



Intervention parlementaire

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 : du
Direction : Direction des travaux publics et des transports
Classification : -
Proposition du Conseil-exécutif : **Sélectionner**

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.

Destinataires

- Grand Conseil