

Date de dépôt : 24 août 2015

Rapport

de la Commission des transports chargée d'étudier le projet de loi de M^{mes} et MM. Thomas Wenger, Caroline Marti, Roger Deneys, Christian Frey, Cyril Mizrahi, Salima Moyard, Isabelle Brunier, Irène Buche ouvrant un crédit d'étude préliminaire de 108 000 F sur les impacts de l'introduction d'un péage urbain pour l'avenir des transports publics à Genève

Rapport de majorité de M. Bertrand Buchs (page 1)

Rapport de minorité de M. Patrick Lussi (page 23)

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M. Bertrand Buchs

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission de transports a examiné le PL 11593 lors de ses séances des 3, 17 et 24 mars, des 14 et 28 avril, ainsi que du 26 mai et du 9 juin 2015 sous la présidence de M. Pascal Spuhler.

Le procès-verbal a été tenu par M^{me} Agnès Cantale et MM. Tazio Dello Buono et Grégoire Pfaeffli, que nous remercions pour la qualité de leur travail.

Mémorial

Ce projet de loi a été déposé le 31 janvier 2015. Il a été renvoyé, sans débat, à la Commission des transports, lors de la séance du Grand Conseil du 19 février 2015.

Présentation du PL 11593 par M. Thomas Wenger (premier signataire)

Il est ici question d'un crédit d'étude et non de l'instauration définitive du péage. Il n'y aura pas de péage urbain, au niveau genevois, avant 2020, donc pas avant l'entrée en fonction du CEVA.

La somme de 108 000 F inscrite dans ce PL correspond au coût de l'étude faite à Berne, sur la possibilité d'un péage urbain, plus la TVA.

Le trafic dans l'agglomération genevoise est proche de la saturation. Il engendre des problèmes de pollution atmosphérique et sonore, qui ont un impact non négligeable sur la santé de nos concitoyens, sans oublier le stress accumulé à passer de longues minutes dans les bouchons.

Si nous ne prenons pas rapidement des mesures visant à réguler et à diminuer le trafic, la situation deviendra incontrôlable en sachant que la population va augmenter de 100 000 habitants à l'horizon 2030.

Il est donc nécessaire que l'on mette en place une politique apportant un changement radical de paradigme en matière de mobilité. Le péage urbain n'est pas le seul moyen envisagé par les signataires du PL. Il y aura le RER franco-valdo-genevois, l'extension des lignes de tram, la promotion de la mobilité douce, la construction de P+R, et l'élargissement de l'autoroute de contournement.

Les ressources engendrées par le péage seraient destinées au développement des transports publics, à la réduction du prix du ticket, voire même à sa gratuité.

Une étude faite en 2014 à la demande du Crédit Suisse portait du postulat qu'il fallait en théorie élargir les axes routiers. Mais les auteurs ont constaté que l'agrandissement des voiries augmentait le trafic. Ils citaient comme exemple le cas du tunnel de Baden où il a été constaté un accroissement de 36% du trafic. Les auteurs concluaient que l'approche la plus efficace serait l'instauration d'un système de péage.

Il existe de nombreux exemples de péage urbain dans le monde : Londres, Stockholm, Milan, Singapour, etc. A Milan, on a constaté une diminution de 28 % du trafic, la demande de stationnement a baissé de 10%, la productivité des transports professionnels a augmenté de 10%, le nombre d'accidents a diminué. La concentration de particules fines a diminué de 10% et celle du CO₂ de 35%. Les transports publics ont gagné en vitesse et en fréquentation.

M. Wenger précise qu'il faudra déterminer le mode de péage pour Genève : soit un péage type cordon, soit un péage de zone. Il est plutôt favorable à ce dernier système, où le contrôle serait effectué par des caméras. Le prix pourrait être fixé entre 5 et 10 F, avec la possibilité d'abonnement

mensuel ou annuel et une exonération complète pour les deux-roues, les transports professionnels et les services d'urgence. Les résidents de la zone bénéficieraient d'un rabais de 90%. Les TPG seraient à un prix abordable, voire gratuits, leurs fréquences augmentées.

Audition de MM. Gianluigi Giacomel et Giuseppe Pini (Observatoire Universitaire de la Mobilité, Université de Genève)

Ils relèvent qu'ils se sont d'abord demandé si une somme de 100 000 F serait suffisante pour mener à terme une étude valable. Ils sont arrivés au constat qu'il est difficile de mener une recherche complète et fouillée avec ce budget.

Ils précisent que si la taxe fonctionne, alors on observera une réduction de la pollution, du trafic et du bruit. En revanche, l'objectif de récolter l'argent pour le redistribuer ne pourra être simultanément atteint. Car si la taxe provoque l'effet escompté, à savoir une réduction du trafic, cela signifie que de moins en moins de personnes la paieront et par conséquent il y aura de moins en moins d'argent à redistribuer. C'est ce qui a été observé à Londres. La taxe avait si bien fonctionné, que les 300 bus supplémentaires prévus n'ont pu être insérés dans le réseau, faute de financements. Il manquait 55 millions de livres sterling. Ils ont donc augmenté la taxe, puis la stratégie a été d'élargir le périmètre où la taxe était prélevée.

Ils mettent en garde la commission contre l'idée de chercher à atteindre deux objectifs trop différents.

En ce qui concerne l'étude, la première difficulté réside dans le fait qu'elle porterait sur plusieurs périmètres. Il faudra tenir compte de deux zones, A et B, mais aussi des effets induits, ce qui nécessite d'avoir un périmètre de contrôle à l'extérieur de la zone de péage.

La seconde difficulté découle de la simulation de plusieurs prix. Plusieurs catégories de personnes paieront la taxe, et il faudra observer l'élasticité-prix du transport qui correspond à la sensibilité des individus aux fluctuations du montant. Il s'agit là de données nécessaires pour évaluer si le péage est une bonne mesure pour Genève. Il s'agit donc d'une véritable difficulté. Il est relativement aisé d'interroger les personnes pour ce qui est du court et du moyen terme. Mais dès qu'une mesure est étendue dans le temps, les personnes ajustent leur comportement, et l'on ne peut pas prévoir leurs réactions.

Ils précisent que tout ce qui a été constaté ailleurs ne vaut pas pour Genève. Ils soulignent qu'à Londres, une baisse de la circulation et de la pollution avait pu être observée dans un premier temps. Mais aujourd'hui, on

est revenu au même niveau. Il faudra également tenir compte de l'amélioration de la technologie automobile qui aura un impact sur le bruit et la pollution.

Pour terminer, ils mettent en garde les commissaires sur le constat que le péage urbain est une mesure de dernier recours et qu'il y a toute une série d'autres mesures qui doivent entrer en ligne de compte. Une seule décision en termes de mobilité, déconnectée du reste de la problématique, ne sert à rien. Il convient de considérer des mesures complémentaires.

Ils se disent à disposition pour faire une telle étude mais ils déclarent que 100 000 F semblent un peu juste, sans avancer d'autres propositions de prix.

Audition de M^{me} Nathalie Hardyn, présidente du GTE (Groupement Transports et Economie) et de M. Henri-Pierre Galletti, membre du bureau du GTE et président de l'association du Touring Club Suisse

D'entrée, ils déclarent être opposés au PL 11593 pour diverses raisons. La première est qu'il existe une bibliothèque entière d'études sur les effets du péage urbain et que la Confédération prévoit de publier cette année une nouvelle étude sur le Mobility Pricing.

Techniquement, un péage urbain est un projet difficile et onéreux à mettre en place, les coûts de gestion sont importants.

Juridiquement, la porte pour la mise en place d'un tel péage est quasiment fermée.

Politiquement, le contexte n'y est pas favorable au niveau fédéral. Le Parlement fédéral avait d'ailleurs retiré ce point du programme du Conseil fédéral pour sa législature de 2007 à 2011.

En ce qui concerne la population, le refus de la taxation de l'énergie et le refus de l'augmentation de la vignette autoroutière donnent à penser que la population ne désire pas une mobilité plus chère. En 2004, une étude a été menée par le Centre d'Evaluation des Choix Technologiques sur l'acceptation par la population du péage urbain. Les principales conclusions montraient qu'il y avait une part significative des propriétaires de commerces plutôt encline à rejeter ce projet. Les opposants aux péages étaient nettement majoritaires dans le groupe de discussion de la banlieue genevoise, et en relative minorité dans celui de la Ville de Genève.

D'un point de vue économique, on constate un impact négatif. Deux études (Chambre de Commerce de Londres en 2005 et Federation of Small Business en 2008) démontrent que l'impact est davantage négatif pour les PME que pour les entreprises. Dans le sondage effectué par la Chambre de

Commerce de Londres, 84% des répondants indiquaient souffrir de chutes de recettes depuis l'introduction du péage, 63% rapportaient une baisse de leur clientèle et 92% estimaient que le péage n'avait pas eu d'effet bénéfique pour leurs affaires.

Pour Stockholm, cela représentait 212 millions d'investissement, 50% des recettes sont dévolues à l'exploitation du système et le bilan économique d'après la revue Transport conclut à une perte additionnée économique qui est de l'ordre de 183 millions de francs par année.

En ce qui concerne notre canton, un péage urbain devrait être discuté seulement lorsque toutes les autres mesures de modification de la mobilité seront mise en place. Pourquoi obliger les automobilistes à payer alors que l'on ne leur donne pas d'autres possibilités de contournement du centre de Genève ou de P+R en périphérie.

Le GTE est également opposé à une augmentation du financement croisé entre les transports individuels motorisés et les transports en commun et à la gratuité des TPG. Ils ajoutent qu'un tel péage urbain représenterait un impôt supplémentaire pour les automobilistes qui paient déjà 11 milliards de francs à la collectivité (pour toute la Suisse).

Si, toutefois, la commission devait voter en faveur de l'entrée en matière, le GTE souhaiterait que plusieurs modifications soient apportées. Notamment que le trafic professionnel soit exonéré de la taxe ainsi que le trafic diplomatique, les deux-roues motorisés, les véhicules électriques et les véhicules d'urgence.

Audition de M. Ulrich Seewer, auteur de l'étude pour un péage urbain à Berne (cf. document annexé à ce rapport)

La question du péage urbain s'est posée à Berne à cause d'une nette augmentation du trafic motorisé et de projections à 2030 prévoyant une augmentation de 56% des transports publics et de 21% des transports individuels motorisés.

De plus, les auteurs avaient constaté que la mesure avait été efficace à Stockholm et qu'elle permettait de rapporter de l'argent.

Ils ont envisagé divers scénarios, notamment dans le cas où la taxe serait fixée à 5 F/jour ou à 9 F/jour. Ils ont décidé que le prix ne devait pas être supérieur à celui d'une carte journalière pour les transports publics.

L'étude comporte une seule zone délimitée dans la région de Berne. Le cœur urbanisé de Berne est donc complètement concerné. Tout le monde paie le même prix, peu importe le trajet qu'il fait, à partir du moment où il franchit

la frontière de la zone (une exception : le transit sur la route nationale, conformément aux exigences de l'OFROU).

Les résultats montrent une réduction du trafic dans tout le canton (de 2,8% des transports individuels motorisés lorsque la taxe est fixée à 5 F et de 4,7% lorsqu'elle est fixée à 9 F) et une augmentation de la fréquentation dans les transports publics, des vélos et des piétons.

L'investissement serait de 30 millions, les recettes estimées entre 260 à 405 millions par an. Par conséquent, l'investissement serait rapidement amorti, mais il ne faut pas oublier qu'un péage urbain nécessite un investissement conséquent dans l'offre de transports publics.

M. Seewer conclut qu'un péage urbain aurait des impacts considérables sur le volume du trafic, et ce sur l'ensemble du canton. Il faudra donc augmenter la capacité des transports publics. D'un point de vue financier, les recettes dépasseront les coûts, mais elles seront réinvesties dans les transports publics. Pour ce qui est de l'aspect juridique, la réalisation serait possible, mais nécessiterait des changements de règlements et de lois au niveau communal et cantonal. De toute façon, il faut en premier attendre le feu vert des autorités fédérales.

L'étude s'est terminée en 2012 (elle a coûté 100 000 F), pour le moment les travaux ont été suspendus dans l'attente d'une décision fédérale.

M. Favre, secrétaire général adjoint du DETA, ajoute qu'à Berne il faut au minimum 20% de taux de couverture pour recevoir un financement public. De plus, le réseau d'irrigation du S-Bahn est incomparable à celui de Genève, puisqu'il comporte 10 lignes. D'un autre côté, leur territoire est beaucoup moins compact puisqu'aussitôt en dehors de Berne on se retrouve à la campagne.

Audition de M^{me} Sandrine Salerno, conseillère administrative, et de M. Guillaume Barazzone, conseiller administratif, Ville de Genève

Ils déclarent que le Conseil administratif de la Ville de Genève accueille favorablement le projet. Ils rappellent qu'il s'agit de la commune la moins motorisées du canton. S'agissant des déplacements en ville, 28% se font en voiture, 17% avec les TPG et 48% à vélo ou à pied. 36% des ménages ne possèdent pas de voiture.

Ils souhaitent que l'Etat poursuive dans sa politique de développement des P+R en périphérie et d'une tarification encourageant l'usage des TPG. Ils désirent qu'il y ait à l'échelle cantonale un plan des déplacements urbains définissant une hiérarchie des modes de transports.

Ils ajoutent que dans la mesure où il y a un consensus et qu'il s'agit d'une étude, la Ville devrait pouvoir participer financièrement, ou du moins entrer en matière.

M. Barazzone déclare que ce qui lui tient à cœur est la question de l'accès aux commerces. Selon lui, cet accès ne doit pas être empêché par une taxe trop élevée.

Audition de M. Luc Barthassat, conseiller d'Etat et président du DETA

Il indique que le Conseil d'Etat avait envisagé un péage pour la traversée de la rade. Ce genre de dispositif dépend d'une autorisation de la Confédération. La philosophie du Conseil d'Etat est de donner la priorité aux péages servant à rembourser des infrastructures. Il ajoute qu'il a rendez-vous avec M^{me} la conseillère Doris Leuthard pour discuter d'un péage urbain aux frontières cantonales.

Il ajoute être gêné par le fait que le projet de loi mette de côté toute réflexion sur la traversée du lac et se restreigne à la seule question des TPG. La Confédération paierait environ 50% de l'étude si Genève était retenu pour participer à une expérience pilote. A ce stade, il propose de suspendre ou de rejeter le PL, de manière à laisser de la place et du temps au canton pour discuter avec la Confédération.

En l'état, le canton de Genève n'a pas d'argent pour financer une telle étude.

Prise de position des partis

Les Verts indiquent que le principe d'une étude semble bon. Leur position future concernant un péage dépendra de cette étude. Ils désirent que l'étude propose plusieurs scénarios et prenne en compte la question du stationnement, en lien avec les transports publics. Ils se posent également la question de l'emprise sur le domaine public d'un tel péage urbain. Ils considèrent que faire un péage aux frontières du canton ou des communes suburbaines n'est absolument pas pareil. Pour terminer, ils signalent qu'ils sont dubitatifs sur le fait d'attribuer les recettes d'un péage à des coûts de fonctionnement des transports publics, ce qui va à l'encontre même du but du péage.

L'UDC est opposé à ce projet qu'il assimile à un nouvel impôt. Il existe déjà des mesures pour diminuer le trafic, il faut donc les utiliser.

Le PDC indique que la question du péage urbain doit être posée. Une étude est nécessaire avant de pouvoir prendre une décision en toute

connaissance de cause. La position finale du PDC dépendre des réponses apportées par cette étude.

Le MCG ne soutiendra pas ce PL car il n'a pas bien compris la position du conseiller d'Etat, M. Barthassat, et qu'il semble que l'Etat n'a pas besoin de cet argent.

Le PLR est partagé. D'un côté, il est nécessaire de mener une étude pour disposer de connaissances suffisantes. D'un autre côté, les 108 000 F du PL ne suffiront pas et l'aide proposée par les communes n'est pas évoquée. Dans ces conditions, le PLR ne souhaite pas disposer d'un projet au rabais qui ne fasse pas état de plusieurs scénarii. De plus, la possibilité d'éviter le centre doit être maintenue. Seule la traversée de la rade permettrait de contourner le péage urbain. Or, cette option n'est envisagée qu'à long terme. Enfin, l'étude porte sur « l'avenir des TPG », ce qui est trop étroit en n'englobant pas la réflexion sur la mobilité, de manière générale. Il n'est en effet pas certain qu'il faille lier les gains éventuels avec le fonctionnement des TPG.

Les Socialistes soutiennent, bien évidemment, ce PL. Ils relèvent que cette étude est nécessaire pour pouvoir définir le volume de trafic, la pollution atmosphérique et sonore et la demande en transports publics qui pourrait être engendrée. Tous les exemples analysés démontrent qu'il y a une diminution du trafic, de la pollution de l'air et du bruit et une augmentation de l'utilisation des transports publics. Berne a eu le courage de mandater une étude d'impact et Genève devrait en faire de même. Il convient de monter à la Confédération que Genève souhaite être moteur sur ce projet.

Les Socialistes vont proposer, en deuxième débat, des amendements qui iront dans le sens des interrogations du PL

Vote d'entrée en matière :

Pour : 7 (3 S, 1 Ve, 1 PDC, 2 PLR)

Contre : 6 (1 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Abstention : 1 (1 PLR)

L'entrée en matière est acceptée.

Deuxième débat

Titre

Vote du sous-amendement suivant :

« Projet de loi ouvrant un crédit d'étude préliminaire de **250 000 F** sur les impacts de l'introduction d'un péage urbain pour l'avenir des transports publics à Genève »

Pour : 10 (3 S, 1 Ve, 1 PDC, 2 PLR, 3 MCG)

Contre : 2 (2 UDC)

Abstentions : 2 (1 PLR, 1 EAG)

Le sous-amendement est accepté.

Vote de l'amendement suivant :

« Projet de loi ouvrant un crédit d'étude préliminaire de 108 000 (**250 000 sous réserve**) F sur les impacts de l'introduction d'un péage urbain.

Pour : 10 (2 S, 1 PDC, 4 PLR, 3 MCG)

Contre : 1 (1 Ve)

Abstentions : 4 (1 S, 1 EAG, 2 UDC)

L'amendement est accepté.

Article 1

Alinéa 1

Vote de l'amendement suivant :

« Un crédit d'étude de **250 000 F** (y compris renchérissement et TVA) **avec la possibilité pour une ou plusieurs communes de participer au financement** est ouvert au Conseil d'Etat en vue de mener une étude sur les impacts de l'introduction d'un péage urbain à Genève en matière de congestion du trafic, de pollutions, de coûts et de recettes. »

Pour : 9 (3 S, 1 Ve, 1 PDC, 1 PLR, 3 MCG)

Contre : 3 (3 PLR)

Abstentions : 3 (2 UDC, 1 EAG)

L'amendement est accepté ; par conséquent, le sous-amendement relatif au titre est validé et le titre est modifié comme suit :

« Projet de loi ouvrant un crédit d'étude préliminaire de 250 000 F sur les impacts de l'introduction d'un péage urbain. »

Vote sur la suppression de l'alinéa 2 :

Pour : 10 (3 S, 1 Ve, 1 PDC, 1 PLR, 3 MCG, 1 EAG)

Contre : –

Abstentions : 5 (3 PLR, 2 UDC)

L'alinéa 2 est supprimé.

Article 2

Alinéa 2

L'amendement suivant est proposé :

« Ce crédit sera réparti en tranches annuelles inscrites au budget d'investissement sous la rubrique (l'identification finale de la rubrique budgétaire sera effectuée au plus tard lors du vote du PL par le Grand Conseil). »

Pour : 9 (3 S, 1 Ve, 1 PDC, 1 PLR, 3 MCG)

Contre : 2 (2 UDC)

Abstentions : 4 (3 PLR, 1 EAG)

Troisième débat

Vote du PL dans son ensemble

Pour : 9 (3 S, 1 Ve, 1 PDC, 1 PLR, 3 MCG)

Contre : 6 (1 EAG, 3 PLR, 2 UDC)

Abstention : –

Le PL 11593 est accepté tel que modifié en deuxième débat.

Catégorie de débat : II, 40 minutes

Conclusions

La Commission des transports vous recommande d'accepter ce PL tel qu'amendé en deuxième débat.

Projet de loi (11593)

ouvrant un crédit d'étude préliminaire de 250 000 F sur les impacts de l'introduction d'un péage urbain

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève décrète ce qui suit :

Art. 1 Crédit d'étude

¹ Un crédit d'étude de 250 000 F (y compris renchérissement et TVA) avec la possibilité pour une ou plusieurs communes de participer au financement est ouvert au Conseil d'Etat en vue de mener une étude sur les impacts de l'introduction d'un péage urbain à Genève en matière de congestion du trafic, de pollutions, de coûts et de recettes.

Art. 2 Budget d'investissement

¹ Ce crédit sera réparti en tranches annuelles inscrites au budget d'investissement dès 2014 sous la rubrique [l'identification finale de la rubrique budgétaire sera effectuée au plus tard lors du vote du projet de loi par le Grand Conseil].

² Ce crédit sera réparti en tranches annuelles inscrites au budget d'investissement sous la politique publique J « Mobilité » (rubrique 06035000 313200).

Art. 3 Financement et charges financières

Le financement de ce crédit est assuré, au besoin, par le recours à l'emprunt, dans le cadre du volume d'investissement « nets-nets » fixé par le Conseil d'Etat, dont les charges financières en intérêts et en amortissements sont à couvrir par l'impôt.

Art. 4 Amortissement

L'amortissement de l'investissement est calculé chaque année sur la valeur d'acquisition (ou initiale) selon la méthode linéaire et est porté au compte de fonctionnement.

Art. 5 Suivi des travaux d'étude

Le Grand Conseil est régulièrement tenu informé de l'avancement de l'étude.

Art. 6 Loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat

La présente loi est soumise aux dispositions de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat, du 4 octobre 2013.

Canton de Berne

Péage urbain à Berne



Ulrich Seewer, Chef de l'Office des transports publics et de la coordination des transports du Canton de Berne

Commission des transports du Grand Conseil de la République et du Canton de Genève, 28 avril 2015

1

Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie du canton de Berne

Canton de Berne

Contenu

1. Péage urbain, pourquoi?
2. Objet de l'enquête
3. Impacts d'un péage urbain
4. Obstacles juridiques
5. Conclusion

2

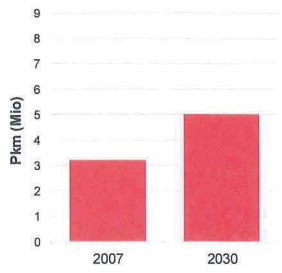
Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie du canton de Berne

1. Péage urbain pourquoi?

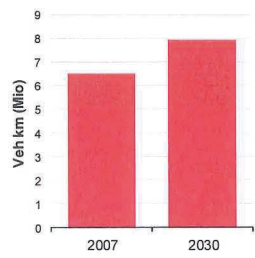
Augmentation du trafic



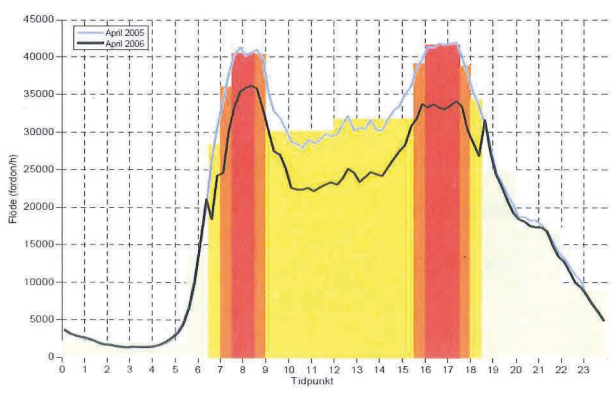
kilométrage transports publics
+ 56%



kilométrage TIM
+ 21%

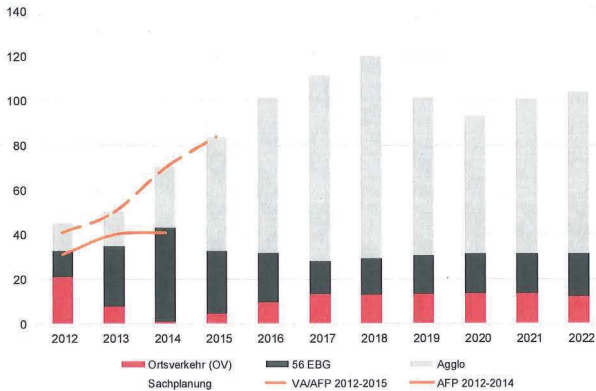


Impact aux heures de pointe



Canton de Berne

Investissements dans les transports publics (Mio. CHF)



5

Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie du canton de Berne

Canton de Berne

Attentes: Processus et conclusions

Un projet commun par les autorités communales, régionales et cantonales

- pas à pas
- experts
- politiciens

Conclusion:

- résultat clair
- Il faut une discussion au niveau politique

But: Rendre possible des expériences pilotes dans les agglomérations

6

Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie du canton de Berne

Canton de Berne

Controverses dans la presse

«Ein sehr mutiges Projekt»

on, Stadt und Region Bern wollen einen Roadpricing Pilotversuch durchführen. Meistens werde es aber bei der Umsetzung scheitern.



Autofahrer sollen tief in die Tasche greifen
In der Agglomeration Bern kommt das Thema Roadpricing wieder auf.

Einen Fünftel pro Tag für ein Fünftel weniger Autos



Christoph Anblicher
Redaktor

COMMENTAR
Bernhard Ott

Den Studien müssten man Folgen

Die Region Bern möchte einen Strassenzoll

Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie du canton de Berne

Canton Berne

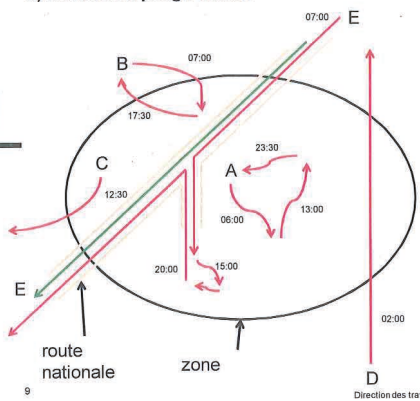
2. Objet de l'enquête

a) Vue d'ensemble

Analysé	Scénarios	Ne pas analysé
<p>Impacts</p> <ul style="list-style-type: none"> Sur le kilométrage: transports publics et TIM Sur le nombre de parcours: transports publics, TIM et mobilité douce Dans un périmètre et dans tout le canton 	<ul style="list-style-type: none"> Référence 2030 sans péage urbain Scénario 1: 5 CHF/jour Scénario 2: 9 CHF/jour 	<ul style="list-style-type: none"> Poids lourds Prix différenciés (heure, zone)

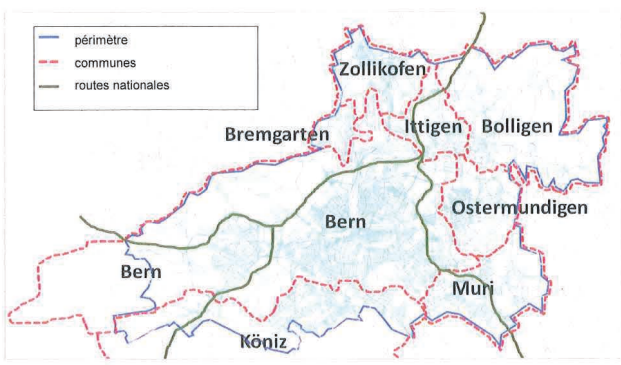


b) Modèle du péage urbain



- Tout le monde paie le même prix indépendamment de la durée, du nombre, de l'heure et de la distance du parcours
- exception: transit sur les routes nationales

c) périmètre



3. Impacts

a) Kilométrage



pro Werktag (2030)	Szenario 1 (5 CHF / Tag)		Szenario 2 (9 CHF / Tag)	
	MIV-Pkm	ÖV- Pkm	MIV-Pkm	ÖV- Pkm
Mit Roadpricing	2'386'000	3'781'000	2'099'000	4'026'000
Ohne Roadpricing	2'892'000	3'435'000	2'892'000	3'435'000
Relative Differenz mit / ohne Roadpricing (%)	-17.5 %	10.1 %	-27.4 %	17.2 %
Absolute Differenz mit / ohne Roadpricing	-505'000	346'000	-793'000	591'000

Genannte Zahlen: für das Roadpricing-Gebiet (ohne Autobahnnetz, nur bemautes Strassennetz).
 Werte inkl. Autobahnnetz: MIV-Pkm Szenario 1: -13,7% Szenario 2: -22,1%

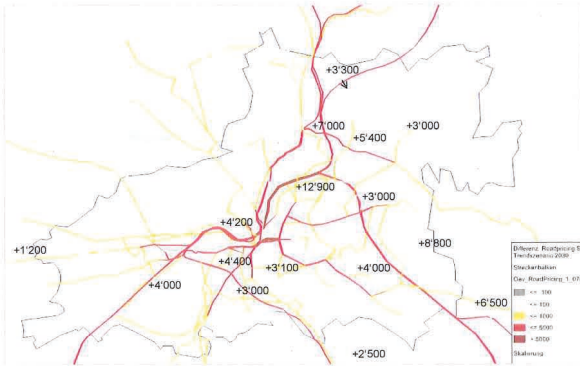
b) Impacts sur le nombre de véhicules (5 CHF/jour)



- réduction dans le périmètre de 20
- sur les routes nationales entre 6% et 12%
- plus de véhicules sur deux routes tangentielles

Canton Berne

c) Impacts sur les transports publics (5 CHF/jour)



13

Canton Berne

d) Kilométrage dans tout le canton de Berne



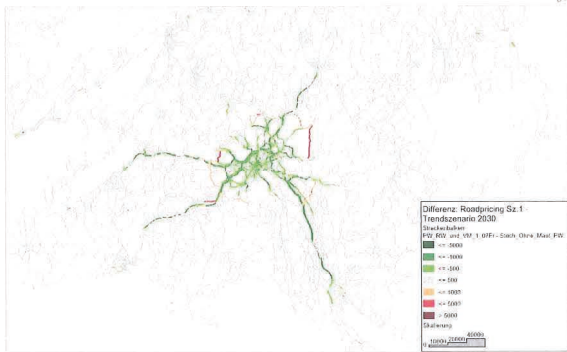
pro Werktag (2030)	Szenario 1 (5 CHF / Tag)		Szenario 2 (9 CHF / Tag)	
	MIV-Pkm	ÖV- Pkm	MIV-Pkm	ÖV- Pkm
Mit Roadpricing	50'536'000	23'795'000	49'551'000	24'430'000
Ohne Roadpricing	51'844'000	22'929'000	51'844'000	22'929'000
Relative Differenz mit / ohne Roadpricing (%)	-2.5 %	3.8 %	-4.4 %	6.5 %
Absolute Differenz mit / ohne Roadpricing	-1'308'000	866'000	-2'293'000	1'501'000

(*) Reduzierte MIV-Pkm: 55% innerhalb RP-Gebiet und 45% ausserhalb RP-Gebiet

14

Canton Berne

e) Impact sur le nombre de véhicules dans tout le canton (5 CHF/jour)



15

Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie du canton de Berne

Canton Berne

f) Rapport modal



Nombre de parcours

	Referenzszenario (Trend 2030)	Szenario 1 (5 CHF / Tag)		Szenario 2 (9 CHF / Tag)	
		Veränderung (Wege)	%	Veränderung (Wege)	%
pro Werktag (2030)					
MIV-Wege	4'357'000	-124'000	-2.8%	-206'000	-4.7%
ÖV-Wege	1'181'000	73'000	6.2%	122'000	10.4%
Velo-Wege	580'000	15'000	2.6%	26'000	4.4%
Fuss-Wege	1'550'000	35'000	2.3%	58'000	3.8%

Plus que la moitié des parcours sont transférés du TIM vers les transports publics

16

Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie du canton de Berne

Canton Berne

g) Coûts et recettes



investissements	coûts annuels	coûts annuels totaux (amortissements, intérêts, exploitation)
30 Mio. CHF	21 Mio. CHF /an	26 Mio. CHF /an

	scénario 1 (5 CHF/jour)	scénario 2 (9 CHF/jour)
Recettes	261 Mio. CHF /an	405 Mio. CHF /an

Les recettes dépassent les coûts.

Mais: Il faut investir dans les transports publics!

17

Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie du canton de Berne

Canton Berne

4. Obstacles juridiques

Niveau national:

- Une implémentation permanente nécessite une révision de la constitution
- Pour réaliser des expériences pilotes il faut une nouvelle loi fédérale



Niveau cantonal:

- Changement de le art. 65 de la loi cantonale sur les routes (LR)
- régler les détails dans une ordonnance cantonale

Municipalités:

- dépend de la réglementation au niveau cantonal

18

Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie du canton de Berne

Canton Berne

5. Conclusion

Trafic:

- Le péage urbain a des impacts considérables sur le volume de trafic
- Il y a des impacts sur le volume de trafic dans tout le canton
- Le trafic cherchant des détours reste limité
- Il faut augmenter la capacité des transports publics



Point de vue financier

- Les recettes dépassent clairement les coûts. Mais: Il faut investir dans les transports publics
- L'utilisation des recettes relève d'une décision politique

Point de vue juridique

- Un péage urbain est possible mais il faut quelques changements des bases légales au niveau national, cantonal et communal

19

Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie du canton de Berne

Canton Berne

Merci de votre attention!

Dr. Ulrich Seewer, Chef de l'Office des transports publics et de la
coordination des transports
031 633 37 12, ulrich.seewer@bve.be.ch



20

Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie du canton de Berne

Date de dépôt : 25 août 2015

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de M. Patrick Lussi

Mesdames et
Messieurs les députés,

D'emblée, notre minorité se demande si ce PL 11593 n'est pas prématuré, et s'il ne serait pas plus judicieux d'attendre que la Berne fédérale ait fini son étude pour lancer un tel projet étant considéré la modification de la constitution qu'impose la mise en place d'un péage urbain.

Lors des auditions, il est ressorti que la somme annoncée de 108 000 F ne permettrait pas une étude crédible. Une somme trois fois supérieure serait un minimum.

Il ressort également l'utopie et l'erreur fondamentale des auteurs de ce PL, qui demande un péage, donc une taxe visant deux objectifs différents soit réduire le trafic privé et financer les transports publics.

La finalité de ce projet de loi vise à financer les TPG par les recettes tirées du péage urbain.

Réaffirmons que le transport motorisé couvre largement ses coûts, que ceux-ci soient directs ou pas. Si l'on se réfère aux coûts globaux, les transports routiers et ferroviaires ont des dépenses à hauteur de plus de 90%.

Le taux de couverture global pour le rail s'établit à 66% alors qu'il reste à 90% pour la route.

Les voitures de tourisme couvrent leurs coûts globaux à plus de 90%, alors que les transports publics ne couvrent les leurs qu'à hauteur de 52%, sans les indemnités.

En conclusion, les véhicules individuels couvrent 90% de leurs coûts, tandis que les transports publics, sans aide de la collectivité, n'en couvrent que la moitié. Il y a déjà une couverture croisée qui s'effectue.

Notre minorité ne peut accepter, une fois de plus, la grave discrimination que s'autorisent certains partis à l'encontre des automobilistes, corvéables et ponctionnables à souhait.

Notre minorité refusera le PL et ses amendements.

L'arsenal législatif, fédéral et cantonal, actuel permet d'imposer, d'aménager, de restreindre voire d'interdire la circulation.

Si l'on veut restreindre le trafic parce qu'il pollue, dérange, importune, etc., la législation existe déjà et peut être adaptée.

Notre minorité estime que de mettre un péage consiste à revenir aux allégeances du Moyen Age.

Notre minorité s'oppose à tout nouveau péage, impôts déguisés, taxation confiscatoire à l'encontre des automobilistes qui, comme démontré, paient déjà bien au-delà de ce que coûte la circulation privée.

Mais, comme exprimé, notre minorité ne s'oppose pas à une régulation renforcée voire une restriction de circulation automobile, par les dispositions actuelles légales de modification de la circulation dans le centre-ville.

Notre minorité vous demande de refuser ce PL 11593.