

Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
DETEC
ASTRA

aemterkonsultationen@astra.admin.ch

Berne, le 30 septembre 2015

Audition sur le projet de rapport stratégique concernant la tarification de la mobilité

Madame la Conseillère fédérale,
Mesdames,
Messieurs,

Le 27 mai 2015, le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) a ouvert la procédure d'audition sur le rapport stratégique susmentionné. La Conférence suisse des directeurs des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement (DTAP) et la Conférence des directeurs cantonaux des transports publics (CTP) ont traité la question de la tarification de la mobilité lors de leur assemblée générale des 17 et 18 septembre 2015 et débattu de la présente prise de position relative au projet de rapport stratégique de l'OFROU sur la tarification de la mobilité. Cette prise de position de la DTAP et de la CTP n'est pas un «distillat» des prises de position cantonales. La DTAP et la CTP se sont volontairement concentrées sur les futurs développements et ont étudié divers scénarios en relation avec les progrès technologiques et le comportement en matière de mobilité dans le cadre d'une table-ronde.

Remarques générales

En Suisse la mobilité augmente chaque année et l'infrastructure de transport atteint parfois ses limites – surtout dans les villes et les agglomérations. Il en résulte des coûts élevés pour l'économie. Une tarification de la mobilité intelligente pourrait y remédier, puisque cet instrument offre la possibilité de mieux gérer le trafic et par là-même de réduire les pics d'affluence onéreux. La tarification de la mobilité présente en outre un avantage par rapport à d'autres modèles de financement des transports : seules les personnes qui consomment des prestations de mobilité paient – ce qui représente un facteur essentiel d'acceptation du futur financement de l'infrastructure. Il importe par ailleurs de ne pas oublier que les usagers seraient les principaux bénéficiaires d'une tarification de la mobilité intelligente: en effet, ils seraient confrontés bien plus rarement à des goulets d'étranglement aux heures de pointe. La DTAP salue le rapport stratégique sur la tarification de la mobilité du DETEC et voit dans la tarification de la mobilité un instrument prometteur pour la gestion et le financement du trafic.

Le rapport stratégique se fonde sur une vision du trafic en statu quo. Or, il est désormais admis que les possibilités techniques, d'une part, et le comportement en matière de mobilité, d'autre part, sont susceptibles de se modifier radicalement en l'espace d'une génération. Les prérequis techniques impliqués par les différentes variantes de stratégie seront alors disponibles et d'un usage courant. Les systèmes seront perméables ; d'autres aspects que le mode de transport seront déterminants pour le recours au transport individuel, aux transports publics ou à une combinaison des deux systèmes. Il est par ailleurs probable que la mobilité douce constituera une part importante de la mobilité organisée – avec la possibilité de réserver des e-bikes dans le cadre d'un paquet de prestations TP ou TIM par exemple. Dans ce contexte, une question fondamentale se pose: comment gérer le comportement de plus en plus individuel en matière de mobilité ? La tarification de la mobilité offre des solutions. Du point de vue de la DTAP et de la CTP, il faut donc moins se demander s'il y a lieu de poursuivre plus avant la tarification de la mobilité que se fixer un horizon dans le temps pour ce faire, collecter des expériences si possible concrètes et faciliter l'acceptation d'un changement de système.

La DTAP et la KÖV soutiennent l'objectif présenté dans le rapport stratégique, en y ajoutant deux compléments d'ordre général. D'une part, dans une perspective à long terme la tarification de la mobilité devra également se fixer comme objectif le financement des infrastructures de transport. Aujourd'hui le financement de l'exploitation, de l'entretien et de l'aménagement de l'infrastructure repose essentiellement sur les recettes de l'impôt sur les huiles minérales. Du fait de la baisse de la consommation ce mécanisme devra, à long terme, être remplacé. D'autre part, la tarification de la mobilité ne doit pas grever le budget des collectivités publiques cantonales et communales. Ces dernières ne doivent pas voir leurs compétences restreintes. Il est donc important que les prochaines étapes aient lieu en concertation avec les cantons et les communes.

Préserver les avantages du système suisse

Le système de transports publics suisse est un modèle de réussite unique en son genre et incontesté au niveau mondial ; il a une influence décisive sur la place économique suisse, l'attrait du pays et la qualité de vie. L'accès aisé au système est un élément clé de ce succès. Du reste, ce constat s'applique également au trafic routier, dont le fonctionnement est en grande majorité encore fluide et bon. La tarification de la mobilité doit permettre de garantir que l'accès au système de transport reste aisé, non bureaucratique et flexible. En d'autres termes : il est impératif que la conception des systèmes de tarification soit simple et n'engendre pas de complications pour les usagers. Ces derniers doivent pouvoir garder une vue d'ensemble de leurs dépenses en fonction du mode de transport et de leur itinéraire.

La répartition modale : un facteur à prendre en compte

La DTAP et la CTP se montrent sceptiques vis-à-vis de l'exigence de vérité des coûts en lien direct avec la tarification de la mobilité, telle que formulée par diverses associations. D'une part, la question des coûts effectifs générés par les différents transports ne peut être tranchée selon des critères objectifs. Rappelons à ce propos la discussion portant sur les coûts externes du TIM (santé, bruit, environnement, etc.), dont l'évaluation chiffrée relève en définitive d'une décision politique. Les TP représentent une part importante du service public ; dans ce domaine il n'est ni judicieux ni possible d'exiger des usagers des offres périphériques une participation plus élevée aux coûts. D'autre part, dans la répartition modale une

part importante des TP profite finalement aussi aux usagers de la route. La DTAP et la CTP estiment que la tarification de la mobilité permet de poursuivre la gestion du trafic selon des critères susceptibles de rallier une majorité politique. Ce qui revient à décider – dans le cadre de processus légitimés démocratiquement – s’il faut continuer à financer les TP et comment, afin de préserver l’attrait du système de TP suisse et de promouvoir activement son utilisation. La tarification de la mobilité est avant tout destinée à engendrer une modification du système de financement. Elle ne saurait être instrumentalisée pour entraîner un changement de direction fondamental dans une politique des transports, bien établie et soutenue par la population.

Projets pilotes

La DTAP et la CTP estiment important de procéder rapidement à des tests concrets, afin de confronter le rapport stratégique à la réalité. La Confédération est donc priée de créer les bases légales nécessaires, pour que les cantons, les villes et les agglomérations puissent mener des projets pilotes et trouver des solutions à leurs problèmes de trafic spécifiques. L’acceptation des systèmes de tarification sera ainsi encouragée au mieux et des expériences pourront être collectées en matière de conséquences effectives sur le volume du trafic, l’environnement, l’économie et le développement territorial. Les cantons et les villes devront concevoir leurs projets pilotes de manière à ce qu’ils puissent ensuite être intégrés à un système global.

La base légale doit prévoir la possibilité d’un soutien financier apporté par la Confédération aux projets pilotes dans les cantons et les villes. Ainsi, la Confédération pourra également faire office de coordinateur, afin de garantir la synthèse ultérieure des différents projets pilotes dans le cadre d’un système à l’échelle nationale suisse.

Un certain nombre de cantons et de régions ont d’ores et déjà communiqué leur intérêt en ce qui concerne l’organisation de projets pilotes. La DTAP et la CTP plaident en faveur d’une structure modulaire de la tarification de la mobilité. En d’autres termes: les nouveaux instruments de régulation du trafic devraient être mis en place de manière progressive – il convient de mener d’abord un projet pilote afin de collecter de premières conclusions et expériences réelles ; il importe par ailleurs d’initier la tarification de la mobilité en adéquation avec la structure fédéraliste de la Suisse. C’est pourquoi, à ce stade précoce, une variante appliquée dans une zone délimitée géographiquement, concernée par des problèmes de trafic et intéressée par un projet pilote, semble la solution la plus aboutie. L’expérience faite dans d’autres pays montre que ce mode de procéder permet d’obtenir une large acceptation de la tarification de la mobilité – si les résultats souhaités sont au rendez-vous.

Etapes suivantes

La DTAP et la CTP sont d’avis que l’organisation de projets pilotes constitue un facteur de réussite central. Toutefois, l’expérience de ces dernières années a montré que la disposition à financer des projets pilotes est plutôt faible. Les projets pilotes doivent être cofinancés par la Confédération, afin que les investissements nécessaires et les coûts d’exploitation ne soient pas supportés de manière unilatérale par les régions dans lesquelles ils seront menés.

La DTAP et la CTP demandent donc à la Confédération de créer les bases légales et les conditions-cadres financières nécessaires au bon déroulement des projets pilotes. La Confédération est en outre invitée à jouer un rôle de coordination, avec comme objectif la garantie de la possibilité d'intégration des différents projets pilotes dans un système global à l'échelle du territoire suisse.

En plus de la tarification de la mobilité, la DTAP et la CTP jugent par ailleurs impératif d'envisager d'autres approches possibles de réduction des pics d'affluence: l'encouragement à introduire des horaires de travail flexibles ; la modification des heures de cours dans les écoles professionnelles, les écoles secondaires et les hautes écoles, ou encore la promotion de la mobilité douce. Des efforts sont d'ores et déjà déployés dans ce sens. De telles expériences sont déjà en cours. Comme l'a montré une première étude des CFF et du canton de Bern, le potentiel des mesures envisagées est grand. Il importe que la Confédération s'appuie sur les bonnes pratiques dans ce domaine et crée les conditions-cadres nécessaires, notamment en ce qui concerne les ressources propres en personnel et les institutions fédérales.

Questionnaire

Pour le questionnaire, la DTAP et la CTP renvoient aux prises de position des cantons. A noter toutefois que c'est dans le cadre de projets pilotes qu'une clarification approfondie des points abordés dans le questionnaire a les meilleures chances d'être menée à bien. La DTAP et la CTP estiment que d'autres clarifications à caractère scientifique ne sont pas prioritaires et qu'il convient de mettre l'accent sur les expériences pratiques tirées de projets pilotes.

En vous remerciant de bien vouloir prendre notre prise de position en considération, nous vous prions d'agréer, Madame la Conseillère fédérale, Mesdames, Messieurs, nos meilleures salutations.

**Conférence suisse des directeurs cantonaux
des travaux publics, de l'aménagement du
territoire et de l'environnement DTAP**

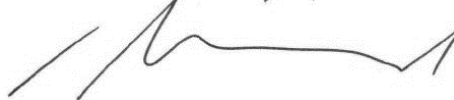
Le président



Paul Federer

**Conférence des directeurs cantonaux
des transports publics CTP**

Le président



Matthias Michel

La secrétaire générale



Christa Hostettler