

Intervention parlementaire

N° de l'intervention: 183-2016

Type d'intervention: Motion

Motion ayant valeur de directive: ☐

N° d'affaire: 2016.RRGR.884

Déposée le: 12.09.2016

Motion de groupe: Non

Motion de commission: Non

Déposée par: Alberucci (Ostermundigen, pvl) (porte-parole)
Vanoni (Zollikofen, Les Verts)
Löffel-Wenger (Münchenbuchsee, PEV)

Cosignataires: 5

Urgence demandée: Non

Urgence accordée: Non

N° d'ACE: du

Direction: Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie

Classification: –

Proposition du

Conseil-exécutif:



Tarification de la mobilité: essai dans le canton de Berne

Le Conseil-exécutif est chargé des mandats suivants :

1. Signaler à la Confédération l'intérêt du canton à participer à un projet pilote de tarification de la mobilité.
2. Faire en sorte que, dans le projet pilote et après, le système de tarification de la mobilité soit conçu de manière à n'avoir aucune incidence sur la quote-part de l'Etat.
3. Veiller à ce que l'objectif recherché à moyen terme ne soit pas seulement de désengorger les transports aux heures de pointe, mais aussi de contenir le développement des transports, de financer les infrastructures selon le principe de causalité et d'internaliser les coûts externes du transport.

Développement :

En Suisse, la mobilité est très largement subventionnée par la collectivité. C'est vrai en particulier pour le transport individuel motorisé (TIM), mais aussi pour les transports publics (TP). Avec pour conséquence que le prix pour l'utilisateur est trop bas, autrement dit inférieur au prix réel et que la demande augmente trop fortement au sens où l'entend l'économie de marché. Cette distorsion des prix provoque une surcharge des modes de transport et divers problèmes :

- le développement à grands frais des infrastructures, un besoin qui persiste depuis des années et dont on ne voit pas la fin ;
- les embouteillages dont sont victimes les personnes qui, pour des raisons logistiques et surtout pendant le travail, sont tenues d'emprunter les liaisons rapides à certaines heures ;
- l'utilisation peu efficiente des capacités limitées du système de transport ;
- l'aggravation de la pollution atmosphérique et des nuisances sonores, l'augmentation du nombre d'accidents ;
- le mitage du territoire et le changement climatique.

Facteur aggravant, la part des coûts du transport que paie l'utilisateur est souvent calculée in globo. La demande élevée aux heures de pointe le matin et le soir contraint à développer les infrastructures et à acquérir des véhicules supplémentaires de transport public. Mais le tarif à ces heures-là est le même qu'aux heures creuses. De plus, l'utilisateur des autoroutes paie un forfait sous forme de vignette ; l'utilisateur des transports publics aussi s'il a un abonnement. Une fois cette acquisition faite, l'utilisateur n'a plus aucune raison financière de remettre sa pratique en cause. De plus, en utilisant beaucoup les transports publics, la personne qui a un abonnement bénéficie d'un rabais d'une ampleur injustifiée par rapport à celle qui se déplace peu (et qui n'a p. ex. pas d'abonnement).

La tarification de la mobilité permet de tenir compte du recours effectif aux transports. Le tarif peut varier selon l'heure, le lieu, le kilométrage ou le véhicule ; d'autres critères peuvent être pris en compte, pour favoriser par exemple les entreprises locales. S'il est global, le système de tarification de la mobilité permet d'atténuer considérablement les problèmes évoqués plus haut. La preuve en a déjà été faite dans d'autres pays pour les transports publics ou pour les réseaux routiers.

Dans un communiqué du 30 juin, le Conseil fédéral a annoncé avoir chargé le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) de réfléchir, avec le concours des cantons et communes intéressés, à la possibilité de mettre en place des projets pilotes. Il a pris cette décision sur la base des échos positifs suscités par le projet de rapport stratégique. Le canton de Berne doit saisir cette opportunité et prendre contact avec le DETEC pour mener un projet pilote. Ce qui s'inscrirait dans le droit fil du souhait exprimé par le Conseil-exécutif de mener rapidement des essais (voir le communiqué de presse du 10 septembre 2015).

Dès le stade du projet pilote, le système de tarification de la mobilité doit être conçu de manière à n'avoir aucune incidence sur la quote-part de l'Etat : la tarification de la mobilité va modifier les flux de financement du système de transport, mais elle ne doit pas permettre de financer des

tâches publiques sans rapport avec les transports. Il faut donc mettre en place un mécanisme simple de restitution du surplus de recettes tiré de la tarification de la mobilité aux usagers des différents modes de transport.

A moyen terme, il faut en outre voir dans la tarification de la mobilité plus qu'un moyen de désengorger les transports aux heures de pointes. Il faut aussi exploiter le potentiel du système de contenir le développement des transports et de financer les infrastructures selon le principe de causalité. Les systèmes de financement actuels doivent être intégrés à la tarification de la mobilité ou remplacés par elle. D'un point de vue économique, il va de soi que les coûts externes générés par exemple par la pollution atmosphérique, les nuisances sonores et le changement climatique seront dans une plus grande mesure payés par ceux qui les provoquent. On pourrait à un stade ultérieur introduire une taxe d'incitation, qui serait entièrement restituée à la population tout entière.