

Intervention parlementaire. Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention: 170-2015
Type d'intervention: Motion
Motion ayant valeur de directive: ☐
N° d'affaire: 2015.RRGR.589

Déposée le: 03.06.2015

Motion de groupe: Non
Motion de commission: Non
Déposée par: Hofmann (Bern, PS) (porte-parole)

Cosignataires: 15

Urgence demandée: Non
Urgence accordée: Non

N° d'ACE: 1384/2015 du 18 novembre 2015
Direction: Direction de la justice, des affaires communales et des affaires ecclésiastiques
Classification: –
Proposition du Conseil-exécutif: **Rejet**



Magasins de la grande distribution: introduction d'une taxe d'écomobilité

Le Conseil-exécutif est chargé de présenter un projet législatif au Grand Conseil, qui prévoit les règles suivantes :

1. Le canton doit pouvoir prélever une taxe annuelle auprès des entreprises de la grande distribution à partir d'une taille à déterminer. Les recettes dégagées par cette taxe seront affectées au cofinancement des mesures les plus aptes à favoriser sur place l'écomobilité (déplacements à pied, à vélo et en transports publics). La taxe sera proportionnelle au chiffre d'affaires et son montant sera supérieur au coût complet de la construction et de l'exploitation des places de stationnement proposées par le magasin à sa clientèle.
2. Les magasins qui peuvent prouver que le coût de la construction et de l'exploitation des places de stationnement est entièrement couvert par la taxe de stationnement exigée de la clientèle sont exonérés de la taxe d'écomobilité. Les places de stationnement réservées aux personnes handicapées sont elles aussi exonérées.

3. Dans les zones à moins forte densité de population, la taxe d'écomobilité sera affectée de préférence aux lignes de transport public dont le financement est sinon impossible ou qui sont menacées de fermeture.

Développement :

Le compte routier suscite régulièrement le débat. Selon le lobby routier, l'Etat encaisserait plus des automobilistes qu'il ne dépense pour la construction et l'entretien des routes. Cette position se reflète, dans son paroxysme le plus aigu, dans l'initiative vache à lait actuellement en discussion. A l'opposé, certains affirment que les communes dépensent des milliards de recettes fiscales pour les routes, sans contrepartie équitable de la part des automobilistes. Or, curieusement, ces flux financiers sont presque toujours occultés. Les opposants de l'initiative vache à lait avancent également l'argument des coûts externes du trafic individuel motorisé. En effet, si on prend ces coûts en compte, on voit bien que les vaches à lait, ce ne sont pas les automobilistes.

Le débat a cela de frappant qu'on omet systématiquement de mentionner les nombreux cas dans lesquels les automobilistes bénéficient du subventionnement croisé de la part des autres usagers. Dans certains cas, le subventionnement croisé est le fait de l'Etat, mais souvent, il est le fait des particuliers. La présente motion entend intervenir dans ce second cas de figure, celui dans lequel les enseignes de la grande distribution subventionnent leur clientèle se déplaçant en voiture sur le dos de celle empruntant les transports publics ou se déplaçant à pied ou à vélo. Si ces phénomènes étaient pris en considération dans le compte routier, l'initiative vache à lait n'aurait aucune chance.

On peut citer le projet de la Migros sur la Breitenrainplatz comme exemple de ce que la présente motion permettrait d'éviter. Le projet, dont le coût s'élève à 60 millions de francs, prévoit la construction du magasin Migros ainsi que de 53 appartements et d'entreprises de service au rez-de-chaussée.

Il est prévu d'aménager, pour des millions très certainement, 57 places de stationnement au sous-sol pour la clientèle de la Migros. Le stationnement sera certainement gratuit la première heure : c'est la réponse que les responsables de la Migros ont donnée à ma question concernant les taxes de stationnement. A partir d'une heure de stationnement, le tarif augmenterait pour dissuader les automobilistes qui ne font pas leurs achats à la Migros. Dans les cas normaux, le client ou la cliente de la Migros pourra se garer gratuitement. La Migros indique qu'elle s'aligne ce faisant sur ce qui se pratique dans le quartier, en l'occurrence la Coop de la Breitenrainplatz.

Celui ou celle qui se rend à pied dans son grand magasin paie son kilo de carottes le même prix que le client ou la cliente en voiture, mais celui-ci ou celle-ci a droit à un bonus : une place de stationnement gratuite. La présente motion permettrait de corriger cette distorsion du marché (voulue dans ce cas).

Si le montant de la taxe doit être « supérieur au coût complet de la construction et de l'exploitation des places de stationnement proposées par le magasin à sa clientèle », c'est parce que les mesures supplémentaires d'écomobilité profiteraient aussi aux automobilistes. Cela inciterait aussi les magasins de la grande distribution à exiger des taxes de stationnement réalistes de leur clientèle.

Dans une intervention déposée le 2 mars 2005, j'avais posé des questions sur le subventionnement croisé. Dans sa réponse, le Conseil-exécutif avait cité une motion (102/1999 Breitschmid) qui réclamait l'édiction de bases légales introduisant la gestion des places de stationnement. La présente motion poursuit le même objectif, mais par d'autres voies.

Réponse du Conseil-exécutif

La motion aborde un thème important de l'actuelle politique des transports. Comme l'indique à juste titre le motionnaire, la question de savoir si et dans quelle mesure les frais engendrés par un acteur sont à sa charge ou si d'autres acteurs du marché ou la collectivité doivent les supporter a fait l'objet d'innombrables analyses et débats politiques. Le thème de la motion a déjà donné lieu à de précédentes interventions parlementaires, parmi lesquelles figure une interpellation déposée par le motionnaire (motion 102/1999 Breitschmid, interpellation 236/2004 Hofmann).

L'objet et les modalités de réalisation de la motion suscitent certaines réserves. Selon ses propres considérations, le motionnaire se réfère à un cas isolé dans lequel le marché ne joue probablement aucun rôle. Au vu du nombre élevé des distorsions et de l'opacité du marché, il semble peu probant de se focaliser exclusivement sur la problématique du stationnement, d'autant plus que la motion serait relativement compliquée à mettre en œuvre.

Le calcul du montant de la taxe aussi bien que l'affectation des recettes dégagées entraîneraient des difficultés pratiques considérables. En raison des changements constants que connaît le commerce de détail, il est justement très difficile de fixer un critère qui déterminerait à partir de quand un magasin a atteint la taille critique et, partant, est soumis à la taxe. De plus, il faudrait prendre en compte les spécificités locales afin d'optimiser la mise en œuvre du projet, ce qui va à l'encontre d'une solution au niveau cantonal. En outre, il convient de supposer que la détermination des montants à couvrir impliquerait des charges supplémentaires pour les magasins qui, à leur tour, se traduiraient par une augmentation des frais encourus par les consommateurs finaux.

Si financer les transports publics des régions périphériques au moyen des recettes dégagées par la taxe, comme le propose le motionnaire, semble être une idée défendable en théorie, elle ne saurait toutefois produire l'effet escompté dans la réalité pour les raisons suivantes: d'une part, l'offre insuffisante en matière de transports publics n'est qu'une des raisons qui poussent les individus à privilégier le trafic individuel motorisé et, d'autre part, les stratégies nationales et cantonales en matière de transports publics ont pour objectif d'assurer en priorité le financement des transports publics là où la demande est suffisamment forte en moyenne annuelle. Il s'agit ici d'un argument décisif compte tenu de la nécessité d'utiliser efficacement le peu de ressources disponibles.

À l'heure actuelle, il n'existe pas de base légale cantonale relative au prélèvement de taxes de stationnement. Ni le système actuel de pondération des trajets ni la loi sur l'aménagement du territoire révisée (qui servira de base pour le pilotage des projets générant un trafic important à l'avenir) ne prévoient que les plans d'affectation fixent des redevances assimilables à des «peines conventionnelles» en cas de dépassement de certaines limites. Les dispositions légales et les règles en matière d'aménagement actuelles permettent néanmoins au canton de fixer des exigences à respecter pour les projets générant une importante fréquentation en vue de produire un effet sur le trafic. A cette fin, le canton examine de manière globale le projet quant à ses ré-

percuſsions ſur l'infrastructure, le territoire et l'environnement et l'autorise, le cas échéant ſous réſerve des prescriptions en matière de police des constructions. Quoi qu'il en ſoit, un accord prévoyant une indemnisation pour compenser les répercuſsions indésirables d'un projet reſte poſſible entre les exploitants d'installations et les communes.

Quand bien même la taxe pourrait être calculée et perçue de la façon proposée par le motionnaire, ſelon Conseil-exécutif, il n'y aurait aucune garantie que les effets visés ſoient atteints. Le choix du moyen de transport ne dépend pas uniquement du prix du ſtationnement; d'autres facteurs entrent également en ligne de compte. De plus, l'expérience prouve que le tarif de ſtationnement doit atteindre un certain montant pour influencer le comportement des automobilistes. En vue d'éviter les effets indésirables comme le trafic d'évitement ou de recherche, il eſt par ailleurs néceſſaire que de telles mesures ſoient liées à un plan local de circulation. Ce pilotage relève eſſentiellement de la compétence des communes et des villes qui peuvent prendre des mesures en ſe baſant ſur leur connaissance des beſoins locaux. Dans l'eſpace rural ou dans les zones de collines et de montagne, le problème ſe fait une fois de plus ſentir de manière plus aiguë que dans les centres urbains en raiſon des poſſibilités d'évitement exiſtantes. Il faut pouvoir réagir de manière adaptée à chacune des ſituations. Dans cette optique, cela n'a donc pas de ſens d'introduire une diſpoſition cantonale comme le ſouhaite le motionnaire.

L'accroissement de la part des transports publics et de la mobilité douce dans la répartition modale conſtitue un objectif du Conseil-exécutif, en particulier pour les centres urbains. La prise de mesures efficaces implique de trouver une ſolution globale tenant compte de l'ensemble des facteurs. Le Conseil-exécutif eſtime qu'il n'eſt pas approprié de ſe focaliſer ſur une mesure qui n'a qu'une portée très limitée et qui, de plus, eſt difficile à appliquer.

Destinataire

- Grand Conseil