

Motion

0687 Jenk, Liebefeld (PS-JS)
Rhyn, Zollikofen (PS-JS)
Zryd, Adelboden (PS-JS)
Masshardt, Langenthal (PS-JS)

Cosignataires: 30

Déposée le: 15.03.2010

Initiative cantonale : financement des transports publics et programme de consolidation

Le canton de Berne soumet l'initiative cantonale suivante à l'Assemblée fédérale conformément à l'article 160, alinéa 1 de la Constitution fédérale :

La Confédération est chargée d'exercer ses responsabilités dans le financement des transports publics malgré le programme de consolidation et de continuer, durant les prochains exercices, à mettre à disposition les ressources financières nécessitées par les besoins avérés.

Développement

La législation attribuée à la Confédération la charge du financement des transports longue distance et des transports de marchandises ainsi que de l'infrastructure des CFF, la Confédération et les cantons se partageant le financement des transports régionaux et de l'infrastructure des chemins de fer privés.

Le programme de consolidation proposé par le Conseil fédéral prévoit une coupe annuelle de 60 millions de francs dans les ressources réservées aux transports publics, somme qui pourrait encore augmenter si les mesures prévues sur la liste B sont mises en œuvre. L'objectif est de geler à 1,6 pour cent la croissance annuelle des dépenses dans le domaine des transports publics.

Ces deux mesures vont avoir un impact sur le développement des transports publics en région urbaine comme rurale :

- L'augmentation à 100 passagers par jour de la demande minimale ouvrant droit à indemnité va faire baisser les subventions fédérales de 15 millions de francs. Ce sont 175 lignes de bus postal et de bus qui sont concernées en Suisse. Dans le canton de Berne, 28 lignes qui touchent actuellement quelque 3 millions de subventions fédérales annuelles sont menacées, du Jura à l'Oberland. Les régions rurales qui voient leurs infrastructures réduire comme peau de chagrin sont fortement dépendantes des transports publics. Sans ligne de bus, la mobilité n'est plus garantie pour les écoliers et écolières par exemple ou les personnes âgées.
- La limitation de la croissance des dépenses à 1,6 pour cent par an se répercute quant à elle sur les agglomérations. Aujourd'hui déjà, l'offre ne répond pas à la demande : trains bondés sur le trafic longue distance ou sur le réseau RER, offres ferroviaires et routières nécessaires de toute urgence mais pas encore réalisées. Les 1,6 pour cent de crois-

sance ne suffisent même pas à absorber le renchérissement moyen. Les coupes prévues vont se traduire non pas par une stagnation, mais par une régression massive de l'offre, alors qu'elle devrait se développer. A quoi viendra s'ajouter une dégradation des infrastructures et de nouveaux retards dans la réalisation des projets ferroviaires urgents.

Dans les paramètres du programme de consolidation 2011 à 2013, le Conseil fédéral précise notamment que la Confédération n'entend pas, par le train de mesures,

- remettre en question ses tâches essentielles ;
- se délester de charges sur les cantons.

Or, les propositions d'économies dans le domaine des transports publics ne respectent pas ces deux principes. D'une part, il est impossible de priver de vastes zones rurales du service public et, d'autre part, les transports publics doivent répondre à la demande en particulier dans les agglomérations. Il faut par conséquent investir dans le matériel roulant et garantir l'entretien des infrastructures.

Si la Confédération se retire du financement de cette tâche essentielle, la charge en incombera intégralement aux cantons. Compte tenu de la situation, l'inaction n'est pas une solution.

L'urgence est demandée

acceptée le 18.03.2010

Réponse du Conseil-exécutif

Le 25 février 2010, le Conseil fédéral a annoncé sa décision portant sur le programme de consolidation, qui envisage des économies annuelles de 1,5 milliard de francs. Dans le domaine des transports publics, ce plan prévoit des coupes de l'ordre de 60 à 70 millions par an, d'autres mesures qui ne sont pas encore chiffrées, et une réduction de la hausse des dépenses à 1,6 pour cent par an, bien que la croissance dans ce secteur soit estimée à deux pour cent à partir de 2011.

Le Conseil-exécutif est aussi d'avis que le Conseil fédéral, par sa décision, ne respecte pas le cadre qu'il a lui-même fixé pour les tâches essentielles de la Confédération et pour les reports de charges sur les cantons. Ces tâches comprennent les transports, et en particulier les transports publics. Que certaines d'entre elles soient remplies en collaboration avec les cantons n'y change rien (ex. : transports régionaux). Les mesures proposées par la Confédération remettent ces tâches en question. Le risque est réel que la pression politique se solde par un report de charges sur les cantons. Dans le canton de Berne, 28 lignes seraient affectées par l'augmentation de la demande minimale ouvrant droit à indemnité. Tout le secteur du Gurnigel, l'Oberhasli et la vallée du Diemtig en particulier seraient touchés. Par ailleurs, la nécessité de poursuivre le développement des transports publics fait l'unanimité. Mais limiter la croissance des dépenses à 1,6 pour cent empêcherait la Confédération d'assumer sa part des frais induits. Les cantons devraient donc fournir la part de financement de la Confédération. Or, compte tenu des graves difficultés financières qui s'annoncent dans un futur proche, le canton de Berne ne pourra pas compenser par ses propres ressources le manque à gagner sur les subventions fédérales.

Le Conseil-exécutif est conscient du fait que même la Confédération doit envisager des économies en raison de la crise financière et économique. Mais une réelle consolidation des finances appelle de véritables mesures d'économies. A cet égard, il ne faut pas négliger les tâches légales ni ignorer les besoins en matière de développement ni reporter des charges de manière unilatérale. Le Conseil-exécutif est donc favorable au dépôt d'une initiative cantonale allant dans le sens de la motion.

Proposition : adoption de la motion.

Au Grand Conseil