

Intervention parlementaire

Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention : 113-2021
Type d'intervention : Motion
Motion ayant valeur de directive : ☐
N° d'affaire : 2021.RRGR.182

Déposée le : 07.06.2021

Motion de groupe : Non
Motion de commission : Non
Déposée par : Schilt (Utzigen, UDC) (porte-parole)
Salzmann (Mülchi, UDC)
Fisli (Meikirch, PS)
Müller (Innerberg, PS)
Ritter (Burgdorf, pvl)
Grupp (Biel/Bienne, Les Verts)

Cosignataires : 0

Urgence demandée : Oui
Urgence accordée : Non 10.06.2021

N° d'ACE : 1172/2021 du 20 octobre 2021
Direction : Direction des travaux publics et des transports
Classification : Non classifié
Proposition du Conseil-exécutif : **Adoption sous forme de postulat**

Amélioration de la desserte en transports publics dans les agglomérations et les zones rurales

Le Conseil-exécutif est chargé de rendre possible une amélioration de la desserte en transports publics dans les zones rurales afin de garantir à toutes les habitantes et tous les habitants un accès équitable à un service de base abordable, et de faire de cette question sa priorité, en collaboration avec les conférences régionales.

Développement :

Ces dernières années, des lignes de transports publics ont dû être fermées ou n'ont même pas été ouvertes en raison de la faible fréquentation et de la non-atteinte du degré requis de couverture des coûts dans les zones peu urbanisées, comme le prévoient les critères très stricts définis dans l'ordonnance cantonale sur l'offre de transports publics (OOT) et dans l'ordonnance sur la participation des communes aux coûts des transports publics (OPCTP).

Dans leur grande majorité, les valeurs limites et les conditions définies par l'OOT et l'OPCTP pour l'exploitation d'une ligne de transports publics s'appuient sur des considérations économiques.

A bien des égards, cette approche ne correspond plus aux exigences d'aujourd'hui.

Dans de nombreuses communes et régions, l'« arrière-pays » a tout simplement été déconnecté du réseau de transports publics par la fermeture de lignes de car postal établies de longue date en raison d'une fréquentation qualifiée d'insuffisante.

Par conséquent, faute d'autres options, la voiture regagne du terrain dans les zones rurales, en dépit des efforts entrepris au titre de la stratégie énergétique 2050, et malheureusement, le trajet en voiture ne mène pas simplement à la gare la plus proche, mais directement à la destination finale.

Les conférences régionales, en particulier celle de Berne-Mittelland, ont fait savoir qu'elles élaboraient un projet commun pour améliorer l'offre de transports publics dans les espaces ruraux. L'idée consiste à présenter des solutions financièrement viables pour les zones présentant un potentiel qui ne sont qu'insuffisamment ou pas du tout desservies, dans le but d'offrir un service de base et une desserte de qualité. Des adaptations à l'OOT et à l'OPCTP permettraient elles aussi d'éviter un grand nombre de requêtes liées à des cas spécifiques, puisqu'il existerait une base pour améliorer la desserte.

Le Conseil-exécutif est prié de faire de ce projet sa priorité. Cette question soulevée par les régions est d'une importance cruciale pour les zones rurales. En particulier, les signataires de la présente motion font remarquer que l'offre de transports publics ne doit pas systématiquement être assurée par de grands bus onéreux, articulés ou non, mais pourrait très bien s'appuyer sur un parc de véhicules plus petits. L'heure est aux nouveaux modèles d'exploitation et aux offres de transports publics complémentaires. La concentration de l'offre sur les heures de pointe et sur les pics dus au trafic de loisirs est tout à fait envisageable.

En particulier, ces offres pourraient intégrer ou même remplacer les lignes de bus scolaires, très onéreuses pour les communes.

De même, si les citoyennes et les citoyens pouvaient rejoindre le prochain arrêt à une distance et dans un délai raisonnable, cela pourrait atténuer la situation tendue en matière de parking dans les centres et les zones aux abords des gares de certaines communes et éviter des investissements coûteux. L'atténuation de la problématique du stationnement sauvage serait un effet secondaire appréciable.

Les cars postaux manquent en particulier aux personnes d'un certain âge qui vivent en milieu rural, mais qui ne circulent plus en voiture.

Dans tout le canton, les communes expérimentent avec des solutions individuelles, au financement souvent malaisé, comme les offres sur demande, tels mybuxi, ebuxi, bus sur appel, etc.

Une nouvelle offre révisée ne devrait pas simplement générer des coûts supplémentaires élevés ; elle devrait aussi servir d'occasion pour optimiser les coûts existants. L'objectif doit être d'aboutir à un système pouvant être financé, afin de garantir une bonne répartition modale ainsi qu'une mobilité de qualité jusque dans les espaces ruraux, en particulier pour les jeunes en formation, les pendulaires et les personnes âgées.

A titre d'exemple, la desserte des espaces ruraux figure expressément dans la conception régionale des transports et de l'urbanisation (CRTU) 2021 ainsi que dans la stratégie de mobilité 2040 de la conférence régionale de Berne – Mittelland. Le canton et donc le Conseil-exécutif sont explicitement invités à jouer un rôle de leader et à mettre à disposition les ressources humaines et financières nécessaires pour s'engager dans ce projet avec les régions, de sorte que le prochain arrêté cantonal sur l'offre puisse déjà prévoir les premières mesures concrètes.

Autres arguments plaçant en faveur d'un engagement fort du canton dans ce projet :

- Potentiel macroéconomique : contribution au développement local (prévention de l'exode rural, maintien des places de travail, etc.), création de nouveaux emplois dans le secteur des transports publics ;
- Stratégie climatique / énergétique 2050 : aujourd'hui, les valeurs cibles dans le domaine des transports sont loin d'être atteintes ; la promotion d'offres attractives en matière de transports publics jusque dans les régions rurales apporterait une contribution à ces efforts ;
- Transfert modal de la voiture aux transports publics, moins gourmands en surface ; réduction de la charge qu'engendre le trafic pendulaire sur le centre des localités (immissions, sécurité routière, frais d'entretien, etc.)

Motivation de l'urgence : comme le montre le développement, les communes ainsi que la population souffrent de la situation actuelle en matière de transports publics. Le canton doit soutenir les démarches, fournir les ressources nécessaires à ce projet important et en faire une priorité au plus haut niveau.

Réponse du Conseil-exécutif

Le Conseil-exécutif attache une grande importance aux transports publics. Il souhaite que le système tienne compte des besoins de l'ensemble des régions et serve de base à une mobilité tournée vers l'avenir. Aussi partage-t-il l'avis des motionnaires, mais est cependant aussi persuadé que l'offre actuelle en transports publics du canton de Berne poursuit déjà cet objectif. En effet, le canton propose des transports publics de qualité qui couvrent bien le territoire : 84 pour cent de la population bernoise est domiciliée à une distance maximale de 400 m d'un arrêt de bus ou 750 m d'une station ferroviaire.

Le Conseil-exécutif s'efforce d'améliorer l'offre en permanence en considérant également les particularités régionales et les ressources financières à disposition. Il rappelle que la planification des transports publics des zones rurales relève de la compétence des conférences régionales et des conférences spécialisées. Celles-ci réalisent régulièrement des études sur la desserte et formulent des demandes à l'intention du Grand Conseil dans le cadre de l'arrêté sur l'offre de transports publics. Le canton examine l'opportunité des requêtes et établit des priorités. Pour qu'une extension de l'offre soit prévue, il faut qu'un besoin avéré soit démontré et que les nouvelles offres remplissent des critères économiques.

Afin de continuer à améliorer la desserte également à la campagne, le canton joue un rôle de premier plan dans le financement d'une étude spécifique lancée par les régions. Cette dernière est menée par des spécialistes de l'Office des transports publics et de la coordination des transports (OTP) et la direction de l'office est étroitement associée aux travaux. Le canton fournit ainsi les ressources humaines et financières demandées par les auteurs de la motion pour améliorer l'offre de transports publics de base. Les responsables administratifs en assurent le suivi.

Dans le cadre de ses tâches ordinaires, le canton en association avec les régions est régulièrement amené à financer des essais de formes alternatives de desserte dans les zones rurales comme c'est le cas pour les bus de citoyens en Emmental, en Haute-Argovie et dans le Seeland. Des solutions alternatives ont également été testées à Huttwil, La Courtine et Berthoud et introduites là où elles se révélaient judicieuses. Le canton continue également à apporter une contribution à l'essai pilote en cours de my-buxi. L'office cantonal compétent, à savoir l'OTP, dispose d'un réseau national et poursuit des projets qui seront réalisés en Suisse ou en Europe. Le potentiel de la numérisation est notamment pris en compte dans le processus. Les connaissances ainsi acquises aident à améliorer l'offre dans ces régions dans le cadre de l'arrêté sur l'offre de transports publics. Cela nécessite néanmoins une approche globale de la desserte tenant compte des différents besoins. À la campagne, le trafic individuel motorisé se justifie et doit être utilisé là où cela est le plus adapté ou dans les régions où une offre de transports publics suffisante n'est pas disponible.

Dans le canton de Berne, selon l'ordonnance du 10 septembre 1997 sur l'offre de transports publics (OOT), les lignes doivent présenter un taux de couverture minimal des coûts de 20 pour cent (15 % pour les minibus) et un taux d'utilisation minimal selon le type de véhicule utilisé. Les régions vérifient la pertinence des lignes ne satisfaisant pas aux exigences. Même si différentes lignes ne respectent pas l'une des conditions, voire aucune, elles sont considérées comme utiles pour diverses raisons, principalement pour desservir les zones rurales.

Depuis des décennies, le canton se montre très réticent à l'idée de supprimer des lignes et seules quelques-unes ont disparu après un examen minutieux et d'intenses débats politiques. En même temps, cela a permis à des localités comptant un nombre nettement plus élevé d'habitants de faire l'objet d'une nouvelle desserte.

En fin de compte, le Conseil-exécutif est d'avis que la desserte des zones rurales s'est améliorée ces dix dernières années. Il s'y consacre d'ailleurs activement grâce aux mesures mentionnées en préambule. Il est de surcroît prêt à examiner d'autres pistes dont l'introduction définitive dépendra des décisions du

Grand Conseil sur l'arrêté sur l'offre. Le Conseil-exécutif est donc prêt à adopter la motion sous forme de postulat.

Destinataires

- Grand Conseil