

**13 février 2011**

**Votation populaire cantonale**

**Message du Grand Conseil  
du canton de Berne**



**Arrêté du Grand Conseil  
concernant l'avis du canton  
de Berne sur la demande  
d'autorisation générale  
pour le renouvellement de  
la centrale nucléaire  
de Mühleberg**

(Page 2)

**Loi sur l'imposition  
des véhicules routiers  
(révision partielle)**

**1. Projet du Grand Conseil  
2. Projet populaire**

(Page 11)

## **Conséquences de la décision populaire**

Si le peuple approuve l'avis du canton, le Conseil-exécutif transmettra l'arrêté du Grand Conseil, favorable au remplacement de Mühleberg, aux autorités fédérales. Mais la loi n'oblige pas la Confédération à tenir compte de l'avis du canton.

Si le peuple rejette l'avis du canton, l'arrêté du Grand Conseil devient caduc. Le Conseil-exécutif avise les autorités fédérales que le peuple bernois s'est prononcé contre l'avis du canton favorable au remplacement de Mühleberg. Dans ce cas également, la loi n'oblige pas la Confédération à tenir compte de ce refus populaire.

## **Objet de la votation**

**Dans le cadre de la procédure d'autorisation générale menée par la Confédération, le canton de Berne a la possibilité de se prononcer sur le remplacement de la centrale nucléaire de Mühleberg et sur l'augmentation de sa puissance. Vous pouvez approuver ou rejeter le contenu de cet avis du canton.**

**► Le Grand Conseil vous recommande par 91 voix contre 53 et 7 abstentions d'approuver l'arrêté concernant l'avis du canton de Berne sur la demande d'autorisation générale pour le renouvellement de la centrale nucléaire de Mühleberg. L'avis prône la construction d'une nouvelle centrale.**

## **Informations et documents concernant la votation à l'adresse**

[www.be.ch/votations](http://www.be.ch/votations)

# Arrêté du Grand Conseil concernant l'avis du canton de Berne sur la demande d'autorisation générale pour le renouvellement de la centrale nucléaire de Mühleberg

## L'essentiel en bref

Mühleberg, située à l'Ouest de Berne, est une des vieilles centrales nucléaires de Suisse. C'est la raison pour laquelle elle doit être remplacée après 2020. La société Ersatz Kernkraftwerk Mühleberg AG a déposé une demande d'autorisation générale à la Confédération à l'automne 2008.

Conformément à la loi sur l'énergie nucléaire, la Confédération invite le canton de Berne à donner son avis. Le Grand Conseil s'est clairement exprimé en faveur du remplacement de la centrale de Mühleberg, décidant toutefois de soumettre cette question cruciale au vote populaire. Les citoyens et les citoyennes peuvent se rallier à l'avis du canton ou s'y opposer. La loi n'oblige toutefois pas la Confédération à suivre cet avis.

Le Grand Conseil est favorable à la construction d'une nouvelle centrale en remplacement de Mühleberg. Sans nouvelle installation, il est selon lui impossible de garantir la sécurité de l'approvisionnement en énergie de la population et de l'économie suisses. La fermeture annoncée des centrales de Beznau et Mühleberg va en effet entraîner après 2020 une baisse de la production indigène d'électricité. Or la demande va croissant. Par ailleurs, les contrats de livraison conclus avec les centrales françaises de Fessenheim et de Cattenom devraient expirer l'un après l'autre. Le manque en résultant va devoir être compensé. La nouvelle centrale de Mühleberg contribuera largement à combler l'insuffisance de l'offre qui s'an-

nonce. L'énergie produite dans cette nouvelle centrale, pauvre en CO<sub>2</sub>, permet de protéger le climat. Pour le Grand Conseil, la nouvelle centrale est également très importante pour l'économie du canton et l'emploi: la construction, l'exploitation et l'entretien de la centrale vont créer des emplois, les entreprises impliquées et le personnel de la centrale vont générer des recettes fiscales.

Une minorité du Grand Conseil et le Conseil-exécutif s'opposent à la construction d'une nouvelle centrale plus puissante en remplacement de Mühleberg. Il n'y aura pas d'insuffisance de l'offre car l'efficacité énergétique s'améliore sans cesse et les énergies renouvelables sont de plus en plus utilisées à la place du nucléaire. De plus, du courant vert peut être importé. La minorité voit dans le nucléaire une technologie dépassée, dangereuse et néfaste à l'innovation. Sans compter que la question du stockage définitif des déchets radioactifs n'est toujours pas réglée sur le plan politique. L'efficacité énergétique et les énergies renouvelables devraient créer plus d'emplois et générer plus de croissance dans le canton de Berne qu'une nouvelle centrale. Il ne s'agit pas seulement de remplacer la centrale de Mühleberg, mais de la remplacer par une installation nettement plus grande. Une grande partie de la production ne serait pas utilisée dans le canton de Berne.

## Le contexte

### La centrale aujourd'hui

La centrale de Mühleberg est située à environ 14 km de Berne, à l'Ouest. Elle est construite au bord de l'Aar, en aval du lac de Wohlén. Inaugurée en 1972, c'est la plus grande centrale de BKW FMB Energie SA (373 mégawatts). Elle compte parmi les vieilles centrales de Suisse. L'électricité produite à Mühleberg n'est pas utilisée uniquement dans le canton de Berne et correspond à environ 40 pour cent de la demande totale du canton.

La centrale est un gros employeur: 300 personnes environ y travaillent, quelque 200 autres sont employées chez les fournisseurs.

### Demande de remplacement

En novembre 2008, Ersatz Kernkraftwerk Mühleberg AG, une filiale de BKW FMB et du groupe Axpo, ou plus exactement de ses sociétés Nordostschweizerische Kraftwerke (NOK) et Centralschweizerische Kraftwerke (CKW), a déposé une demande de remplacement de la centrale de Mühleberg auprès de la Confédération. Les entreprises exploitantes partent du principe que Mühleberg devra être remplacée après 2020. A cette époque en effet, les livraisons des centrales françaises devraient prendre fin; l'offre risque de devenir insuffisante et il faut y remédier pour garantir la sécurité de l'approvisionnement en énergie. Les entreprises exploitantes et le Conseil fédéral estiment qu'en

plus de continuer de promouvoir l'énergie hydraulique, les nouvelles énergies renouvelables et l'efficacité énergétique, il faut construire une nouvelle centrale.

### Une nouvelle centrale, nettement plus puissante

C'est une centrale de la toute nouvelle génération qui doit être construite à la place de l'ancienne. Elle sera nettement plus puissante que l'actuelle installation (entre 1160 et 1740 mégawatts selon le type de réacteur). La nouvelle centrale ne sera plus refroidie avec l'eau de l'Aar, mais selon un système moderne, hybride. Le type de réacteur et le fabricant ne sont pas encore déterminés.

### Procédure d'autorisation

C'est la Confédération qui autorise l'ouverture de nouvelles centrales nucléaires. La procédure se déroule en trois étapes, l'autorisation générale, le permis de construire et l'autorisation d'exploitation. L'autorisation générale définit l'exploitant de la centrale, l'emplacement, l'objectif, les grandes lignes du projet ainsi que le taux maximal admissible d'exposition au rayonnement. Elle est accordée par l'Assemblée fédérale dont la décision est soumise au référendum.

Tous les cantons peuvent donner leur avis sur la demande d'autorisation générale, mais la loi n'oblige pas la Confédération à en tenir compte.

## La politique énergétique de la Suisse L'approvisionnement en énergie après 2020

La Confédération a élaboré quatre scénarios sur l'évolution de la politique énergétique de la Suisse ces 25 prochaines années. Le manque à produire résultant de la fermeture des vieilles centrales nucléaires après 2020 et l'expiration des contrats de livraison avec les centrales françaises peut être compensé par diverses mesures.

### Scénarios I à III: Poursuite de la politique actuelle ou nouvelles priorités

Le **scénario I** («Poursuite de la politique actuelle») prévoit la poursuite des mesures mises en œuvre pour la protection du climat. La consommation d'énergie totale baisse sous l'effet des économies de pétrole et de gaz, alors que la demande d'électricité augmente.

Dans le **scénario II** («Collaboration renforcée»), la coopération entre l'Etat et l'économie est renforcée et les prescriptions pour l'économie des ressources sont modérément resserrées.

Le **scénario III** («Nouvelles priorités») prévoit la définition de priorités au niveau mondial pour la protection du climat, l'efficacité énergétique et l'économie des ressources. Les mesures destinées à favoriser la pénétration des technologies nécessaires sur le marché sont renforcées, le prix du carburant devant, notamment, doubler et le prix de l'électricité augmenter de 50 pour cent en conséquence de nouvelles taxes incitatives.

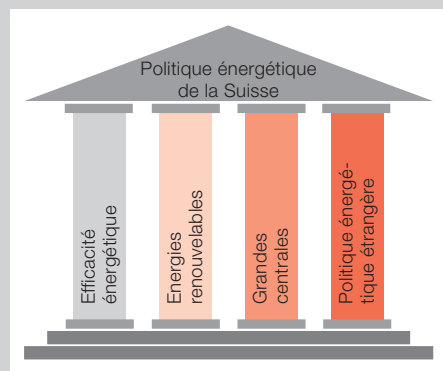
### Scénario IV: «Cap sur la société à 2000 watts»<sup>1</sup>

Le scénario IV doit conduire d'ici à 2100 à une société à 2000 watts. Comme dans

le scénario III, l'hypothèse de base est un changement de cap dans la politique énergétique. Il faut pour cela de nouvelles technologies et des changements structurels tels que l'augmentation du télétravail ou le doublement du volume de transport par rail. Les supports énergétiques changent progressivement. Pour le chauffage, l'énergie renouvelable devient le standard. Là encore, une taxe incitative est l'instrument central. Les prix de l'énergie augmentent davantage encore, les prescriptions pour l'efficacité énergétique sont renforcées et les délais pour leur réalisation, raccourcis.

### La politique énergétique du Conseil fédéral<sup>2</sup>

En référence à ces scénarios, le Conseil fédéral a décidé la réorientation de sa politique énergétique pour parer à la pénurie d'électricité annoncée. La stratégie suit le scénario II et s'appuie sur quatre piliers, à savoir l'efficacité énergétique, les énergies renouvelables, l'énergie nucléaire et la politique énergétique étrangère.



<sup>1</sup> Repris du Rapport des Perspectives énergétiques 2035, Synthèse de janvier 2007, pp. R10–R24

<sup>2</sup> Nouvelle politique énergétique du Conseil fédéral, 21.2.2007 ([www.bfe.admin.ch](http://www.bfe.admin.ch), Documentation/Communiqués)

## Avis du canton

Le Grand Conseil est favorable au remplacement de la centrale de Mühleberg qu'il juge nécessaire pour contribuer à assurer la sécurité de l'approvisionnement de la Suisse en électricité. Le remplacement de Mühleberg s'inscrit dans la droite ligne de la politique du Conseil fédéral.

### Garantir l'approvisionnement

La nouvelle centrale est nécessaire pour garantir l'approvisionnement de la population et de l'économie suisses. L'électricité est de plus en plus importante dans notre société. Grâce à la part élevée de l'énergie hydraulique, l'énergie produite en Suisse est pauvre en CO<sub>2</sub>. La fermeture des centrales de Mühleberg et de Beznau va faire baisser de 40 pour cent la production d'électricité. L'expiration des contrats de livraison avec les centrales nucléaires françaises va devoir en outre être compensée et l'augmentation de la demande couverte. Une partie pourra être récupérée grâce à l'augmentation de l'efficacité énergétique ou aux énergies renouvelables – solaire, éolienne et hydraulique. Pour garantir la sécurité de l'approvisionnement après 2020, le Grand Conseil pense qu'il est indispensable de construire une nouvelle centrale. Cette option a en outre l'avantage d'être favorable à la protection du climat puisqu'elle mise sur la production d'électricité pauvre en CO<sub>2</sub>.

### Un plus pour l'économie

Pour le Grand Conseil, la nouvelle centrale est également très importante pour l'économie du canton et l'emploi: la construction, l'exploitation et l'entretien de la centrale vont créer des emplois, les entreprises impliquées et le personnel de la centrale vont générer des recettes fiscales.

### La sécurité, c'est l'affaire de la Confédération

Ce sont les autorités fédérales qui sont chargées d'apprécier la sécurité. Le canton de Berne n'a aucune raison de remettre en cause l'appréciation de la Confédération.

### La position de la minorité

Une minorité du Grand Conseil est opposée au remplacement de la centrale de Mühleberg. La construction d'une nouvelle installation est inutile puisque l'offre d'électricité restera suffisante. La demande supplémentaire pourra être couverte par l'accroissement de l'efficacité énergétique et par les énergies renouvelables ou par l'offre de courant vert sur le marché. Le canton de Berne dégagera nettement plus de croissance et créera beaucoup plus d'emplois en promouvant les énergies renouvelables qu'en construisant une nouvelle centrale nucléaire. En effet, le savoir-faire nécessaire à la construction et à l'exploitation vient de l'étranger, tout comme le combustible, l'uranium. Pour la minorité, le nucléaire engendre des risques intolérables et la question du stockage définitif des déchets radioactifs n'est toujours pas réglée. La construction d'une nouvelle centrale se traduit en outre par la centralisation de la production d'électricité sur un seul site, ce qui peut compromettre l'approvisionnement en cas de panne. Le canton ne peut en outre pas se permettre financièrement la construction d'une nouvelle centrale, plus grande que l'ancienne de surcroît, car les risques ne peuvent pas être assurés à 100 pour cent, loin s'en faut. Le canton de Berne enverrait en outre un signal faussé aux pays émergents et aux pays du Tiers-Monde (propagation des armes et des déchets nucléaires).

## Arguments du Grand Conseil en faveur du projet

Le Grand Conseil recommande par **91** voix contre **53** et **7 abstentions** d'approuver l'arrêté du Grand Conseil concernant l'avis du canton de Berne sur la demande d'autorisation générale pour le renouvellement de la centrale nucléaire de Mühleberg.

- Le remplacement de la centrale de Mühleberg s'inscrit dans la droite ligne de la politique du Conseil fédéral. Les tarifs de l'énergie doivent être abordables pour l'économie.
- La demande d'électricité augmente ainsi que l'insuffisance attendue de l'offre, malgré les progrès techniques. L'électricité est de plus en plus une énergie cruciale.
- Nul ne conteste la nécessité de promouvoir les énergies renouvelables et l'efficacité énergétique. Il est toutefois douteux que l'énergie éolienne, l'énergie solaire et la biomasse suffisent à remplacer l'énergie nucléaire.
- L'importation de courant n'est pas une option, pour des motifs stratégiques et environnementaux.
- Si deux nouvelles centrales doivent être construites en Suisse, alors l'une doit l'être dans le canton de Berne.
- Il est plus urgent de réduire les gaz à effet de serre que de sortir du nucléaire.
- Le remplacement de Mühleberg a une grande importance pour l'économie. Il crée de nombreux emplois et augmente les rentrées fiscales.
- Les nouvelles centrales nucléaires sont rentables et financièrement viables. Les moyens financiers sont fournis par les grands producteurs d'électricité et le marché des capitaux suisse.

**pour**

**91 voix**

## Arguments du Grand Conseil contre le projet

- Le nucléaire implique des risques intolérables. Moins d'un millième seulement des risques est assuré.
- La question du stockage définitif des déchets radioactifs n'est toujours pas réglée et hypothèque l'avenir de nos enfants.
- Il n'y aura pas de pénurie d'électricité. Les énergies renouvelables, suisses et importées, et l'efficacité énergétique permettent de couvrir la demande supplémentaire.
- La promotion des énergies renouvelables et de l'efficacité énergétique crée plus de nouveaux emplois.
- L'extraction de l'uranium n'est pas neutre en CO<sub>2</sub>, cause des dégâts à l'environnement et se fait dans des conditions de travail inhumaines.
- Parler du remplacement de la centrale est erroné. La nouvelle centrale est quatre fois plus grande et crée des surcapacités.
- La construction d'une nouvelle centrale est impossible sans l'aide de l'Etat. La construction bloque la promotion des énergies renouvelables.

**contre**

**53 voix**

## **Arrêté du Grand Conseil concernant l'avis du canton de Berne sur la demande d'autorisation générale pour le renouvellement de la centrale nucléaire de Mühleberg**

---

*Le Grand Conseil du canton de Berne,*

vu l'article 79, alinéa 1, lettre c et les articles 61 et 62 de la Constitution du canton de Berne,

sur proposition du Conseil-exécutif,

*arrête:*

### **I.**

#### **Avis à l'intention de l'Office fédéral de l'énergie**

##### 1. Généralités

- Le canton de Berne est favorable au renouvellement de la centrale nucléaire de Mühleberg. Ce faisant, il soutient la stratégie énergétique du Conseil fédéral qui prévoit la construction de centrales nucléaires de remplacement.
- De plus, il est dans l'ordre des choses que le canton de Berne se prononce uniquement sur la demande d'autorisation générale pour le renouvellement de la centrale nucléaire de Mühleberg qui est située sur son territoire.

##### 2. Approvisionnement et importance sur le plan économique

- Le canton de Berne confirme qu'il est nécessaire de construire une nouvelle centrale nucléaire sur son territoire car il peut ainsi apporter une contribution importante à l'approvisionnement en énergie de la Suisse.
- Le renouvellement de la centrale nucléaire de Mühleberg est incontournable. Il permet de garantir la sécurité de l'approvisionnement pour la population et pour l'économie du canton de Berne et des régions voisines, la Suisse romande notamment. Par sécurité de l'approvisionnement, on entend un approvisionnement suffisant, sûr et à un prix avantageux. Le besoin en électricité augmente et les plus vieilles centrales nucléaires de Suisse (Mühleberg et Beznau) devront être fermées.
- Le renouvellement de la centrale nucléaire de Mühleberg permet de promouvoir une production nationale d'énergie quasiment exempte de CO<sub>2</sub>.



- Le renouvellement de la centrale nucléaire de Mühleberg joue un rôle important pour la politique économique et la politique de l'emploi du canton. Les emplois et les mandats liés à la construction et à l'entretien de l'installation ainsi que les impôts versés par les entreprises et les collaborateurs et collaboratrices sont importants pour l'économie bernoise.

### 3. Questions de sûreté

- Les autorités fédérales sont compétentes pour évaluer la sûreté des installations nucléaires. Le canton de Berne n'a aucune raison de remettre en question les résultats positifs de l'expertise de l'Inspection fédérale de la sécurité nucléaire (IFSN) ni la prise de position de la Commission fédérale de sécurité nucléaire (CSN).
- Dans le cadre de la procédure d'octroi du permis de construire à mener ultérieurement, il s'agira encore de répondre à des questions précises concernant la sûreté des installations qui sont pertinentes pour le canton (notamment l'organisation de l'intervention en cas d'accident majeur).

### 4. Aménagement du territoire

- Le renouvellement de la centrale nucléaire de Mühleberg est en principe compatible avec les objectifs en matière de développement territorial et avec le plan directeur du canton de Berne.

### 5. Aspects environnementaux

- Compétent en la matière, l'Office de la coordination environnementale et de l'énergie (OCEE) du canton de Berne a constaté que la description du projet et du site d'implantation ainsi que le rapport d'impact accompagnant la demande d'autorisation générale pour le renouvellement de la centrale nucléaire de Mühleberg suffisaient à évaluer l'impact du projet sur l'environnement au stade de la procédure de demande d'autorisation générale (1<sup>re</sup> étape de l'étude d'impact sur l'environnement). Sur la base des évaluations des services cantonaux compétents pour les différents secteurs relevant de la protection de l'environnement, l'OCEE arrive à la conclusion qu'aucun obstacle insurmontable ne s'oppose au projet.

### 6. Arrêté du Grand Conseil

- Le Grand Conseil a adopté le contenu de cet avis le 24 novembre 2010 par 91 voix contre 53 et 7 abstentions.

**II.****Soumission à la votation populaire obligatoire**

En vertu de l'article 62, alinéa 1, lettre *f* en relation avec l'article 61, alinéa 2 de la Constitution du canton de Berne, le présent arrêté est soumis à la votation populaire obligatoire.

Berne, 24 novembre 2010

Au nom du Grand Conseil,

le président: *Fischer*

la vice-chancelière: *Aeschmann*

# Loi sur l'imposition des véhicules routiers (révision partielle)

## 1. Projet du Grand Conseil

## 2. Projet populaire

### Objet de la votation

**Vous êtes appelés à vous prononcer sur une révision de la loi sur l'imposition des véhicules routiers. Le projet complète les critères d'imposition par un système de bonus/malus (bonifications et suppléments) destiné à encourager l'achat de véhicules neufs propres. La révision entraîne par ailleurs un allègement fiscal de 5,6 pour cent pour tous les détenteurs et détentrices de véhicules.**

**Le comité en faveur d'un allègement de l'imposition des véhicules routiers a déposé un projet populaire contre le projet du Grand Conseil qui réclame un allègement fiscal de 33,3 pour cent pour tous les détenteurs et détentrices de véhicules. Les bonus pour les véhicules à faible consommation de carburant sont réduits et les malus pour les véhicules plus polluants supprimés. La taxe sur les plaques professionnelles est réduite de moitié.**

► **Le Grand Conseil recommande aux citoyens et aux citoyennes**

- **d'adopter le projet du Grand Conseil et**
- **de rejeter le projet populaire.**

**Le Grand Conseil a adopté la révision partielle de la loi sur l'imposition des véhicules routiers par 105 voix contre 22 et 14 abstentions en novembre 2009.**

**Il recommande le rejet du projet populaire par 99 voix contre 35 et 0 abstention.**

### Qu'est-ce qu'un projet populaire?

10 000 électeurs et électrices du canton de Berne peuvent proposer la modification de projets législatifs et d'arrêtés de principe du Grand Conseil – autrement dit, présenter un projet populaire – sous la forme d'une variante. Si le projet populaire aboutit, il est soumis aux électeurs et électrices en même temps que le projet du Grand Conseil. Le corps électoral peut accepter l'un des deux projets et rejeter l'autre. Il peut aussi les accepter ou les rejeter tous les deux.

En cas d'acceptation des deux projets, une question subsidiaire permet de les départager, les électeurs et les électrices devant indiquer leur préférence. En cas de double non, la loi actuelle reste en vigueur.

## L'essentiel en bref

Les véhicules routiers sont imposés aujourd'hui en fonction de leur poids total: plus le véhicule est lourd, plus la taxe est élevée.

### Le projet du Grand Conseil

Le projet du Grand Conseil entend influencer sur l'achat de véhicules neufs: les véhicules présentant un bon écobilan et consommant peu de carburant bénéficieront d'allègements fiscaux durant l'année de leur première mise en circulation et les trois années suivantes. Les véhicules de la catégorie d'efficacité A donneront droit à un bonus de 60 à 80 pour cent, ceux de la catégorie B à un bonus de 20 à 40 pour cent. Les véhicules neufs polluants et gourmands en carburant (catégories E, F et G) seront par contre imposés plus lourdement (malus illimité pouvant atteindre 60 pour cent). Globalement, l'impact budgétaire des bonus et des malus sera nul. Etant donné que les véhicules légers dont la mise en circulation remonte à 20 ans ou plus ne répondent plus aux exigences écologiques actuelles, un malus de 20 à 40 pour cent est prévu. Les véhicules de collection (véhicules vétérans) sont exclus de cette réglementation et sont soumis à la taxe normale. Les véhicules électriques déjà en circulation bénéficieront d'un rabais illimité de 60 à 80 pour cent.

La taxe de base doit en outre passer de 36 à 34 centimes le kilo, ce qui équivaut à une baisse de 5,6 pour cent. Le manque à gagner sur les rentrées fiscales du canton de Berne sera d'environ 20 millions par an à partir de 2012.

### Le projet populaire

Le comité en faveur d'un allègement de l'imposition des véhicules routiers a déposé un projet populaire contre le projet du Grand Conseil. L'accent est mis sur la baisse de la taxe.

Les différences par rapport au projet du Grand Conseil sont les suivantes:

- La taxe de base passe de 36 à 24 centimes le kilo, soit une baisse de 33,3 pour cent.
- La taxe sur les plaques professionnelles (plaques de garage) baisse de 1000 à 500 francs.
- La taxe normale est réduite pour les véhicules qui présentent un bilan énergétique positif et appartiennent aux deux meilleures catégories d'efficacité (40 et 20%) ainsi que pour les véhicules à propulsion électrique munis d'une batterie (60%). Cette bonification s'applique durant l'année en cours ainsi que durant les trois années suivant la première mise en circulation.
- Aucun supplément n'est dû pour les véhicules appartenant à une autre catégorie d'efficacité et les véhicules vieux de 20 ans ou plus.

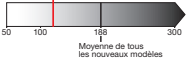
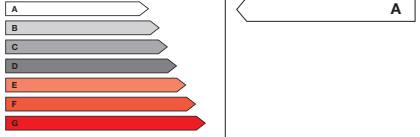
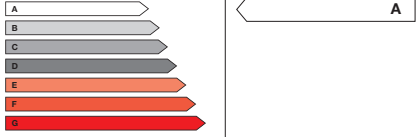
Le manque à gagner sur les rentrées fiscales du canton de Berne sera d'environ 120 millions par an à partir de 2012.

## Le contexte

### L'étiquetteEnergie

Toute personne soucieuse de protection de l'environnement et du climat et désireuse d'acheter une voiture neuve trouvera sur l'étiquetteEnergie les informations importantes concernant la consommation de carburant et les émissions de CO<sub>2</sub>. L'étiquette indique également si les véhicules diesel sont équipés d'un filtre à particules.

L'indication de la catégorie d'efficacité renseigne en outre sur la consommation relative. L'étiquette classe tous les véhicules proposés sur le marché en sept catégories d'efficacité de A à G. Cette classification permet de comparer entre eux les véhicules de même poids. Une voiture, petite ou grosse, peut être classée en catégorie A, la meilleure.

étiquetteEnergie	
<b>Marque</b> <b>Type</b> Carburant Transmission Poids à vide	Essence Manuelle 1271 kg
<b>Consommation de carburant</b> Moyenne: mesurée conformément aux prescriptions de la directive 80/1268/CEE <b>Emissions de CO<sub>2</sub></b> Le CO <sub>2</sub> est le principal gaz à effet de serre responsable du réchauffement planétaire	<b>5,2 litres / 100 km</b>  <b>121 grammes / km</b> 
<b>Rendement énergétique</b> Consommation de carburant rapportée à la moyenne de tous les types de véhicules de poids identique 	
<small>Des informations relatives à la consommation de carburant et aux émissions de CO<sub>2</sub>, incluant une liste exhaustive de l'offre de voitures neuves peuvent être obtenues gratuitement dans tous les points de vente ou consultées sur Internet à l'adresse <a href="http://www.etiquetteenergie.ch">www.etiquetteenergie.ch</a>.            La consommation de carburant et les émissions de CO<sub>2</sub> d'un véhicule dépendent également du comportement au volant et d'autres facteurs non techniques.</small>	

## **Les impératifs écologiques**

L'aggravation du réchauffement climatique exige l'adoption de mesures propres à faire baisser la consommation de carburant et les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules à moteur. Le problème ne doit pas intéresser seulement les fabricants de voitures et la classe politique, mais aussi les automobilistes.

## **Achats de véhicules neufs: faits et chiffres**

L'achat d'une voiture relève rarement de l'ordre exclusif du rationnel, mais l'émotionnel joue aussi un rôle, comme le confirment des études menées par l'EPF de Zurich. Par comparaison avec les autres pays d'Europe, les véhicules neufs achetés en Suisse sont les plus gros, les plus lourds et les plus puissants et aussi les plus polluants. L'achat d'un véhicule neuf a un gros impact sur la pollution, la consommation d'énergie et les émissions de CO<sub>2</sub>. Or, la durée de vie d'un véhicule est de 11 ans en moyenne ou 160 000 km.

La clientèle a aujourd'hui la possibilité de choisir, parmi l'éventail de véhicules du même type et de même apparence, une voiture dont l'efficacité énergétique est plus ou moins bonne. L'efficacité énergétique augmente ou baisse selon la motorisation. Etant donné que l'efficacité énergétique et les émissions de CO<sub>2</sub> ont un rapport direct, l'achat d'un véhicule peut avoir un effet positif non seulement sur la consommation de carburant mais aussi sur les gaz d'échappement respon-

sables de l'effet de serre. Ce qui importe, c'est que les consommateurs et les consommatrices soient bien conscients de l'impact de leur décision d'achat sur l'énergie.

## **Une taxe élevée dans le canton de Berne**

En comparaison intercantonale, Berne prélève une taxe élevée sur les véhicules à moteur. Cette affirmation ne vaut certes pas pour tous les véhicules ou plus exactement pour toutes les classes de poids et de puissance. Mais elle s'applique à la majorité des petites voitures et des véhicules de classe moyenne. Par contre, la taxe sur les lourds et puissants véhicules tout terrain (SUV), peu écologiques, se situe dans la tranche inférieure.

La plupart des cantons ont déjà adapté leur système d'imposition ou en débattent. La consommation d'énergie et les émissions de CO<sub>2</sub> sont au premier plan des préoccupations et dans certains cas, la taxe sur les véhicules lourds et puissants a été massivement augmentée.

La taxe cantonale représente environ cinq pour cent du coût annuel d'un véhicule. Circuler dans un véhicule présentant un bon bilan énergétique et consommant peu permet d'économiser sensiblement sur les frais de carburant.

Le barème actuel de la taxe reflète également la situation financière tendue du canton depuis le début des années 90.

## **La situation financière**

Les finances du canton de Berne traversent actuellement une passe difficile du fait de la crise économique mondiale et des charges supplémentaires qui s'annoncent. La planification actuelle prévoit des déficits du compte de fonctionnement et de grosses insuffisances de financement de plusieurs centaines de millions de francs par an à partir de 2012. La dette du canton avoisine les 6,5 milliards de francs, malgré une réduction continue. Les bons résultats comptables des dernières années s'expliquent en grande partie par une situation conjoncturelle stable et une faible charge d'intérêts.

Etant donné que les recettes fiscales réagissent toujours en décalage par rapport à la situation économique, les conséquences de la crise vont laisser des traces dans les finances bernoises ces prochaines années. A quoi viennent s'ajouter des charges supplémentaires sur lesquelles le canton n'a pas d'influence directe: la révision partielle de la loi sur l'assurance-maladie et la réforme du système de financement des soins vont alourdir le budget cantonal de quelque 300 millions par année. La crise financière et la crise économique pèsent également sur les assurances sociales et l'aide sociale. Le Conseil-exécutif entend en outre maintenir le niveau de l'investissement nettement au dessus de celui des années passées et contribuer ainsi à stabiliser la conjoncture. C'est dans ce contexte que le Conseil-exécutif a décidé d'élaborer un programme d'allègement de 200 millions de francs pour limiter le nouvel endettement structurel qui s'annonce.

## **Des investissements nécessaires dans les infrastructures routières**

Les revenus de l'imposition des véhicules routiers servent essentiellement à la construction et à l'entretien des routes.

Les prévisions montrent que les ressources nécessaires pour la construction et l'entretien des routes vont continuer d'augmenter ces prochaines années. Du fait des coupes budgétaires, d'importants projets pourraient ne pas être réalisés ou être retardés. Or, de nombreux ouvrages et routes devront impérativement être assainis ces prochaines années, l'accroissement du trafic et les intempéries ayant provoqué des dégâts. Attendre trop longtemps de procéder aux travaux d'entretien risque d'en alourdir le coût. Le canton souhaite également réaliser de gros projets d'aménagement, coûteux, ainsi que des projets concernant la protection contre le bruit, le renforcement de la sécurité routière et la mobilité douce. Si ces investissements ne peuvent pas être consentis, on risque un engorgement plus marqué du trafic, un accroissement des nuisances pour la population et une dégradation de la qualité de vie dans le canton de Berne.

Les communes touchent quatre pour cent du produit net de l'imposition sur les véhicules. Si ce produit diminue, les communes encaisseront moins d'argent du canton pour entretenir leurs routes.

## Le projet du Grand Conseil

### Le modèle d'imposition ECOTAX

Le modèle d'imposition prend en compte non seulement les critères actuels d'évaluation pour la taxe sur les véhicules (poids total, nombre de jours d'admission à la circulation), mais aussi les catégories d'efficacité énergétique fixées par la Confédération, qui s'appliquent lors de la vente de véhicules neufs. La modification de la loi entend inciter les consommateurs et consommatrices à porter leur choix sur un véhicule propre.

Un système de bonus et de malus est introduit pour canaliser l'achat de véhicules neufs. Il ne s'applique qu'aux véhicules mis en circulation à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2012. Les véhicules immatriculés avant cette date ne sont pas concernés, sauf

les véhicules électriques et ceux vieux de plus de 20 ans (cf. les détails concernant les délais de transition p. 20).

En raison de l'amélioration continue de l'efficacité énergétique des véhicules, les bonus sont limités dans le temps, à la différence des malus pour les véhicules présentant un bilan écologique qui n'est pas très bon. Le Conseil-exécutif fixe, par voie d'ordonnance et dans les limites de la loi, le montant des bonus et des malus ainsi que la durée d'application des bonus.

Le Conseil-exécutif prévoit de limiter les bonus à l'année en cours ainsi qu'aux trois périodes de taxation suivantes à partir de la première mise en circulation du véhicule. Les malus pour les véhicules mis en circulation après l'entrée en vigueur de la modification législative ne sont pas limités dans le temps.

Les bonus et malus ont été fixés comme suit:

<b>A</b>	Catégorie d'efficacité énergétique A	Bonus	80 pour cent
<b>B</b>	Catégorie d'efficacité énergétique B	Bonus	20 pour cent
<b>C</b>	Catégorie d'efficacité énergétique C	Taxe normale	
<b>D</b>	Catégorie d'efficacité énergétique D	Taxe normale	
<b>E</b>	Catégorie d'efficacité énergétique E	Malus	20 pour cent
<b>F</b>	Catégorie d'efficacité énergétique F	Malus	40 pour cent
<b>G</b>	Catégorie d'efficacité énergétique G	Malus	60 pour cent



Tous les véhicules électriques bénéficieront d'un bonus illimité de 80 pour cent.

Les véhicules à moteur légers dont la mise en circulation remonte à 20 ans ou plus sont pénalisés par un malus de 30 pour cent, lui aussi illimité. Ils ne correspondent en effet plus, vu leur âge, aux exigences écologiques actuelles. Les véhicules de collection ne sont pas concernés par cette réglementation.

Tous les véhicules bénéficient de la baisse générale de la taxe de 5,6 pour cent.

### **Impact écologique du projet du Grand Conseil**

Le canton de Berne comptait en 2010 482 065 voitures de tourisme, soit 12 pour cent du parc suisse. La mise en œuvre du projet du Grand Conseil permettra de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> des nouveaux véhicules mis en circulation d'environ 2,2 pour cent, soit 20 000 tonnes de CO<sub>2</sub> par an.

Avec son projet, le Grand Conseil entend donner un signal politique clair à la population et tout particulièrement aux acheteurs et acheteuses de nouveaux véhicules à moteur. Ceux et celles qui choisiront un véhicule d'une bonne efficacité énergétique bénéficieront d'avantages fiscaux en récompense de leur contribution à la protection de l'environnement. Le système du bonus et du malus doit inciter les consommateurs et les consommatrices à acheter un véhicule propre.

Le canton de Berne a déposé en 2005 une initiative cantonale qui demande une différenciation de la taxe sur les véhicules importés en fonction de l'efficacité énergétique. Le projet du Grand Conseil renforce l'effet de cette initiative cantonale.

### **Impact financier du projet du Grand Conseil**

Les bonus et les malus se compensent si bien que le modèle d'imposition écologique n'a quasiment pas d'impact budgétaire.

Le Grand Conseil prévoit toutefois en plus une réduction de la taxe normale de 36 à 34 centimes le kilo, soit une baisse de 5,6 pour cent. Cet allègement profite à tous les détenteurs et détentrices de véhicule. Le manque à gagner sur les rentrées fiscales du canton sera d'environ 20 millions par an à partir de 2012. Le Grand Conseil juge cette baisse générale financièrement supportable.

## **Le projet populaire**

### **Principe**

Le comité en faveur d'un allègement de l'imposition des véhicules routiers a déposé un projet populaire contre le projet du Grand Conseil. Il constate que depuis des décennies, la taxe sur les véhicules à moteur dans le canton de Berne fait partie des plus élevées de Suisse. Dans les cantons voisins, elle peut atteindre 50 pour cent de moins. Le comité estime que cette situation est injuste et que la réduction de la taxe normale décidée par le Grand Conseil (-5,6 %) ne va pas assez loin.

Le projet populaire prévoit une réduction de la taxe sur les véhicules routiers plus significative que le projet du Grand Conseil, le but étant de se rapprocher de la moyenne suisse. L'incitation à l'acquisition de voitures propres se fonde sur un système de bonus pour les véhicules des catégories d'efficacité A et B ainsi que pour ceux à propulsion électrique munis d'une batterie. Aucun malus ne frappera les véhicules présentant un bilan qui n'est pas très bon. La taxe sur les plaques professionnelles pour les véhicules à moteur est quant à elle réduite de moitié.

### **Impact écologique du projet populaire**





Le projet populaire n'a qu'un impact écologique faible, le malus étant supprimé et le bonus réduit de moitié pour les véhicules de la catégorie d'efficacité A. L'effet d'incitation – choisir un véhicule propre pour contribuer à la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> et de la consommation de carburant – disparaît. En comparaison intercantonale, le canton de Berne devient très attrayant s'agissant de l'imposition des gros véhicules tout terrain polluants (SUV).

### **Impact financier du projet populaire**

La baisse de la taxe de 33,3 pour cent et les allègements supplémentaires devraient entraîner selon le canton un manque à gagner sur les rentrées fiscales d'environ 120 millions par an à partir de 2012.

## Différences entre le projet du Grand Conseil et le projet populaire

Un système de bonus est introduit dans les deux cas pour canaliser l'achat de véhicules neufs. Il ne s'applique qu'aux véhicules mis en circulation à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2012. Seul le projet du Grand Conseil introduit le système de malus.

	Projet du Grand Conseil	Projet populaire
Principe	Baisse de la taxe de 36 à 34 centimes le kilo, soit 5,6 pour cent	Baisse de la taxe de 36 à 24 centimes le kilo, soit 33,3 pour cent
Manque à gagner sur les rentrées fiscales	20 millions par an	120 millions par an
Mesures d'incitation	Système de bonus/malus	Système de bonus atténué; pas de malus
Base de calcul du bonus/malus	EtiquetteEnergie de la Confédération	EtiquetteEnergie de la Confédération
Taxe sur les plaques professionnelles (plaques de garage)	1000 francs (pas de changement)	Baisse à 500 francs
Fixation du bonus/malus	Conseil-exécutif, par voie d'ordonnance	Grand Conseil, par modification législative
<b>A</b> 	60 à 80 % de bonus <sup>1</sup>	40 % de bonus <sup>1</sup>
<b>B</b> 	20 à 40 % de bonus <sup>1</sup>	20 % de bonus <sup>1</sup>
<b>C</b> 	Taxe normale	Taxe normale
<b>D</b> 	Taxe normale	Taxe normale
<b>E</b> 	Jusqu'à 20 % de malus <sup>2</sup>	Taxe normale
<b>F</b> 	20 à 40 % de malus <sup>2</sup>	Taxe normale
<b>G</b> 	40 à 60 % de malus <sup>2</sup>	Taxe normale
Véhicules de plus de 20 ans	20 à 40 % de malus <sup>2</sup>	Taxe normale
Bonus pour les voitures électriques	60 à 80 % de bonus, illimité, valable également pour les véhicules déjà en circulation	60 % de bonus, limité <sup>1</sup> , valable uniquement pour les véhicules neufs

<sup>1</sup> Le bonus est versé l'année de la première mise en circulation et les trois années suivantes.

<sup>2</sup> Le malus est prélevé sans limitation dans le temps pour les véhicules dont l'efficacité énergétique n'est pas très bonne.

En annexe (page 24/25), vous trouverez des exemples illustrant l'impact du système de bonus et de malus sur les différents types de véhicules en cas d'adoption du projet du Grand Conseil ou du projet populaire.

## **Quand le nouveau système doit-il entrer en vigueur?**

Le projet du Grand Conseil devait initialement entrer en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2011; une disposition transitoire était également prévue pour les véhicules immatriculés à partir du 1<sup>er</sup> août 2010. Le projet populaire prévoit le même calendrier. Mais comme la votation populaire ne peut pas avoir lieu avant le 13 février 2011, la modification législative ne pourra pas entrer en vigueur avant le 1<sup>er</sup> janvier 2012 dans le meilleur des cas, puisque la mise en application de la nouvelle réglementation exige une adaptation des moyens techniques et de l'organisation et que la taxe est due avant le début de l'année civile.

Grâce à une disposition transitoire, le bonus sera également accordé en 2012, 2013 et 2014 aux véhicules propres mis en circulation à partir du 1<sup>er</sup> juin 2011 et remplissant toujours les exigences le 1<sup>er</sup> janvier 2012.

Le Grand Conseil a voté ces adaptations techniques de la loi lors de la session de septembre 2010. Le référendum n'a pas été lancé.

## **Prise de position du comité référendaire**

### **La taxe sur les véhicules à moteur est bien trop élevée dans le canton de Berne!**

Depuis des décennies, la taxe perçue sur les véhicules à moteur compte parmi les plus élevées de Suisse (Berne occupe le 24<sup>e</sup> rang sur 26). Chez la plupart de nos voisins, la taxe atteint à peine la moitié.

Exemple pour 2010:

La taxe prélevée pour une VW Golf Plus 1,4 TSI s'élève à 667 francs dans le canton de Berne, contre 228 francs en Argovie, 309 francs à Lucerne, 304 francs à Soleure et 175 francs en Valais.

### **Le projet populaire entraîne une baisse générale de 33 pour cent qui profite à tout le monde!**

33 pour cent, cela équivaut à une réduction d'un tiers. Si le projet populaire est adopté, la taxe passera de 360 à 240 francs pour un poids total de 1000 kg.

Le projet du Grand Conseil prévoit quant à lui une baisse de 360 à 340 francs seulement.

### **Alarmisme injustifié – Il y a suffisamment d'argent pour les routes!**

Même si le projet populaire est adopté, le canton aura suffisamment de ressources pour construire et entretenir les routes. D'ailleurs, moins de la moitié des 330 millions perçus chaque année par le canton est utilisée pour la «route». Il n'existe pas de compte routier détaillé dans notre canton!

## **L'ECOTAX, c'est de la poudre aux yeux!**

Les bonus prévus dans la nouvelle législation ne seront accordés que pendant trois ou quatre ans. Passé ce délai, c'est de nouveau la taxe entière qui sera prélevée. Au bout de trois ans, le bonus se sera évanoui en fumée et les propriétaires de véhicules classés en catégorie d'efficacité A (bonus de 80 %) paieront plus d'impôts que selon le régime plus juste préconisé par le projet populaire.

Le projet populaire prévoit lui aussi un bonus pour les véhicules les plus propres: de 40 pour cent pour la catégorie A et de 20 pour cent pour la catégorie B. Une réduction qui s'ajoute à la baisse générale de la taxe de 33 pour cent.

### **Pas d'impôt injuste dans le canton de Berne!**

Le projet de loi prévoit un malus de durée illimitée pouvant atteindre 60 pour cent pour les véhicules des catégories d'efficacité E, F et G. Nombre de gros véhicules tout terrain, de monospaces et de véhicules destinés à tirer de lourdes remorques sont fortement pénalisés. Ce système est selon nous injuste.

### **Les vieux véhicules sont pénalisés!**

Imposer un malus de 30 pour cent sur les véhicules vieux de plus de 20 ans, c'est une pure tracasserie administrative. Deux autres cantons seulement pratiquent ce système.

### **Oui au projet populaire!**

Si le projet populaire est accepté, le canton ne pourra plus détourner de leur affectation les millions perçus de manière exagérée et l'argent restera dans la poche des contribuables. Ce qui ne serait pas un mal, compte tenu des difficultés des ménages bernois déjà soumis à de lourdes ponctions.

## Arguments en faveur du projet du Grand Conseil

Le Grand Conseil a adopté la révision partielle de la loi sur l'imposition des véhicules routiers par **105** voix contre **22** et **14 abstentions**.

- Les acheteurs et acheteuses de véhicules propres sont récompensés de leur contribution à la protection de l'environnement par un bonus fiscal.
- La modification législative n'a pas d'impact budgétaire, les allègements (bonus) pour les véhicules propres étant compensés par les suppléments (malus) pour les véhicules polluants.
- Un effet d'incitation s'exerce sur l'achat de véhicules neufs. Les émissions de CO<sub>2</sub> diminuent de 20 000 tonnes par an.
- La baisse modérée de la taxe est supportable financièrement pour le canton.
- D'autres cantons appliquent aussi l'ECOTAX, avec succès.
- Tous les propriétaires de voiture profitent de la baisse de la taxe, indépendamment de l'efficacité énergétique du véhicule.
- Tous les véhicules électriques sont avantagés durablement.

## Arguments en faveur du projet populaire

Le Grand Conseil recommande le rejet du projet populaire par **99** voix contre **35** et **0 abstention**.

- La taxe sur les véhicules à moteur baisse d'un tiers pour se rapprocher de la moyenne suisse.
- Tous les automobilistes profitent directement de la baisse de la taxe. La charge fiscale des PME est allégée.
- Aucun malus ne frappera les véhicules de grande taille, les véhicules familiaux et les véhicules commodes pour les entreprises.
- Les véhicules de plus de 20 ans ne sont pas pénalisés.
- La taxe sur les plaques professionnelles est réduite de moitié.
- Malgré la baisse de la taxe d'un tiers, les recettes suffisent à couvrir la construction et l'entretien des routes.
- Le projet populaire prévoit un petit allègement fiscal pour les véhicules propres.

## **Annexe: Exemples selon les types de véhicules**

Le tableau récapitulatif présenté aux deux pages suivantes montre, avec des exemples, comment le bonus, le malus et la baisse d'impôt se répercutent sur différents types de véhicules en cas d'adoption du projet du Grand Conseil ou du projet populaire.

### **Exemple de lecture:**

Un véhicule de la classe moyenne inférieure, classé en catégorie d'efficacité A, consomme 4,5 litres de diesel aux 100 kilomètres.

Compte tenu du poids total du véhicule, la taxe annuelle est actuellement de 635,90 francs. Avec le projet du Grand Conseil, pendant les années d'application du bonus (80 % de rabais), la taxe sera de 120,10 francs. Au bout des trois ans, la taxe normale sera due, soit 600,55 francs.

Avec le projet populaire, pendant les trois années d'application du bonus (40 % de rabais), la taxe sera de 254,35 francs, grâce à la baisse générale de 33,3 pour cent. A l'issue de cette période, la taxe normale est de 423,95 francs.

Le même véhicule avec un moteur plus puissant consomme 8,5 litres d'essence aux 100 kilomètres, ce qui le place dans la catégorie d'efficacité E. La taxe annuelle est actuellement de 678 francs.

Avec le projet du Grand Conseil, ce véhicule est pénalisé par un malus illimité de 40 pour cent, ce qui donne une taxe annuelle de 768,40 francs.

Avec le projet populaire, grâce à la baisse générale de 33,3 pour cent, la taxe normale s'élève à 452 francs.

## Tableau récapitulatif

Commentaire: C'est la différence de poids résultant de la motorisation qui explique que tous les véhicules de même type ne soient pas assujettis à la même taxe.

Catégorie d'efficacité	A	B	C
<b>Modèle d'imposition du Grand Conseil (ECOTAX)</b>	80 % de bonus <sup>1</sup> / Taxe normale <sup>2</sup>	20 % de bonus <sup>1</sup> / Taxe normale <sup>2</sup>	Taxe normale <sup>2</sup>
<b>Projet populaire</b>	40 % de bonus <sup>1</sup> / Taxe normale <sup>3</sup>	20 % de bonus <sup>1</sup> / Taxe normale <sup>3</sup>	Taxe normale <sup>3</sup>

### Petite voiture

Consommation totale/CO <sub>2</sub> -gr/km	4,4l diesel/117	5,5l essence/129	5,8l essence/135
Taxe annuelle système actuel	563,05	542,30	536,70
ECOTAX <sup>1</sup> / Taxe normale <sup>2</sup>	106,35/531,75	409,75/512,15	506,90
Projet populaire <sup>1</sup> / Taxe normale <sup>3</sup>	225,20/375,35	289,25/361,55	357,80

### Classe moyenne inférieure

Consommation totale/CO <sub>2</sub> -gr/km	4,5l diesel/119	5,7l essence/134	6,4l essence/149
Taxe annuelle système actuel	635,90	604,90	592,50
ECOTAX <sup>1</sup> / Taxe normale <sup>2</sup>	120,10/600,55	457,05/571,30	559,60
Projet populaire <sup>1</sup> / Taxe normale <sup>3</sup>	254,35/423,95	322,60/403,25	395,00

### Classe moyenne

Consommation totale/CO <sub>2</sub> -gr/km	4,5l diesel/119	6,3l essence/146	6,8l essence/159
Taxe annuelle système actuel	649,85	629,70	635,90
ECOTAX <sup>1</sup> / Taxe normale <sup>2</sup>	122,75/613,75	475,75/594,70	600,55
Projet populaire <sup>1</sup> / Taxe normale <sup>3</sup>	259,95/433,25	335,85/419,80	423,95

### Monospace/Van

Consommation totale/CO <sub>2</sub> -gr/km	5,3l diesel/139	5,7l diesel/152	6,7l essence/159
Taxe annuelle système actuel	712,55	712,55	691,30
ECOTAX <sup>1</sup> / Taxe normale <sup>2</sup>	134,60/672,95	538,35/672,95	652,90
Projet populaire <sup>1</sup> / Taxe normale <sup>3</sup>	285,00/475,05	380,05/475,05	460,85

### Véhicule tout terrain

Consommation totale/CO <sub>2</sub> -gr/km	–	8,2l essence/193	7,4l diesel/195
Taxe annuelle système actuel	–	912,05	898,75
ECOTAX <sup>1</sup> / Taxe normale <sup>2</sup>	–	689,10/861,40	848,80
Projet populaire <sup>1</sup> / Taxe normale <sup>3</sup>	–	486,45/608,05	599,15

<sup>1</sup> Le bonus est accordé durant l'année de la première mise en circulation et les trois années suivantes. Passé ce délai, c'est la taxe normale qui est perçue.

<sup>2</sup> Taxe normale après la baisse d'impôt de 5,6 %

<sup>3</sup> Taxe normale après la baisse d'impôt de 33,3 %

<sup>4</sup> Le malus (après la baisse d'impôt de 5,6 %) est perçu de manière illimitée sur les véhicules présentant une efficacité énergétique qui n'est pas très bonne.

<sup>5</sup> Le projet populaire ne prévoit pas de malus pour les véhicules à grosse motorisation.



<b>D</b>	<b>E</b>	<b>F</b>	<b>G</b>
Taxe normale <sup>2</sup>	20 % de malus <sup>4</sup>	40 % de malus <sup>4</sup>	60 % de malus <sup>4</sup>
Taxe normale <sup>3</sup>	Taxe normale <sup>5</sup>	Taxe normale <sup>5</sup>	Taxe normale <sup>5</sup>
7,5l essence/179	7,3l essence/173	8,2l essence/190	–
578,55	566,15	573,90	–
546,40	641,65	758,80	–
385,70	377,45	382,60	–
7,5l essence/175	8,5l essence/199	–	–
635,90	678,00	–	–
600,55	768,40	–	–
423,95	452,00	–	–
8,1l essence/188	8,5l essence/205	9,1l essence/212	12,4l essence/290
685,95	705,90	709,90	709,90
647,85	800,00	938,65	1072,75
457,30	470,60	473,25	473,25
7,4l essence/168	8,5l essence/204	–	9,5l essence/228
704,60	725,85	–	720,55
665,45	822,65	–	1088,85
469,75	483,90	–	480,35
9,3l diesel/244	10,5l essence/245	–	14,9l essence/358
898,75	893,45	–	904,10
848,80	1012,60	–	1366,20
599,15	595,65	–	602,75

Source: Exemple tiré du catalogue de consommation 2010 édité par le Touring Club Suisse (TCS) et EnergieSuisse, liste de véhicules de l'Office fédéral de l'énergie, sous réserve de changements dans les modèles proposés sur le marché suisse.

---

## **Loi sur l'imposition des véhicules routiers (LIV) (Modification)**

---

*Le Grand Conseil du canton de Berne,  
sur proposition du Conseil-exécutif,  
arrête:*

### **I.**

La loi du 12 mars 1998 sur l'imposition des véhicules routiers (LIV) est modifiée comme suit:

**Art. 5** <sup>1 à 3</sup> Inchangés.

<sup>4</sup> Outre la taxe normale, des bonifications peuvent être accordées ou des suppléments perçus afin d'encourager l'utilisation de véhicules plus efficaces sur le plan de la consommation, de l'énergie et des émissions.

**Art. 6** Ne concerne que le texte allemand.

**Art. 7** <sup>1</sup> «36 centimes» est remplacé par «34 centimes».

<sup>2</sup> Inchangé.

**Art. 8** <sup>1</sup> «36 centimes» est remplacé par «34 centimes».

<sup>2 à 5</sup> Inchangés.

**Art. 9** La taxe de base sur les motocycles légers et les motocycles s'élève à 34 centimes par kilogramme pour les 1000 premiers kilogrammes.

**Art. 10** <sup>1</sup> «18 centimes» est remplacé par «17 centimes».

<sup>2 à 4</sup> Inchangés.

**Art. 11** <sup>1</sup> «18 centimes» est remplacé par «17 centimes».

<sup>2</sup> Inchangé.

Bonifications et  
suppléments

**Art. 12a** (nouveau) <sup>1</sup> L'imposition prévoit des bonifications pour l'utilisation de véhicules plus efficaces sur le plan de la consommation, de l'énergie et des émissions, et des suppléments pour les véhicules moins efficaces.

<sup>2</sup> L'appréciation de l'efficacité se fonde sur le système d'évaluation (catégories d'efficacité) de la Confédération.

<sup>3</sup> Les véhicules mis en circulation à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2011 font l'objet des bonifications ou des suppléments suivants (pourcentage de la taxe normale):

Catégorie d'efficacité A	bonification	60 à 80 pour cent
Catégorie d'efficacité B	bonification	20 à 40 pour cent
Catégorie d'efficacité E	supplément	jusqu'à 20 pour cent
Catégorie d'efficacité F	supplément	20 à 40 pour cent
Catégorie d'efficacité G	supplément	40 à 60 pour cent

<sup>4</sup> La bonification pour les véhicules à propulsion électrique munis de batteries est de 60 à 80 pour cent de la taxe normale.

<sup>5</sup> Les véhicules à moteur soumis à la taxe normale selon les articles 7 et 9 et qui, au moment du calcul et de la taxation, ont été mis en circulation depuis 20 ans ou plus, font l'objet d'un supplément de 20 à 40 pour cent. Les véhicules vétérans ne sont pas concernés dès lors que le permis de circulation mentionne leur utilisation particulière.

<sup>6</sup> Le Conseil-exécutif arrête par voie d'ordonnance le montant de ces incitations ainsi que la durée de ce régime.

Obligation  
d'attester

**Art. 12b** (nouveau) <sup>1</sup> Pour les véhicules qui ne sont pas clairement classés dans une catégorie d'efficacité selon le système d'évaluation de la Confédération (p. ex. importation directe, variantes sur le certificat de conformité), le détenteur ou la détentrice doit fournir des bases d'appréciation permettant de déterminer cette catégorie sans autre mesure ou expertise.

<sup>2</sup> Tant que ces bases ne sont pas fournies, l'imposition se fonde sur la catégorie la moins efficace pour le type de véhicule en question.

<sup>3</sup> Si, après la mise en circulation, la preuve est apportée que le véhicule doit appartenir à une catégorie plus efficace, l'imposition est corrigée depuis la mise en circulation, mais au plus depuis le début de la période d'imposition en cours. Les montants versés en trop sont crédités.

Bonifications  
spéciales

**Art. 12c** (nouveau) <sup>1</sup> Pour les véhicules qui ne sont pas classés dans le système d'évaluation de la Confédération, le Conseil-exécutif peut fixer par voie d'ordonnance des bonifications au sens de l'article 12a si

*a* ces véhicules peuvent être considérés, au vu de la réception par type, comme particulièrement efficaces sur le plan de la consommation, de l'énergie et des émissions, et

*b* qu'il n'y ait pas lieu de s'attendre, au vu de leurs caractéristiques techniques, à ce qu'ils soient intégrés au système d'évaluation.

<sup>2</sup> Les bonifications pour les véhicules mentionnés à l'alinéa 1 est de 60 à 80 pour cent de la taxe normale.

Révocation et  
restitution de  
bonifications

**Art. 12d** (nouveau) Le Conseil-exécutif peut prévoir la révocation et la restitution de bonifications accordées à tort. Ceci s'applique notamment aux cas où des modifications techniques apportées au véhicule ont une influence négative considérable sur les caractéristiques de consommation et d'émissions du type de véhicule.

**Art. 14** «taxe normale» est remplacé par «taxe annuelle».

Prescription

**Art. 19a** (nouveau) <sup>1</sup> La taxe est prescrite cinq ans après l'échéance de la période de taxation.

<sup>2</sup> Les dispositions du Code des obligations<sup>1)</sup> s'appliquent par analogie à l'interruption de la prescription de la taxe. La prescription est en outre interrompue par tout acte de recouvrement.

<sup>3</sup> La prescription est suspendue durant la période où la personne qui doit verser la taxe n'a pas de domicile en Suisse ou ne peut, pour d'autres raisons, être l'objet de poursuites.

Remboursement

**Art. 19b** (nouveau) <sup>1</sup> Si l'obligation de verser la taxe devient caduque pendant la période d'imposition, il existe un droit au remboursement.

<sup>2</sup> Ce droit se périmé cinq ans après l'apparition du motif de remboursement.

**Art. 21** <sup>1</sup> Inchangé.

<sup>2</sup> Il peut arrêter par voie d'ordonnance des prescriptions complémentaires relatives aux  
*a* à *c* inchangées,  
*d* montants minimaux pour la perception et le remboursement des taxes,  
*e* avances et versement en espèces des taxes,  
*f* révisions de la taxation et révocations des décisions.

## II.

### *Disposition transitoire*

A partir du 1<sup>er</sup> janvier 2011, une bonification selon l'article 12a est également accordée pour les véhicules mis en service entre le 1<sup>er</sup> août et le 31 décembre 2010 et classés à ce moment-là dans les catégories d'efficacité A ou B pour autant que ces véhicules répondent aux exigences en vigueur.

<sup>1)</sup> RS 220

*Entrée en vigueur*

La présente modification entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2011.

Berne, le 19 novembre 2009

Au nom du Grand Conseil,  
la présidente: *Bornoz Flück*  
le chancelier: *Nuspliger*

---

## **Arrêté du Grand Conseil concernant le projet populaire sur l'allègement de l'imposition des véhicules routiers dans le canton de Berne**

---

*Le Grand Conseil du canton de Berne,*

vu l'article 59c de la loi du 5 mai 1980 sur les droits politiques (LDP)<sup>1)</sup>,

sur proposition du Conseil-exécutif,

*arrête:*

1. Le Grand Conseil prend acte du fait que le projet populaire sur l'allègement de l'imposition des véhicules routiers dans le canton de Berne, déposé le 16 avril 2010, a abouti avec 25 912 signatures valables (arrêté du Conseil-exécutif n° 662 du 5 mai 2010).

2. Le projet populaire est opposé à l'arrêté du Grand Conseil du 19 novembre 2009. Il a la teneur suivante:

«Les citoyens et citoyennes bernois soussignés exigent, en vertu de l'article 63 de la Constitution cantonale et des articles 59a et suivants de la loi du 5 mai 1980 sur les droits politiques, qu'à la modification de la loi sur l'imposition des véhicules adoptée le 19 novembre 2009 par le Grand Conseil soit opposé le projet populaire suivant.

*Titre et préambule:*

Texte selon l'arrêté du Grand Conseil du 19 novembre 2009, publié dans la Feuille officielle du Jura bernois n° 51 du 16 décembre 2009.

*Chiffre I* article 6, article 12d (nouveau), article 14, article 19a (nouveau), article 19b (nouveau), article 21 et *chiffre II:*

Texte selon l'arrêté du Grand Conseil du 19 novembre 2009, publié dans la Feuille officielle du Jura bernois n° 51 du 16 décembre 2009.

**Art. 5** <sup>1 à 3</sup> Inchangés.

<sup>4</sup> Outre la taxe normale, des bonifications peuvent être accordées afin d'encourager l'utilisation de véhicules plus efficaces sur le plan de la consommation, de l'énergie et des émissions.

<sup>1)</sup> RSB 141.1

**Art. 7** <sup>1</sup> «36 centimes» est remplacé par «24 centimes».

<sup>2</sup> Inchangé.

**Art. 8** <sup>1</sup> «36 centimes» est remplacé par «24 centimes».

<sup>2 à 5</sup> Inchangés.

**Art. 9** La taxe de base sur les motocycles légers et les motocycles s'élève à 24 centimes par kilogramme pour les 1000 premiers kilogrammes.

**Art. 10** <sup>1</sup> «18 centimes» est remplacé par «12 centimes».

<sup>2 à 4</sup> Inchangés.

**Art. 11** <sup>1</sup> «18 centimes» est remplacé par «12 centimes».

<sup>2</sup> Inchangé.

**Art. 12** Taxe normale pour l'utilisation d'un permis de circulation collectif

La taxe normale pour l'utilisation d'un permis de circulation collectif et de plaques professionnelles s'élève à

*a* 500 francs pour les voitures automobiles,

*b* 250 francs pour toutes les autres catégories de véhicules.

**Art. 12a** (nouveau) <sup>1</sup> L'imposition prévoit des bonifications pour l'utilisation de véhicules plus efficaces sur le plan de la consommation, de l'énergie et des émissions.

<sup>2</sup> L'appréciation de l'efficacité se fonde sur le système d'évaluation (catégories d'efficacité) de la Confédération.

<sup>3</sup> Les véhicules mis en circulation à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2011 font l'objet des bonifications suivantes (pourcentage de la taxe normale):

Catégorie d'efficacité A bonification 40 pour cent

Catégorie d'efficacité B bonification 20 pour cent

<sup>4</sup> La bonification pour les véhicules à propulsion électrique munis de batteries est de 60 pour cent de la taxe normale.

<sup>5</sup> Les bonifications sont accordées pour l'année en cours ainsi que les trois années suivant la mise en circulation.

**Art. 12b** (nouveau) <sup>1</sup> Pour les véhicules qui ne sont pas clairement classés dans les catégories A ou B selon le système d'évaluation de la Confédération (p.ex. importation directe, variantes sur le certificat de conformité), le détenteur ou la détentriche doit fournir des bases d'appréciation permettant de déterminer cette catégorie sans autre mesure ou expertise.

<sup>2</sup> Si, après la mise en circulation, la preuve est apportée que le véhicule doit appartenir à une catégorie plus efficace, l'imposition est corrigée depuis la mise en circulation, mais au plus depuis le début de la période d'imposition en cours. Les montants versés en trop sont crédités.

**Art. 12c** (nouveau) <sup>1</sup>Pour les véhicules qui ne sont pas classés dans le système d'évaluation de la Confédération, le Conseil-exécutif peut fixer par voie d'ordonnance des bonifications au sens de l'article 12a si

- a* ces véhicules peuvent être considérés, au vu de la réception par type, comme particulièrement efficaces sur le plan de la consommation, de l'énergie et des émissions, et
- b* qu'il n'y ait pas lieu de s'attendre, au vu de leurs caractéristiques techniques, à ce qu'ils soient intégrés au système d'évaluation.

<sup>2</sup> La bonification pour les véhicules mentionnés à l'alinéa 1 est de 20 à 40 pour cent de la taxe normale.»

3. Le projet populaire est déclaré valable.
4. Le présent projet populaire est soumis à la votation populaire avec recommandation de rejet.

Berne, 25 novembre 2010

Au nom du Grand Conseil,  
le président: *Fischer*  
la vice-chancelière: *Aeschmann*