

---

Numéro de l'intervention: 237-2010  
Type d'intervention: **Interpellation**  
Déposée le: 25.11.2010  
Déposée par: Daetwyler (Saint-Imier, PS) (porte-parole)  
Cosignataires: 0  
Urgente:  
Date de la réponse: 11.05.2011  
Numéro de l'ACE 808/2011  
Direction: TTE

---

### **Financement des transports: arrive-t-on aux limites du système?**

L'augmentation de la demande pour les transports publics a dépassé toutes les attentes, notamment depuis la mise en service de Rail 2000. Les améliorations tant qualitatives que quantitatives intervenues ces dernières années sont manifestement appréciées par la population. Mais les transports publics ne deviennent-ils pas victimes de leur succès ?

L'évolution récente montre que les transports publics sont utilisés par une importante clientèle non captive. Celle-ci a ses exigences, en matière de densité d'offre et de qualité. Les nouveaux matériels roulants représentent en général une amélioration sensible du confort. Il n'est plus possible d'affecter au trafic régional le matériel qui ne serait plus assez confortable pour assurer le trafic à longue distance, comme ce fut longtemps le cas. Le progrès a donc un prix. Mais une offre performante de transport public est un facteur d'attractivité pour une région et un canton. Son utilité va donc au-delà de la stricte satisfaction des besoins de la clientèle.

D'un autre côté, les augmentations de prestations ont été obtenues avec des augmentations plus faibles proportionnellement des coûts. Cela s'explique partiellement en tous cas par des mesures de rationalisation et d'augmentation de la productivité des entreprises de transports. Mais n'a-t-on pas ces dernières années vécu aux dépens de l'avenir ? A-t-on pris en compte de manière appropriée l'évolution des coûts d'entretien d'une infrastructure et d'un matériel toujours plus sollicités ? Au moment où des besoins en investissements considérables apparaissent, qui entraînent à leur tour des coûts consécutifs qui ne sont pas à négliger, les questions suivantes se posent :

1. Le Conseil-exécutif considère-t-il que, vu l'importance des transports publics pour l'attractivité et son intérêt pour la place économique, ceux-ci doivent continuer d'être financés par les impôts ?
2. Le financement des transports doit-il être assuré et conçu de manière globale; sachant que par exemple des transports publics attractifs contribuent aussi à décharger le réseau routier ?
3. Au vu de l'importance de la clientèle non captive pour les transports publics en Suisse, le Conseil-exécutif juge-t-il nécessaire que le prix de la mobilité par les transports publics doit rester attractif vis-à-vis du coût de la mobilité individuelle ?
4. Au vu de l'importance des besoins à venir, le Conseil-exécutif envisage-t-il de nouvelles sources de financement, dans un objectif de gestion du trafic ?



## Réponse du Conseil-exécutif

Le financement des transports et en particulier celui des transports publics est complexe. Les usagers participent pour moitié environ aux frais par le prix de leur billet, le reste étant couvert par les indemnités versées par les pouvoirs publics (Confédération, canton et commune).

Ces dernières années, le canton a beaucoup investi dans les transports et dans l'infrastructure.

La réalisation urgente des projets d'agglomération et le financement d'un nouveau matériel roulant, moderne et adapté à la demande, constituent encore pour lui des défis de taille.

### Question 1

La promotion et le développement des transports publics sont des éléments centraux dans la politique du Conseil-exécutif. Dans sa stratégie sur la mobilité, les transports publics priment. Dans l'optique du développement durable, l'offre en matière de mobilité doit être attrayante et favoriser le développement économique tout en ménageant les ressources à disposition. Pour atteindre ces objectifs, un système performant, écologique et utilisant l'espace avec parcimonie est nécessaire. L'augmentation du trafic, surtout dans les villes et les agglomérations, doit donc, comme le souhaite le Conseil-exécutif, être en priorité absorbée par les transports publics et leur part à la mobilité doit augmenter.

Pour la clientèle, l'attractivité des transports publics dépend notamment du rapport qualité-prix. Elle est prête à payer pour une offre de qualité. L'Etat a pour principale mission de la rendre attrayante. Le prix des différents moyens de transport doit être équilibré et compétitif.

L'Etat doit donc continuer (grâce aux impôts) à participer au financement des infrastructures pour le rail et la route ainsi qu'à celui de l'offre de transports publics. Les investissements engagés dans le domaine des transports publics contribuent aussi à réduire le trafic sur les routes, ce qui profite également aux automobilistes.

### Question 2

Avec l'arrêté sur l'offre de transports publics et le crédit-cadre en faveur de l'investissement en application de la loi du 16 septembre 1993 sur les transports publics, le canton de Berne dispose de deux instruments qui font figure de modèle au niveau national pour la planification et le financement d'une offre complète sur une période de quatre ans. A cela s'ajoutent les planifications à long terme de l'offre, les conceptions régionales des transports et de l'urbanisation (CRTU) et les projets d'agglomération. Dans les années à venir, de gros investissements seront nécessaires dans le domaine des transports publics. Sur la base des prévisions du modèle global des transports qui vient d'être publié, les systèmes de transports publics seront planifiés pour les vingt prochaines années environ, soit jusqu'en 2030. Pour pouvoir maîtriser l'augmentation du trafic, il faut encore améliorer l'offre de transports publics. L'infrastructure atteint ses limites de capacité à de nombreux endroits et différents projets coûteux sont en préparation pour ces prochaines années. La planification doit tenir compte des différents modes de transport et du développement du milieu bâti. Par contre, étant donné les instruments de financement de la Confédération, le financement doit rester spécifique au mode de transport. Il est cependant essentiel de pouvoir proposer les solutions permettant de répondre au besoin croissant d'investissements dans le domaine des transports publics.

### Question 3

Que ce soit en Suisse ou dans le canton de Berne, le taux de motorisation a atteint son niveau le plus élevé. Néanmoins, selon les résultats de la dernière enquête auprès de la population, plus de 70 pour cent des habitantes et habitants du canton utilisent plus ou moins régulièrement les transports publics, notamment en raison de l'attractivité de l'offre et des prix. Le coût du billet doit être compétitif par rapport au coût d'un déplacement en

transport individuel. Aussi, se contenter d'augmenter uniquement les prix des transports publics serait inopportun.

#### Question 4

Pour répondre aux besoins futurs des transports – et donc également des transports publics, il sera nécessaire de trouver de nouvelles sources de financement. En conformité avec la réflexion menée à ce sujet au niveau fédéral, différentes options seront examinées. Il est notamment envisagé que les usagers participent davantage, en payant par exemple une taxe sur la mobilité, que les déductions fiscales pour les pendulaires soient réduites et que de nouveaux modèles d'investissement soient créés. Une grande partie des investissements devra toutefois continuer à être financée par l'Etat.

#### **Au Grand Conseil**