et des transports
Classification : Non classifié
Proposition du Conseil-exécutif : **Rejet**

Pour un tourisme fort dans le canton de Berne : égalité de traitement des transports touristiques

Le Conseil-exécutif est chargé des points suivants :

1. Le canton peut allouer des subventions aux transports touristiques, dans la mesure où ceux-ci revêtent une importance considérable pour une région.
2. Les transports touristiques innovants et durables sont encouragés.
3. Le canton fixe les critères qui définissent l'importance considérable des transports touristiques.
4. Les émissions de CO₂ doivent être réduites dans le cadre de projets ayant droit à un soutien.
5. L'article 9 de la loi du 16 septembre 1993 sur les transports publics doit être modifié en conséquence.

Développement :

Selon l'article 9 de la loi du 16 septembre 1993 sur les transports publics, le « canton peut, à titre exceptionnel, octroyer des subventions à des entreprises à caractère touristique, de transport ferroviaire ou de navigation, pour autant que ces entreprises revêtent une importance considérable pour une région. »

Le tourisme est un pilier important de l'économie publique dans le canton de Berne mais les transports touristiques (chemins de fer, sociétés de navigation, entreprises de transport à câbles) ne sont pas tous logés à la même enseigne. La discussion sur la contribution d'investissement pour le chemin de fer de la Schynige Platte a montré la volonté du canton de soutenir les transports touristiques. Toutefois, le soutien tel que défini dans l'article 9 est au-

jourd'hui dépassé et ne correspond plus à l'objectif. Pour quelles raisons les chemins de fer devraient de nos jours être mieux lotis qu'une installation à câbles innovante, qu'un téléphérique ou qu'un autre moyen permettant de rejoindre un lieu touristique ? L'article 1, alinéa 2 précise que la loi « vise une diminution de la pollution de l'environnement et de la consommation d'énergie et l'encouragement d'une urbanisation ordonnée. » Or aujourd'hui, une installation téléportée coiffe au poteau n'importe quel chemin de fer sur le plan de l'environnement. L'article 9 crée des distorsions et doit donc être modifié en conséquence.

Réponse du Conseil-exécutif

Les transports publics englobent les offres de transport avec des courses régulières selon un horaire défini. D'une manière générale, le canton soutient le transport régional de voyageurs lorsqu'il n'est pas possible de couvrir les coûts d'exploitation. Ce faisant, il vise notamment à garantir une desserte suffisante par les transports publics et un service public de qualité, ainsi qu'à permettre la réalisation d'autres objectifs dans les domaines de l'environnement, de l'énergie et de l'aménagement du territoire.

Les transports touristiques, eux, n'ont aucune fonction de desserte ; ils sont généralement régis par le principe de l'offre et de la demande et peuvent être exploités de manière à couvrir leurs coûts, voire à générer des bénéfices. Le canton n'est pas légalement tenu de financer les offres touristiques, c'est d'ailleurs pourquoi la loi sur les transports publics (LTP) exclut en règle générale ces dernières d'un soutien cantonal.

L'article 9 LTP prévoit toutefois expressément une exception pour les entreprises de transport ferroviaire ou de navigation à caractère touristique revêtant une importance considérable pour une région. Cette disposition s'applique par exemple aux entreprises touristiques traditionnelles qui, en raison de leur infrastructure onéreuse, ne pourraient pas être exploitées sans le soutien de l'État. Elle permet de maintenir la pratique actuelle et de conserver des offres touristiques traditionnelles et touristiquement importantes comme celle du chemin de fer de la Schynige Platte mentionnée plus haut ou celle du chemin de fer Brienz Rothorn. À noter que ces offres touristiques ne peuvent bénéficier de subventions que si elles sont suffisamment raccordées aux transports publics.

Pour leur part, les funiculaires touristiques, les remontées mécaniques et les lignes de bus touristiques arrivent pour la plupart à couvrir leurs coûts, car leurs charges d'investissement et d'exploitation sont relativement faibles. Cela étant, ils peuvent dans certains cas bénéficier de prêts d'investissement et de subventions au titre de la loi cantonale sur l'aide aux investissements dans les régions de montagne (LCIM) et de la loi sur le développement du tourisme (LDT).

Dans la pratique, on distingue clairement le soutien au titre de la LTP d'un soutien au titre de la LDT. Le Conseil-exécutif juge que cette répartition des tâches entre LTP, LCIM et LDT reste appropriée et pertinente. Elle permet notamment de garantir une attribution ciblée et durable des subventions publiques, un élément particulièrement important au vu de la situation financière tendue du canton et de la nécessité de fixer des priorités.

Pour toutes ces raisons, le Conseil-exécutif ne juge pas nécessaire de modifier un système ayant fait ses preuves. Il est d'ores et déjà possible de tenir compte, par analogie, de l'ensemble des préoccupations évoquées aux chiffres 1 à 4 sur la base des lois évoquées. Il est donc inutile d'adapter la LTP.

Le Conseil-exécutif propose de rejeter la motion.

Destinataire

– Grand Conseil