

Intervention parlementaire

N° de l'intervention: 144-2016

Type d'intervention: Motion

Motion ayant valeur de directive: ☐

N° d'affaire: 2016.RRGR.697

Déposée le: 04.07.2016

Motion de groupe: Non

Motion de commission: Non

Déposée par: Riem (Iffwil, PBD) (porte-parole)
Frutiger (Oberhofen am Thunersee, PBD)

Cosignataires: 0

Urgence demandée: Oui

Urgence accordée: Oui 08.09.2016

N° d'ACE: du

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

Classification: –

Proposition du

Conseil-exécutif:



Non à la tarification de la mobilité dans le Grand Berne

Le Conseil-exécutif est chargé :

1. d'informer le Conseil fédéral, et plus exactement le DETEC, que le canton de Berne se retire du projet pilote prévu dans le Grand Berne ;
2. de donner un avis défavorable sur l'instauration de la tarification de la mobilité en procédure de consultation ;
3. si ce projet pilote devait être suivi d'autres projets,
 - 3a. de les présenter au Grand Conseil sous forme d'arrêtés soumis au référendum facultatif,
 - 3b. de les lui soumettre pour décision.
4. de renoncer à lancer un modèle cantonal de péage routier ou de tarification de la mobilité.

Développement :

Le Conseil fédéral a l'intention, à partir de 2019, de mener un projet pilote de tarification de la mobilité notamment dans le Grand Berne, pour autant que les Chambres fédérales adoptent la loi fédérale provisoire correspondante. Les surtaxes pénaliseraient surtout les pendulaires qui se rendent au travail en train ou en voiture aux heures de pointe. Les pendulaires et les élèves ne peuvent toutefois ni décider de leur lieu de travail ou d'étude ni de quand commence leur journée. Il ne faut pas se faire d'illusion, les écoles et les entreprises ne vont pas grandement modifier les heures de cours et de travail.

Après le refus de la hausse du prix de la vignette autoroutière, on est en droit de se demander si la tarification de la mobilité n'est pas un moyen de récolter de l'argent. Selon toute vraisemblance, la tarification de la mobilité ne sera pas compensée par une baisse du prix du carburant et du prix des billets de train pour les voyages en heure creuse. Le prix de base des billets de train et du carburant ne changera pas. Les pendulaires devraient par contre payer un supplément (5 CHF par jour ?) aux heures de pointe. En fin de compte, cette mesure générerait des recettes supplémentaires conséquentes.

On peut également se demander si la tarification de la mobilité conviendrait à Berne. La population de Londres (8,4 mio.) et de Stockholm (1,4 mio.) dépasse largement celle du Grand Berne. D'ailleurs, à Londres, seuls les tunnels sont payants. A Berne, la circulation n'a rien de comparable.

Jusqu'à présent, seul le Conseil-exécutif s'est exprimé sur ce projet. Etant donné sa portée, ce projet pilote devrait impérativement faire l'objet d'un débat politique plus large et il faudrait au moins le soumettre au Grand Conseil durant sa phase préparatoire, comme c'est le cas au niveau fédéral. La tarification de la mobilité suscitant un gros malaise dans la population, ce projet devrait être soumis au peuple.

En outre, en ville de Berne, les automobilistes subiraient une double peine : en effet, en vertu de l'article 56 de l'ordonnance sur les constructions, ils doivent déjà s'acquitter d'une taxe supplémentaire sur le stationnement, destinée à décharger le centre-ville. Ceci ne serait pas compatible avec la tarification de la mobilité : Berne connaît déjà les taxes de stationnement les plus chères de Suisse.

Motivation de l'urgence : les préparatifs du projet pilote en question ont commencé.