



Réponse du Conseil d'Etat à un instrument parlementaire

Postulat Mutter Christa / Senti Julia

2019-GC-75

Mesures de protection du climat dans le domaine de la mobilité

I. Résumé du postulat

Par postulat déposé et développé le 23 mai 2019, les députées Christa Mutter et Julia Senti demandent que soit dressé un inventaire détaillé de mesures de protection du climat à prendre dans le domaine de la mobilité, en particulier afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES). Il comportera, pour chaque mesure, des précisions sur le financement, les décisions légales nécessaires et sur l'agenda de mise en œuvre ainsi qu'une estimation de l'impact climatique.

Les députées susmentionnées constatent en effet que la mobilité est l'une des principales causes d'émission de GES et que le canton de Fribourg, avec un taux de motorisation record en comparaison intercantonale et une part modale des transports publics inférieure à la moyenne nationale, contribue à ce problème.

L'étude devra notamment porter sur la promotion des transports publics et des transports non motorisés, sur les moyens à mettre en œuvre dans le canton afin de rendre les transports publics plus attractifs pour les jeunes, de réduire le niveau global de motorisation (véhicules à essence et diesel) et de rendre l'e-mobilité plus attrayante, sur les mesures fiscales à prendre pour promouvoir des transports respectueux du climat, sur les mesures à prendre en matière de stationnement, de circulation ainsi que d'aménagement du territoire.

II. Réponse du Conseil d'Etat

1. Vers un Plan climat cantonal fribourgeois

Le Conseil d'Etat est conscient de la problématique du changement climatique et de la nécessité de prendre des mesures pour le freiner. C'est pourquoi un Plan climat cantonal est en cours d'élaboration. En effet, une responsable a été engagée en mai 2018 à la DAEC (Service de l'environnement SEn) afin de doter le canton d'un tel plan. Il déterminera les objectifs, les mesures, les responsabilités et le financement nécessaires à la mise en place d'une politique climatique cantonale ambitieuse et afin d'agir en matière de changements climatiques et de réduction des émissions de gaz à effets de serre (GES). Il comprendra des mesures à prendre dans le domaine de la mobilité, mais étant donné que l'élaboration du Plan Climat a commencé récemment, elles n'ont pas encore été identifiées de manière systématique, mais ont fait l'objet d'une démarche participative impliquant divers secteurs en automne 2019. Une première liste de mesures liées au Plan Climat sera ensuite discutée courant 2020. Le Plan Climat a pour objectif de créer de nouvelles mesures mais aussi renforcer les mesures existantes afin d'atteindre les objectifs de réduction de GES qui seront définis par l'Etat.

2. Développement d'une mobilité durable

En effet, des mesures visant à protéger le climat, et plus largement l'environnement, et permettant de réduire les émissions de GES ont déjà été prises par le gouvernement fribourgeois dont la politique en la matière est axée en priorité sur « la mobilité douce et le renforcement du réseau de transports publics ». Cette politique de développement d'une mobilité durable est inscrite dans le programme gouvernemental 2017–2021 et reprise dans le Plan directeur cantonal et le Plan cantonal des transports. Le Conseil d'Etat entend la concrétiser non seulement par la mise en place d'une offre dense de trains et de bus et par le développement d'axes forts pour le vélo, mais aussi par l'encouragement de la mobilité combinée (aménagement de parcs-relais à proximité des gares ferroviaires et de gares routières). Finalement, le catalogue de mesures pour les plans de mobilité de l'Etat, conçu en 2016, a été mis à jour. Le concept des futurs plans de mobilité de l'Etat a été finalisé. Il devra encore être adopté par le Conseil d'Etat, avec une décision de principe permettant de réaffecter une partie des recettes supplémentaires à des mesures d'incitation positives. Par ailleurs, l'arrêté du 12 juillet 1991 sur l'attribution et la gestion des places de stationnement pour voitures est en cours de révision.

2.1. Un réseau de transport public dense

2.1.1. Développement de l'offre en transports publics

Au niveau des transports publics, la volonté du Conseil d'Etat de promouvoir une mobilité durable passe par la mise en place par étapes du RER Fribourg | Freiburg :

- > RegioExpress (RE) Bulle–Romont–Fribourg/Freiburg toutes les 30 minutes avec prolongement vers Düringen et Berne chaque heure (décembre 2011),
- > cadence 30 minutes introduite en décembre 2015 et décembre 2017 entre :
 - > Fribourg/Freiburg–Yverdon-les-Bains,
 - > Fribourg/Freiburg–Romont (trains régionaux),
 - > Kerzers–Murten/Morat,
 - > Fribourg/Freiburg–Murten/Morat–Ins,
 - > Palézieux et Châtel-Saint-Denis,
 - > Payerne et Lausanne (RER Vaud),
- > cadence 30 minutes intégrale entre Bulle et Palézieux (décembre 2019) grâce à la modernisation de la gare de Châtel-Saint-Denis,
- > cadence 15 minutes dans le périmètre de l'agglomération (1^{re} étape en décembre 2019 ; complète à l'horizon 2025),
- > augmentation de l'offre entre Montreux–Montbovon–Zweisimmen (cadence horaire intégrale des trains régionaux et circulation 5 fois par jour d'un TransGoldenPass jusqu'à Interlaken, horaire 2021),
- > cadence 30 minutes entre Bulle et Gruyères (horaire 2023),
- > prolongement des RE Fribourg/Freiburg–Bulle jusqu'à Broc-Fabrique suite à la mise à voie normale du tronçon Bulle–Broc-Fabrique (horaire 2023),
- > amélioration du temps de parcours des RE Bulle–Fribourg/Freiburg (horizon 2025),
- > cadence 30 minutes entre Fribourg/Freiburg et Neuchâtel, dont une fois avec changement (horizon 2030),
- > prolongement d'un des quatre RE qui circuleront entre Genève–Lausanne jusqu'à Berne avec arrêt à Romont et Palézieux (horizon 2035).

Par ailleurs l'étape d'aménagement 2025 du Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (PRODES EA 2025) prévoit la diminution du temps de parcours entre Lausanne et Berne de 66 à 61 minutes.

Parallèlement à ces développements qui concernent le ferroviaire, l'offre des bus régionaux est étoffée et optimisée, ce au bénéfice de toutes les régions du canton, à savoir :

- > le district de la Broye (décembre 2014),
- > le district du Lac (décembre 2015),
- > la région Sarine Ouest (décembre 2015),
- > la région Gibloux (décembre 2015),
- > la région de la Haute Sarine (décembre 2016),
- > le district de la Singine (décembre 2016),
- > les districts de la Glâne et de la Veveyse (décembre 2017),
- > le district de la Gruyère (horaire 2023).

2.1.2. Développements de l'infrastructure de transports publics

Ces développements de l'offre des transports publics ont nécessité d'importants travaux à l'infrastructure¹, notamment :

- > le tronçon Romont–Bulle a été modernisé (nouveaux dispositifs d'enclenchement, nouvelle signalisation, etc.),
- > sur les lignes Fribourg/Freiburg–Yverdon-les-Bains et Fribourg/Freiburg–Ins de nouveaux points de croisement ont été créés à Cheyres et à Münchenwiler-Courgevaulx, la gare de Grolley et celle de Pensier ont été modernisées,
- > deux voies de dépassement fret ont été aménagées à Lussy, près de Romont,
- > les gares de Lucens et Ecublens-Rue ont été modernisées afin de pouvoir augmenter la cadence des trains circulant entre Payerne et Palézieux,
- > une nouvelle halte ferroviaire Fribourg/Freiburg Poya a été aménagée entre Fribourg/Freiburg et Berne.

Par ailleurs, en vue du changement d'horaire 2020 qui aura lieu en décembre 2019 et afin d'augmenter l'offre dans le canton de Fribourg :

- > la gare de Châtel-Saint-Denis a été déplacée et modernisée afin de supprimer le rebroussement des trains,
- > la gare de Givisiez a aussi été déplacée et modernisée, ce qui permet une desserte de cette commune par les trains circulant entre Fribourg/Freiburg–Yverdon-les-Bains et ainsi l'introduction de la cadence ferroviaire à 15 minutes entre Fribourg/Freiburg et Givisiez.

Des procédures d'approbations des plans (PAP) sont en cours ou des décisions d'approbations de plans (DAP) ont été délivrées pour la modernisation de la gare de Bulle, pour celle de Fribourg/Freiburg (qui impliquera la création d'un passage inférieur supplémentaire) et pour la création d'une nouvelle halte à Avry-Matran. Des travaux, répartis sur les cinq prochaines années,

¹ A noter que les haltes ferroviaires ont été ou seront mises prochainement aux normes de la loi sur l'égalité pour les handicapés, LHand. Le Grand Conseil a accepté un crédit d'engagement pour la mise en conformité des arrêts de bus situés en bordure de routes cantonales avec la loi fédérale sur l'égalité pour les handicapés.

auront lieu sur les deux lignes de la Broye (Payerne–Palézieux et Fribourg/Freiburg–Yverdon-les-Bains) en vue de leur modernisation et de leur automatisation.

Afin de réaliser l'étape d'aménagement 2035 du programme fédéral de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (PRODES EA 2035)² et finaliser les programmes précédents (PRODES EA 2025 et ZEB³), les aménagements à l'infrastructure suivants devront être réalisés :

- > mise à voie normale du tronçon Bulle–Broc-Fabrique (d'ici à 2023),
- > création d'une voie centrale pour le rebroussement des trains à Rosé nécessaire à l'introduction de la cadence ferroviaire à 15 minutes entre Avry et Fribourg/Freiburg (d'ici fin 2024),
- > correction de tracé entre Vuisternens-devant-Romont et Romont (d'ici à 2026),
- > aménagement d'un nouveau quai à Ins,
- > changement d'aiguillage en gare de Schmitten afin d'y augmenter la vitesse d'entrée des trains et permettre l'introduction de la cadence 15 minutes entre Düdingen et Fribourg/Freiburg,
- > aménagement d'une nouvelle halte ferroviaire Agy à Fribourg (sur le tronçon Fribourg/Freiburg–Givisiez),
- > aménagement d'une nouvelle voie de dépassement à Givisiez pour le trafic de marchandises (ceci permettra de combler les lacunes à la cadence 30 minutes entre Fribourg/Freiburg et Yverdon-les-Bains),
- > mesures entre Montbovon et Bulle et entre Bulle et Palézieux afin de stabiliser l'horaire du réseau à voie étroite,
- > augmentation des vitesses d'entrée en gare de Romont et Fribourg/Freiburg (côté Est) afin d'introduire un train RegioExpress Lausanne–Palézieux–Romont–Fribourg/Freiburg–Berne en sus des InterCity et des InterRegio (3^e produit du trafic grandes lignes).

Par ailleurs des montants sont prévus dans PRODES EA 2035 pour l'analyse de l'« accélération et extension de capacité » sur la ligne Lausanne–Berne. Des études ont été mandatées par les Etats de Fribourg et de Vaud. Elles portent sur un nouveau tracé entre Chénens et Fribourg/Freiburg, à réaliser dans une première étape. Le but est de réduire le temps de parcours à 60 minutes environ entre Berne et Lausanne et d'augmenter les capacités de cette ligne très chargée ; la ligne existante sera en effet maintenue et destinée à la desserte régionale. Une deuxième étape concernera le tracé entre Lausanne et Romont, l'objectif étant de ramener à plus long terme le temps de parcours entre Lausanne et Berne à 40 minutes environ.

En matière de transports publics routiers, les TPF étudient la construction de nouvelles gares routières à proximité de haltes ferroviaires et à des points de convergence importants des bus du trafic régional et local sur le réseau de trains : Avry, Broc-Village, Bulle, Châtel-Saint-Denis, Düdingen, Estavayer-le-Lac, Givisiez, Morat et Romont. Ces aménagements sont rendus nécessaires par l'augmentation de la cadence des bus et du nombre de lignes.

² Le Parlement fédéral a adopté cette étape d'aménagement de PRODES en juin 2019 pour un montant de 12,89 milliards de francs.

³ PRODES EA 2025 a été adopté par le Parlement en 2014 pour un montant de 6,4 milliards de francs et ZEB (Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur) en 2009 (5,4 milliards de francs).

2.1.3. Investissements financiers

La mise en place de ce réseau dense de transports publics nécessite d'importants investissements financiers de la part des pouvoirs publics. Ainsi, en 2018, ils ont versé 87,5 millions de francs pour financer les transports publics régionaux, dont 39,4 millions de francs (45 %) à charge du canton de Fribourg (Etat et communes). En 2019, ces chiffres seront respectivement de 95,4 et 42,9 millions de francs. Le canton a également contribué au fonds fédéral d'infrastructure ferroviaire (FIF) pour un montant de 14,3 millions de francs (15,3 millions de francs en 2019). Par ailleurs l'Etat a versé 13,3 millions de francs (57,5 %) en 2018 (13,8 millions de francs en 2019) pour financer l'exploitation de lignes du trafic urbain commandées par les communautés régionales de transport (Agglomération de Fribourg et Mobul).

Le but de ces investissements et de ces développements importants, particulièrement marqués en décembre 2014 (horaire 2015) et en décembre 2017 (horaire 2018), est d'inciter les habitantes et habitants du canton de Fribourg à utiliser les transports publics pour leurs déplacements pendulaires mais aussi durant leurs loisirs.

2.2. Planification cyclable cantonale et un plan sectoriel des parcs-relais

Le gouvernement fribourgeois a également adopté, le 10 décembre 2018, le plan sectoriel vélo. Cette planification du réseau cyclable cantonal utilitaire et de loisirs est basée sur le réseau routier cantonal, mais identifie aussi des tronçons reportés sur des routes communales pour des raisons de sécurité, de continuité ou d'attractivité. Elle intègre par ailleurs la TransAgglo (axe de mobilité douce qui reliera Rosé à Düdingen en passant par Avry, Matran, Corminboeuf, Villars-sur-Glâne, Fribourg et Granges-Paccot) et la Voie Verte (cheminement de mobilité douce qui reliera Riaz, Bulle et la Tour-de-Trême). Le réseau cyclable cantonal a été hiérarchisé en trois niveaux, en fonction du potentiel d'utilisatrices et d'utilisateurs, et les mesures d'aménagement cyclable préconisées (piste unidirectionnelle, piste bidirectionnelle, bandes, bande à la montée, etc.) y sont précisées. Une priorisation des mesures qui doivent encore être réalisées afin de poursuivre la mise en place par étapes du réseau cyclable cantonal ainsi qu'une planification ont été faite en 2019 à la Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions (DAEC). A noter qu'à ce jour, un peu plus de 100 km de voies cyclables ont déjà été réalisées, dont 9,6 km de pistes cyclables et de pistes mixtes.

Le canton s'est également doté d'un plan sectoriel des parcs-relais, validé par le Conseil d'Etat le 18 décembre 2018. Cette planification indique les besoins en lien avec l'aménagement à proximité des haltes ferroviaires du canton d'interfaces permettant aux pendulaires d'y parquer, au plus près de leur domicile, leur voiture ou leur bicyclette, et d'emprunter les transports publics. Dans un premier temps, des projets pilotes seront réalisés par les TPF afin d'évaluer la nécessité d'un éventuel subventionnement cantonal.

3. Stratégie d'aménagement du territoire et de développement durable axée sur les transports publics

3.1. Urbanisation et densification en fonction de la qualité de la desserte en transports publique

Le plan directeur cantonal est le principal instrument de l'aménagement du territoire en Suisse. Il fixe les objectifs et les principes de la stratégie d'urbanisation et de densification du territoire du canton. Le territoire d'urbanisation y a été défini « en tenant compte de la qualité de la desserte en

transports publics ». « Cette condition préalable permet d'assurer que le territoire se développe en priorité là où les parts des déplacements en transports publics et en mobilité douce des personnes peuvent être les plus importantes afin d'appréhender au mieux la forte croissance d'habitants et d'emplois attendue. Les différents thèmes et fiches de projet du plan directeur cantonal permettent d'articuler la stratégie de mobilité avec la planification du territoire. Les projets de réaménagement des secteurs à proximité des gares permettront notamment de renforcer les noyaux de plusieurs centres du canton (Fribourg, Bulle, Estavayer, Châtel-Saint-Denis et Givisiez) et de mettre en œuvre ainsi le principe de densification vers l'intérieur dans des lieux présentant d'excellentes conditions d'accessibilité. »⁴

Des niveaux de qualité de desserte en transports publics de zone à bâtir ont ainsi été définis en fonction :⁵

- > de la distance à l'arrêt le plus proche,
- > de la cadence de desserte de cet arrêt,
- > du type de desserte (nœud ferroviaire, linge ferroviaire ou nœud de bus, ligne de bus).

Les arrêts de transports publics ont été classés en 6 catégories. Sur la base de ces catégories d'arrêts ainsi que de leur accessibilité à pied, cinq niveaux de qualité de desserte (allant de A à E) ont été définis (voir annexe ci-dessous).

La densification est autorisée, en principe, sans limite particulière uniquement aux endroits présentant au moins une desserte en transports publics de niveau C ; un niveau D est toléré uniquement si une infrastructure de mobilité douce en site propre existe au moment de la densification. Pour les mises en zone une desserte en transports publics de niveau D est exigé ; un niveau E est admis également uniquement si une infrastructure de mobilité douce en site propre existe au moment de la mise en zone⁶.

3.2. Stratégie de développement durable

La Constitution cantonale cite expressément le développement durable parmi les buts de l'Etat, dont le Conseil d'Etat est chargé de la mise en œuvre selon la loi sur l'Organisation du Conseil d'Etat et de l'administration (LOCEA). Ces dispositions sont concrétisées par la Stratégie de développement durable. L'entrée en vigueur d'une nouvelle Stratégie est prévue en 2021⁷. Celle-ci comportera plusieurs cibles alignées sur l'Agenda 2030 de développement durable de l'ONU, dont l'une concerne la mobilité durable, avec des objectifs et mesures associées, de manière à ce que la part modale des distances journalières en transports publics, à vélo et à pied augmente dans le canton, que la consommation énergétique liée au transport soit réduite et que les impacts liés aux déplacements diminuent également. Une autre cible pertinente en termes de mobilité portera sur l'urbanisation durable articulée autour d'axes de communication privilégiant la mobilité douce et les transports publics. Des mesures seront déclinées dans la stratégie en faveur de telles formes d'urbanisation.

⁴ Plan directeur cantonal, Section B Volet stratégique, 3. Coordination entre les stratégies d'urbanisation et de mobilité p 18.

⁵ Plan directeur cantonal, Section C / T 201. Transports publics.

⁶ Les demandes de tolérance doivent être motivées et adressées à l'Office fédéral du développement territorial.

⁷ La Stratégie devrait être soumise à consultation au début de l'année 2020 et au Grand Conseil à l'automne de la même année.

4. Mesures pour l'amélioration de la qualité de l'air

Si la priorité est mise sur le développement des transports publics et de la mobilité douce, le gouvernement fribourgeois a également pris des mesures afin d'améliorer la qualité de l'air.

4.1. Plan de mesures pour la protection de l'air

Un plan de mesures pour la protection de l'air a en effet été adopté par le Conseil d'Etat le 8 octobre 2007 déjà. La plupart des mesures prévues dans ce plan, si elles sont destinées en premier lieu à lutter contre la pollution atmosphérique, ont également un impact positif sur le climat. En matière de mobilité, ce plan visait à limiter la pollution des véhicules privées et à inciter à l'achat de véhicules plus propres, ce par le biais de l'impôt sur les véhicules, à pousser les entreprises de transports à s'équiper de matériel roulant moins polluant, à demander aux agglomérations de Bulle et Fribourg de favoriser la mobilité durable, de se doter d'un concept de stationnement et d'aménager des parcs-relais périphériques.

Un nouveau Plan de mesures pour la protection de l'air a été établi et adopté par le Conseil d'Etat le 18 novembre 2019⁸. Les mesures relatives à la mobilité concernent notamment la promotion de la mobilité électrique. Elles visent à :

- > inciter les entreprises de transport à acquérir du matériel roulant électrique et, dans les zones urbaines, à exploiter des bus à traction électrique,
- > encourager l'électromobilité individuelle par l'exemplarité de l'Etat (acquisition de véhicules électriques lors du renouvellement des anciens véhicules et aménagement de bornes ou stations de recharge électrique dans les immeubles et parkings de l'Etat) et via l'imposition des véhicules.

Certes, les véhicules électriques, s'ils permettent de limiter les émissions de GES, ne sont pas exempts d'impacts négatifs sur le climat et l'environnement. En effet la production de leurs batteries et moteurs se fait notamment dans des pays qui utilisent de l'électricité issue de combustibles fossiles et nécessite l'usage de matériaux tels que le cuivre, le cobalt, le nickel et le lithium, dont l'extraction entraîne des dommages environnementaux. Leur recyclage est par ailleurs problématique. Ces effets négatifs risquent d'être multipliés par l'augmentation importante du nombre et du type d'engins utilisant des batteries électriques (voitures et vélos mais aussi VTT et trottinettes) et font l'objet de réflexions sur les possibilités d'atténuation au niveau national. De plus le degré de l'impact du développement de l'électromobilité sur l'environnement en Suisse dépend du type d'électricité utilisé pour faire fonctionner ces véhicules. Néanmoins, dans un contexte où, selon de premières études, une part d'environ un tiers des usagères/usagers de vélos électriques provient du trafic motorisé individuel, il est à constater qu'un vélo électrique a un impact écologique substantiellement moindre qu'une voiture. La promotion des transports publics, de la mobilité douce (vélo et marche à pied) et la réduction des besoins de mobilité et de pendularité et le changement de la répartition modale sont toutefois les meilleurs moyens de protéger le climat dans le domaine des transports.

⁸ Il a été établi sur la base d'un bilan effectué en 2018. Un premier bilan sur la mise en œuvre de ce plan de mesures a été publié par le Service de l'environnement (SEn) en 2011.

4.2. Révision de la fiscalité des véhicules

Concernant la fiscalité des véhicules, la Direction de la sécurité et de la justice a mis en consultation le 8 juillet 2019 la révision complète de la Loi sur l'imposition des véhicules automobiles et des remorques (LIVAR).

Si aujourd'hui, seules les voitures de tourisme avec une étiquette-énergie A profitent d'une pleine exonération fiscale durant trois années civiles, des réductions permanentes en faveur des véhicules⁹ particulièrement efficaces sur le plan de la consommation, de l'énergie et des émissions sont prévues, à savoir :

- > étiquette-énergie A, réduction de 20 % ; si étiquette-énergie B, réduction de 10 %
- > motorisation électrique ou hydrogène, réduction de 30 %
- > motorisation hybride, à gaz ou assimilable, réduction de 15 %.

Les réductions selon l'étiquette-énergie ou le type de motorisation seront cumulables¹⁰. Il est par ailleurs prévu de maintenir l'exonération fiscale des véhicules affectés au transport public ainsi que des cycles électriques (45 km/h) soumis à l'immatriculation.

Pour la majorité des véhicules légers, la LIVAR prévoit une imposition progressive selon la puissance du véhicule. Ce système imposera lourdement les détenteurs de véhicules présentant une motorisation et/ou une puissance excessive(s).

4.3. Vers une loi sur la mobilité et une législation sur le climat

En date du 22 mars 2018, le Grand Conseil a accepté une motion demandant l'élaboration d'une nouvelle loi sur la mobilité qui remplacera la loi sur les routes et celle sur les transports. Cette nouvelle loi, en cours d'élaboration, permettra d'aborder la mobilité de façon globale et prendra en compte la nécessité de développer une mobilité durable, respectueuse du climat et de l'environnement.

Les députées Julia Senti et Christa Mutter ont déposé le 28 mars 2019 une motion demandant l'élaboration d'une loi cantonale pour le climat et l'environnement et d'y fixer notamment un objectif climatique cantonal, une base légale pour l'élaboration d'un plan climat cantonal et la création d'un fonds cantonal pour le climat. Le Conseil d'Etat a invité le Grand Conseil à accepter cette motion.

5. Position du Conseil d'Etat

Les différents éléments présentés ci-dessus, qui ne sont pas exhaustifs, montrent que de nombreuses mesures ont déjà été mises en place, ou sont en passe de l'être, en matière de mobilité durable. D'autres visant à diminuer les GES seront intégrées au futur Plan climat. Le Conseil d'Etat estime donc qu'il n'y a pas lieu d'élaborer un nouveau document de mesures, élaboration qui prendra du temps et des ressources. Il propose toutefois que les propositions et suggestions des députées Müller et Senti soient prises en considération, notamment dans le cadre de la conception de ce Plan climat.

⁹ Cela concerne tous les véhicules dont le poids total est égal ou inférieur à 3,5 tonnes. Les motocycles, les voitures de livraison et autres utilitaires légers pourront désormais également bénéficier d'une réduction fiscale. A noter qu'à court terme, la Confédération prévoit d'étendre l'étiquette-énergie aux voitures de livraison et autres utilitaires légers.

¹⁰ A titre d'exemple, un véhicule électrique avec étiquette-énergie A pourra bénéficier d'une réduction fiscale permanente de 50 %.

Le Conseil d'Etat invite le Grand Conseil à accepter le présent postulat.

26 novembre 2019

Annexe

—

Catégories d'arrêts TP / Niveaux de qualité de desserte

Annexe 2

—

[Rapport 2021-DAEC-225 sur le postulat du 23 mai 2019](#)

Annexe

Catégories d'arrêts TP

Cadence	Nœud ferroviaire	Ligne ferroviaire / nœud bus	Ligne de bus régional/urbain/local
< 10 min	I	I	II
11 à 20 min	I	II	III
21 à 40 min	II	III	IV
41 à 60 min	III	IV	V
61 à 120 min	-	V	VI

Niveaux de qualité de desserte

Catégorie d'arrêt	Accessibilité des arrêts (distance en mètres)				
	< 300 m	300–500 m	501–750 m	751–1000 m	1001–1500 m
I	Niveau A	Niveau A	Niveau B	Niveau C	Niveau D
II	Niveau A	Niveau B	Niveau C	Niveau D	Niveau E
III	Niveau B	Niveau C	Niveau D	Niveau E	Niveau E
IV	Niveau C	Niveau D	Niveau E	Niveau E	–
V	Niveau D	Niveau E	Niveau E	–	–
VI	Niveau E	Niveau E	–	–	–