

Intervention parlementaire

N° de l'intervention: 279-2018

Type d'intervention: Motion

Motion ayant valeur de directive: ☐

N° d'affaire: 2018.RRGR.739

Déposée le: 28.11.2018

Motion de groupe: Non

Motion de commission: Non

Déposée par: Kullmann (Hilterfingen, UDF) (porte-parole)
Köpflí (Bern, pvl)
Gnägi (Jens, PBD)
Jost (Thun, PEV)
Reinhard (Thun, PLR)
Schlatter (Thun, UDC)

Cosignataires: 0

Urgence demandée: Non

Urgence accordée:

N° d'ACE: du

Direction: Direction de la police et des affaires militaires

Classification: –

Proposition du

Conseil-exécutif:



Promouvoir une mobilité moderne et efficiente grâce aux applications de covoiturage

Le Conseil-exécutif est chargé :

1. d'exclure de l'ordonnance sur les taxis le transport professionnel de personnes lorsque le véhicule routier ne porte pas de signe distinctif explicite de taxi,
2. de libéraliser l'ordonnance sur les taxis et de l'adapter aux conditions actuelles,
3. de réglementer entièrement le service de taxi au plan cantonal (sauf lorsque les communes accordent des privilèges étatiques spéciaux aux taxis),
4. de placer l'économie de partage (sharing economy) au centre des politiques des transports et de l'aménagement du territoire du canton de Berne et d'en tenir compte en conséquence.

Développement :

Les voitures des pendulaires transportent en moyenne 1,12 personne (1). Relever cette moyenne permettrait de désamorcer élégamment le problème des embouteillages, voire de le régler presque totalement. Sans oublier l'impact positif en termes écologiques. La mesure la plus évidente consisterait à encourager le covoiturage. L'organisation du covoiturage a pourtant longtemps été relativement compliquée et signifiait aussi pour les intéressés une moins grande flexibilité. Un sondage non représentatif réalisé en ligne (N=3990) a en effet révélé que les efforts nécessaires étaient l'obstacle majeur au covoiturage ¹.



Légende du tableau : Taux d'occupation des voitures particulières – Nombre de personnes par véhicule – Travail – Loisirs – Total

Les progrès technologiques de ces dernières années ont cependant simplifié l'organisation du covoiturage. Des applications permettent en effet de connecter les offres et les demandes en quelques minutes à des tarifs avantageux. Le covoiturage demande donc de moins en moins d'efforts. L'attrait financier qu'un marché libre offrirait ici permettrait d'accroître grandement le nombre des covoiturages.

A propos des différentes requêtes :

- 1) L'ordonnance du canton de Berne sur les taxis est la plus restrictive de Suisse et équivaut à une interdiction technologique à l'utilisation des applications de covoiturage. Contrairement à ce que son nom laisse penser en effet, l'ordonnance sur les **taxis** réglemente bien plus que les seuls taxis. Elle régit toutes sortes de transports professionnels de personnes (art. 1, art. 2, OT), que ce soit en taxi, en service de limousine sur commande ou même en cyclo-pousse ou en voiture tirée par des chevaux. La Suisse ne connaît pratiquement pas de réglementation plus complète en la matière. Zurich, Bâle et Lucerne, par exemple, ne réglementent que les taxis traditionnels dotés d'une enseigne lumineuse qui bénéficient de privilèges tels que les places de stationnement sur l'espace public ou des voies réservées. Les citoyennes et citoyens dont la seule motivation est de proposer des possibilités de covoiturage efficaces contre rémunération ne devraient pas être assujettis aux dispositions des ordonnances sur les taxis, qu'elles soient cantonales ou communales. Toute personne qui remplit les exigences nationales en matière de transport professionnel de personnes et a un casier judiciaire vierge doit pouvoir offrir sans problème des possibilités de covoiturage dans le canton de Berne.
- 2) La vue d'ensemble ci-après montre pourquoi la réglementation sur les taxis du canton de Berne n'est plus en phase avec son temps :
 - Elle exige de tout conducteur ou conductrice de se soumettre à un **examen des connaissances topographiques** (art. 5, art. 2, lit. f OT) et des **connaissances linguistiques** (art. 5, art. 2, lit. d OT). Autant de connaissances qui ne sont plus nécessaires à l'ère du GPS et des applications qui permettent de réserver un transport en indiquant la destination. De plus, l'examen sur les connaissances linguistiques est un sérieux obstacle précisément pour les personnes qui n'ont jusqu'à présent pas réussi à intégrer le marché du travail à cause de leurs lacunes linguistiques.

¹ <https://www.tagesanzeiger.ch/schweiz/standard/Pendler-wollen-allein-im-Auto-sitzen/story/15232287>

- Les personnes qui souhaitent obtenir une autorisation de détenir un taxi doivent **maintenir l'offre de transport durant au moins 40 semaines par an** (art. 4, art. 2, lit. f OT). Ce qui n'est guère faisable pour quiconque souhaite offrir des prestations de service de taxi de manière indépendante et flexible. Ces conditions favorisent en outre une situation de quasi-cartel qui n'est pas dans l'intérêt des personnes qui cherchent à gagner en mobilité à travers le covoiturage.
- En application de la réglementation cantonale sur les taxis, la **Ville de Berne** prescrit **au millimètre près la taille de l'inscription du prix à l'extérieur** du véhicule (art. 9, art. 2, Bernisches Taxireglement, BTR [trad : règlement sur les taxis de la ville de Berne]) et l'obligation de déclarer les modifications de tarifs à l'autorité (art 10, art. 1, BTR).

Nombre de ces prescriptions sont à l'heure actuelle soit superflues soit trop strictes. Elles ne protègent pas les passagers et empêchent de nouvelles formes de mobilité plus efficaces de se développer. Les taxis garderont néanmoins longtemps leur place dans le paysage des mobilités et la branche traditionnelle des taxis doit aussi pouvoir tirer avantage d'une réglementation plus libérale de la profession.

- 3) La mobilité ne s'arrête pas aux frontières de la commune. En conséquence, le service de taxi devrait être entièrement réglementé à l'échelon cantonal. C'est la seule manière de permettre des offres dépassant le territoire de la commune. La seule exception est l'utilisation de l'espace public. Là où les communes accordent des privilèges étatiques spéciaux comme des places de stationnement à la gare ou l'utilisation des voies réservées aux bus, il est utile de réglementer. Par conséquent, le canton et aussi les communes doivent pouvoir continuer de réglementer le service de taxi classique. Mais il doit être possible à tout moment d'offrir des prestations de transport de personnes sans ces privilèges, sans pour autant tomber sous le coup d'une réglementation sur les taxis.
- 4) Pour favoriser une mobilité plus efficace, il ne suffit pas d'éliminer les obstacles réglementaires à l'utilisation des applications de covoiturage. Il faut plutôt placer les nouvelles formes de mobilité au centre des politiques des transports et de l'aménagement du territoire du canton de Berne et les prendre en compte en conséquence. Tandis que le développement des transports publics et des transports individuels coûte chaque année plusieurs centaines de millions de francs au canton, une utilisation plus efficace des infrastructures de transport existantes n'a quasiment pas d'incidence sur les coûts. Comme la situation financière du canton est difficile, il faudrait prêter une attention particulière aux solutions innovantes permettant d'améliorer l'efficacité. Les territoires ruraux aussi pourraient tirer profit d'une mobilité facile d'accès et économique.

Destinataire

- Grand Conseil