



Morand Jacques, Gapany Johanna

Transports : un cadre clair pour les lignes longue distance

Cosignataires : 3	Date de dépôt :	24.10.17	DAEC
-------------------	-----------------	----------	------

Dépôt

En date du 19 octobre 2017, le Conseil fédéral annonçait entendre développer le transport national et international, en intégrant les lignes nationales d'autocars longue distance au système de transports publics existant. Il s'agit d'une première étape et chaque demande sera encore examinée par l'Office fédéral des transports avant autorisation.

Par cette même prise de position, le Conseil fédéral recommandait aux entreprises de bus d'élaborer des exigences minimales en collaboration avec les cantons et les communes pour une modernisation des arrêts, alors que les arrêts sont à la charge des communes qui déboursent 60'000 francs pour un arrêt de bus sur la chaussée ou 100'000 francs pour l'arrêt hors chaussée, sans compter l'abribus qui coûte 60'000 francs supplémentaires. Au cas par cas, le canton subventionne la moitié du coût de certains arrêts, suite au vote des députés pour l'aide aux infrastructures de transport dans les agglomérations. Dans tous les cas, ces infrastructures sont à la charge des communes, avec un éventuel soutien du canton. L'encouragement à une modernisation de la part de la Confédération est malvenu, dès lors qu'elle ne soutient pas financièrement ces infrastructures.

Aussi, certaines communes du canton ont été amenées à se prononcer sur l'arrivée éventuelle d'un acteur privé, Domo Reisen, se chargeant des lignes de transport longue distance uniquement. La libéralisation est souhaitable pour améliorer l'offre actuelle et la compléter. Elle doit toutefois être précédée d'un plan de mobilité clair délimitant les différentes compétences entre les communes, les cantons, la Confédération ainsi que les entreprises privées et publiques. Cela pour éviter que les lignes non-rentables soient intégralement à la charge de l'Etat, alors que les entreprises privées se contentent des lignes rentables. Les conditions d'utilisation des infrastructures devraient dès lors être clarifiées dans le cadre de concessions que le Conseil fédéral n'entend, pour l'heure, pas mettre en place.

Dès lors, nous posons les questions suivantes :

1. Quel impact a l'annonce du Conseil fédéral sur le développement de la mobilité au niveau cantonal ?
2. Le Conseil d'Etat entend-il soutenir le développement de ces lignes longue distance ?
3. Une concession est-elle envisagée ou du moins envisageable au niveau cantonal pour déterminer les conditions d'utilisation et permettre la cohabitation entre les entreprises de transports, publiques et privées ?
4. Le Conseil d'Etat soutient-il la volonté de modernisation des arrêts du Conseil fédéral ? Si oui, compte-t-il soutenir financièrement les communes qui doivent procéder à une modernisation ?
5. Quelles sont les communes ayant admis la venue de Domo Reisen sur leur territoire et sous quelles conditions ?