



Intervention parlementaire

Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention : 030-2020
Type d'intervention : Motion
Motion ayant valeur de directive: ☐
N° d'affaire : 2020.RRGR.51

Déposée le : 02.03.2020

Motion de groupe : Non
Motion de commission : Non
Déposée par : von Arx (Köniz, pvl) (porte-parole)
Stampfli (Bern, PS)
Vanoni (Zollikofen, Les Verts)
Wenger (Spiez, PEV)

Cosignataires : 0

Urgence demandée : Oui
Urgence accordée : Oui 05.03.2020

N° d'ACE : 459/2020 du 29 avril 2020
Direction : Direction des travaux publics et des transports
Classification : -
Proposition du Conseil-exécutif : **Adoption sous forme de postulat**

Réalisation d'un projet pilote de tarification de la mobilité dans le canton de Berne

Le Conseil-exécutif est chargé :

1. de déclarer au Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) qu'il souhaite réaliser un projet pilote de tarification de la mobilité dans tout ou partie du canton de Berne ;
2. d'encourager les villes et les communes du canton de Berne à déclarer au DETEC leur volonté de réaliser un projet pilote de tarification de la mobilité ;
3. d'aider les villes et les communes du canton de Berne à intégrer leurs propres objectifs de mobilité dans le projet pilote de tarification de la mobilité qu'elles souhaitent réaliser ;
4. si un projet pilote de tarification de la mobilité est réalisé dans tout ou partie du canton de Berne, de faire en sorte que ce projet soit l'occasion d'examiner les questions suivantes :
 - a. Les changements dans la structure des prix des transports qui vont de pair avec la tarification de ces derniers en fonction de l'utilisation rendront-ils nécessaires des mesures de politique sociale dans le canton et les communes ?
 - b. Quelles sont les possibilités dont disposent les employeurs et employeuses et les employé-e-s, et par ailleurs les institutions de formation, les élèves, les apprenti-e-s et les étudiant-e-s pour réagir aux tarifs différenciés selon les heures ?
 - c. Quel est l'impact de la tarification de la mobilité sur la population en dehors des centres et sur l'industrie et l'artisanat ? Est-ce que la réduction des pics d'affluence rend plus intéressant d'implanter les emplois en dehors des grands centres ?

- d. Comment la réduction des pics d'affluence se répercute-t-elle sur le besoin d'infrastructures de transport dans le canton de Berne ?
- e. Comment peut-on utiliser la tarification de la mobilité pour empêcher que l'émergence prochaine des véhicules autonomes circulant à vide ne devienne un problème ?
- f. Les exigences en matière de protection des données contenues dans le rapport du DETEC au Conseil fédéral sont-elles suffisantes ?¹ Un contrôle effectif du respect de ces exigences est-il possible ?

Développement :

En date du 13 décembre 2019, le Conseil fédéral a donné mandat au DETEC notamment de préparer un texte destiné à consultation qui crée les bases légales nécessaires à la mise en place de projets pilotes en matière de tarification de la mobilité et de rechercher des cantons ainsi que des villes et des communes qui souhaitent réaliser de tels projets pilotes.²

La tarification de la mobilité est une tarification des transports en fonction de leur utilisation. Le concept comprend aussi bien le trafic individuel que les transports publics.

La concrétisation de la tarification de la mobilité dépend des objectifs à atteindre. Voici les principaux objectifs en jeu :

- Utiliser plus efficacement les infrastructures de transport : une analyse de la Confédération montre que la tarification de la mobilité peut contribuer beaucoup à réduire les pics d'affluence.
- Renforcer le principe de causalité et la vérité des coûts dans les transports : les redevances forfaitaires seront remplacées par des redevances liées à l'utilisation³ ; les coûts dits externes, qui sont aujourd'hui à la charge de la collectivité (en particulier les coûts de protection contre le bruit, les coûts environnementaux et les coûts d'accidents), seront ainsi réduits.
- Evoluer vers des solutions de transport durables : les solutions de transport qui peuvent être considérées comme écologiquement, socialement, économiquement et financièrement durables dépendent en fait des situations dans lesquelles elles s'inscrivent ; la tarification de la mobilité donne la souplesse nécessaire pour en tenir compte.
- Assurer le financement des infrastructures de transport : la multiplication des véhicules fonctionnant aux énergies non fossiles réduit les recettes de l'impôt sur les huiles minérales et de la surtaxe sur les huiles minérales, si bien qu'il faudra rapidement trouver un substitut à ces recettes au moins pour permettre l'exploitation et le maintien des infrastructures qu'elles financent.
- Diminuer la charge sur les entreprises en diminuant les heures d'embouteillage : une minute d'embouteillage pour un véhicule de livraison et deux employé-e-s coûte entre trois et cinq francs ; une meilleure répartition horaire des trajets professionnels permet d'obtenir un avantage économique.

Un projet pilote donne la possibilité d'étudier non seulement le degré de réalisation des objectifs fixés, mais aussi d'autres questions importantes autour de la tarification de la mobilité en termes pratiques. En outre, il permet d'examiner si un système de tarification de la mobilité peut intégrer les évolutions techniques à venir et comment. Si un projet pilote est mené dans tout ou partie du canton de Berne, le Con-

¹ «Tarification de la mobilité – Analyse d'efficacité fondée sur l'exemple de la région de Zoug, rapport final (en allemand)», https://www.astra.admin.ch/dam/astra/de/dokumente/abteilung_direktionsgeschaefteallgemein/mobility-pricing-wirkungsanalyse-bericht-br.pdf.download.pdf/Mobility%20Pricing%20-%20Bericht%20an%20den%20Bundesrat%20-%20Wirkungsanalyse%20am%20Beispiel%20der%20Region%20Zug%20sowie%20Abkl%C3%A4rungen%20zu%20technischer%20Machbarkeit%20und%20Datenschutz.pdf

² <https://www.uvek.admin.ch/uvek/fr/home/detec/medias/communiqués-de-presse.msg-id-77534.html>

³ Les taxes forfaitaires à la charge de la collectivité ou des utilisateurs peuvent être indûment faibles ou élevées, cf. sur ce dernier aspect l'article paru dans la Berner Zeitung le 18 décembre 2019 «845 Franken mehr für dieselbe Strecke».

seil-exécutif doit s'engager à ce que notamment les questions évoquées au chiffre 4 du présent mandat trouvent réponse au plus vite.

Motivation de l'urgence : la Confédération entend décider d'ici à l'été quels cantons doivent réaliser un projet pilote de tarification de la mobilité. Le Grand Conseil doit donc pouvoir se prononcer sur la motion au plus vite, au plus tard au cours de la session d'été.

Réponse du Conseil-exécutif

Lors de la session d'hiver 2016, le Grand Conseil s'était exprimé sur la tarification de la mobilité dans le cadre des délibérations de deux motions (144-2016 et 183-2016). Il avait alors suivi la proposition du Conseil-exécutif et refusé de participer à des essais pilotes.

La tarification de la mobilité est une approche qui mérite d'être examinée en vue d'une solution durable en matière de transports, notamment pour la régulation du trafic et le financement des infrastructures de transport. Toutefois, de nombreuses questions restent ouvertes aujourd'hui encore sur la conception du système et l'intégration des transports publics, comme par exemple la manière de procéder avec l'abonnement général et le demi-tarif.

Malgré la décision du Grand Conseil à l'époque et les points qui ne sont pas encore clarifiés, le Conseil-exécutif est en principe favorable à un nouvel examen de la question, et ce pour les raisons suivantes :

- Le Conseil fédéral a chargé le DETEC de soumettre à consultation d'ici l'automne 2020 un projet comprenant les bases légales nécessaires à l'organisation d'essais pilotes et fixant les modalités de participation à leur financement. Simultanément, il a demandé au DETEC de trouver des cantons, des villes et des communes qui souhaiteraient participer à des projets pilotes de tarification de la mobilité ou d'une certaine partie de celle-ci. Le Conseil fédéral devra être informé des résultats des recherches d'ici fin juin 2020.
- A de nombreux endroits, les infrastructures de transport sont surchargées aux heures de pointe, surtout dans les villes et les agglomérations. Des embouteillages récurrents sont pénibles pour tous et génèrent des coûts pour les acteurs du trafic et l'économie. De nouvelles approches peuvent contribuer à mieux gérer et canaliser le trafic et à améliorer la situation aux heures de pointe sur la route et le rail. C'est en particulier sur ce dernier point que la tarification de la mobilité peut être utile.
- En transports publics, les usagers et usagères ne supportent que la moitié des coûts qu'ils et elles génèrent, raison pour laquelle il convient d'examiner la question de la tarification de la mobilité afin de davantage observer le principe de causalité. Sur la route également, les coûts externes tels que la pollution de l'air et le bruit restent élevés et ne sont pas non plus supportés par les usagers et usagères.
- Avec l'augmentation de la demande en voitures électriques, les recettes du système de financement (impôt sur les huiles minérales) diminuent. Pour également disposer à l'avenir de moyens suffisants pour les infrastructures routières, de nouvelles approches et de nouveaux instruments de financement basés sur l'utilisation et les prestations sont nécessaires. De ce point de vue, la tarification de la mobilité peut également être une option.
- Toutes les votations et tous les sondages de ces derniers mois ont confirmé l'importance des questions écologiques, et en particulier de la protection du climat, aux yeux de la population.

- L'expérience tirée de la tarification de la mobilité par le biais de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) est positive. Cette dernière a contribué de manière décisive au transfert du transport de marchandises de la route au rail, au désengorgement des routes et au financement de la Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA).
- Certaines villes ont ainsi déjà fait part à la DTT de leur intérêt à participer à un projet pilote. Elles devraient au moins avoir la possibilité d'examiner démocratiquement la question de leur participation.
- Le Conseil-exécutif a, dans le cadre du plan cantonal de mesures contre la pollution de l'air de 2015, demandé à la Confédération de prendre en compte les exigences en matière de protection de l'air dans la différenciation des données lors de la tarification de la mobilité. Un projet pilote permettrait de clarifier les questions encore ouvertes sur la conception du système et de procéder à des tests.

En résumé, le Conseil-exécutif considère toujours d'un œil plutôt critique la tarification de la mobilité en raison des différentes questions qui restent à résoudre. Pour lui, il y a des mesures de canalisation du trafic sur la route et le rail facilement réalisables à court et moyen termes. En font par exemple partie les mesures de gestion du trafic à large échelle avec des installations de régulation du trafic en agglomération, la promotion d'un réseau de transports publics efficace, une meilleure coordination des différents moyens de transport dans des pôles d'échange adaptés et la collaboration avec les écoles pour améliorer la situation aux heures de pointe.

D'un autre côté, le canton ne devrait pas être fermé à la tarification de la mobilité qui pourrait à l'avenir devenir un instrument fiscal dans l'optique du développement durable, mais faire tester des solutions dans le cadre d'un projet pilote pour éclaircir les questions ouvertes. Cependant, pour des questions de ressources et en raison de la complexité de la tâche, il n'estime pas qu'un essai pilote sur l'ensemble du territoire cantonal serait pertinent.

Au vu des réflexions qui précèdent, le Conseil-exécutif propose d'adopter la motion en tous points sous forme de postulat. Les propositions concrètes sur la manière de procéder et de réaliser la question abordée dans l'intervention doivent être examinées dans le cadre de la mise en œuvre du postulat.

Destinataire

– Grand Conseil