

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

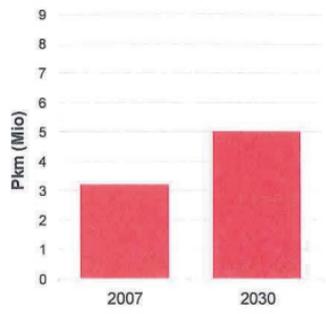
Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie du canton de Berne

# 1. Péage urbain pourquoi?

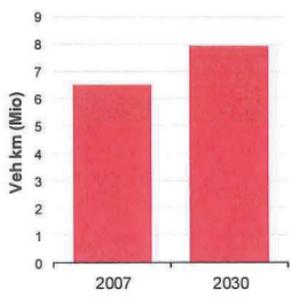
Augmentation du trafic



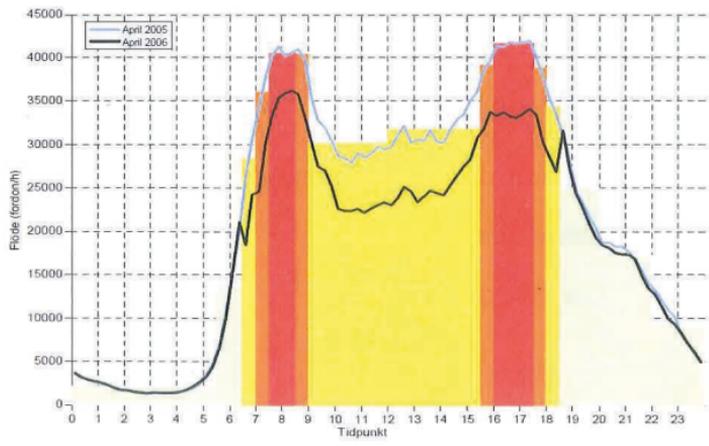
kilométrage transports publics  
**+ 56%**



kilométrage TIM  
**+ 21%**

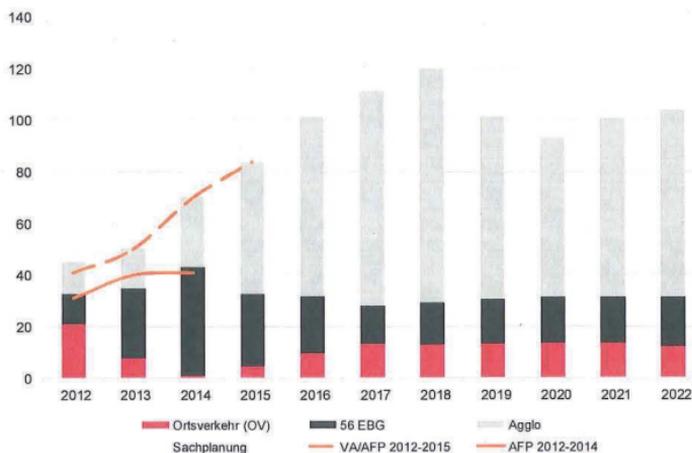


# Impact aux heures de pointe



## 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.

Das Verkehrsdepartement will die Einführung eines Roadpricing in der Agglomeration Bern durchsetzen. Die Kantone Bern und Thurgau sind ebenfalls an der Umsetzung beteiligt.

Einen Fünftel pro Tag für ein Fünftel weniger Autos

Kanton, Region und Stadt Bern wollen ein Roadpricing einführen. Die Kantone Bern und Thurgau sind ebenfalls an der Umsetzung beteiligt.



Christoph Anblicher  
Redaktor

Mehr melken

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



Canton Berne

### 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

9

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

Canton Berne

### c) périmètre

10

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

Canton Berne

### 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 bemautetes Strassennetz).

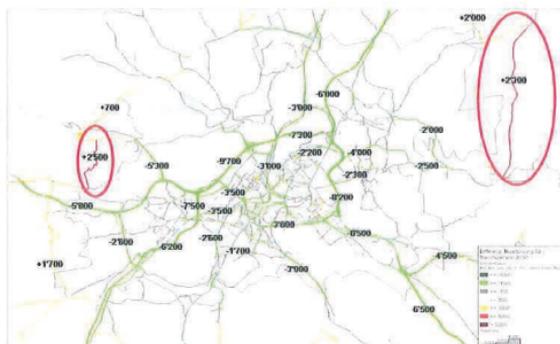
Werte inkl. Autobahnnetz: MIV-Pkm Szenario 1: -13,7% Szenario 2: -22,1%

11

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

Canton Berne

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



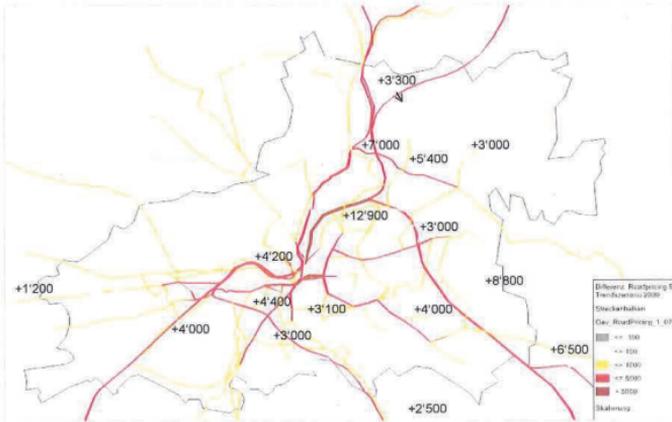
- réduction dans le périmètre de 20
- sur les routes nationales entre 6% et 12%
- plus de véhicules sur deux routes tangentielles

12

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

## Canton Berne

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



13

## Canton Berne

## d) Kilométrage dans tout le canton de Berne



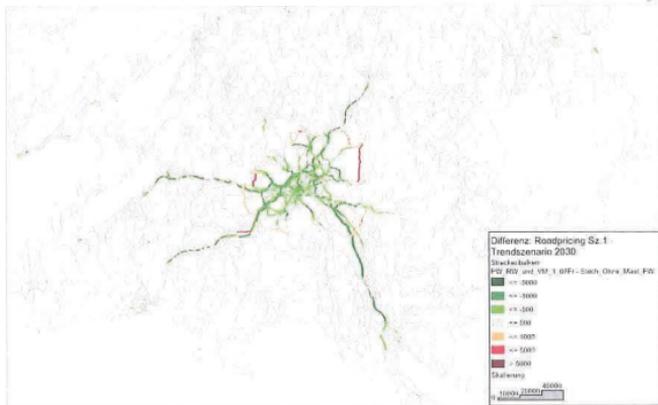
pro Werktag (2030)	Szenario 1 (5 CHF / Tag)		Szenario 2 (9 CHF / Tag)	
	MIV-Pkm	ÖV- Pkm	MIV-Pkm	ÖV- Pkm
Mit Roadpricing	50'536'000	23'795'000	49'551'000	24'430'000
Ohne Roadpricing	51'844'000	22'929'000	51'844'000	22'929'000
Relative Differenz mit / ohne Roadpricing (%)	-2.5 %	3.8 %	-4.4 %	6.5 %
Absolute 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](mailto:ulrich.seewer@bve.be.ch)



20

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