



DETEC

Berne, août 2015

**Projet de rapport stratégique sur la tarification de la mobilité,  
Stratégies de résolution des problèmes de trafic routier et ferroviaire en Suisse**

Madame la Conseillère fédérale,  
Madame, Monsieur,

Le PEV vous remercie de l'opportunité de prendre position sur le projet présenté concernant le trafic routier et ferroviaire.

La mobilité est un thème important et comporte des défis aussi nombreux que complexes. Il est essentiel que la discussion soit ouverte au niveau social et politique. Bien que ces défis deviennent de plus en plus urgents à traiter – croissance démographique, augmentation de la mobilité - il est important que cette discussion soit menée dans le fond avant que des solutions ne soient appliquées de manière précipitée.

Les objectifs visés d'une redevance liée à l'utilisation des infrastructures et des prestations pour le trafic individuel et les transports publics sont d'influer sur la demande et de réduire les pics d'affluence sur l'ensemble des modes de transport. Ce concept est synthétisé dans le concept de Mobility Pricing et est construit sur l'hypothèse qu'il est juste de taxer tous les utilisateurs de la mobilité de manière identique en fonction de l'utilisation des infrastructures. Il s'agit là d'un changement de paradigme important, dans la mesure où l'on ne taxe pas la manière de se déplacer (transport public, véhicule privé ; gros/petit véhicule ; très /peu polluant, etc.), mais le fait même de se déplacer et cela selon des critères horaires et géographiques

Le PEV partage l'opinion du gouvernement : les routes encombrées et les trains surpeuplés sont un problème qu'il s'agit de prendre en main. Pour le PEV, une mobilité trop bon marché est une des causes de la mobilité importante. Le concept de base du Mobility pricing « Ne pas payer davantage, mais autrement » ne permet en soi pas de répondre à ce problème, puisque la mobilité ne devient pas plus chère, mais qu'elle est taxée autrement et se répartit autrement sur les utilisateurs. Le PEV voit ici le danger du report des coûts de la mobilité pouvant mener à des situations injustes. Le but de répartir la mobilité sur la journée entière en introduisant une surtaxe aux heures de pointe est défavorable pour les salariés se trouvant au bas de l'échelle. En effet, ce sont ces personnes qui gagnent le moins qui en souffriraient le plus : ce sont elles qui ont le moins le loisir de déplacer leurs horaires de travail, les moyens ou la possibilité de changer de place de travail ou de domicile. Les personnes les plus nanties ont, quant à elles, en majorité,

**Parti Evangélique Suisse**

Nägeligasse 9 | Case postale 294 | 3000 Berne 7 | 031 351 71 71 | [info@evppev.ch](mailto:info@evppev.ch) | [evppev.ch](http://evppev.ch)

le loisir d'arranger leur horaire de travail, car elles occupent des postes à responsabilité ou des emplois de bureau où le travail à domicile est plus facile à organiser. Ce sont également les personnes les plus aisées qui auront la possibilité de changer leur lieu de domicile afin d'avoir moins de trajet à faire.

Afin de répondre à ces problèmes, le PEV pourrait envisager le fait que les employeurs soient intégrés dans la démarche afin de les encourager à offrir des modèles de travail compatibles ou plus de home office. Mais cette solution dépend elle-même de nombreux critères.

Le concept de Mobility Pricing est intéressant en ce qu'il permet d'introduire une réelle application du principe de « pay as you use » qui semble de prime abord juste. Cependant, il contient des aspects perversifiant la justice sociale en reportant les frais sur les « défavorisés ». Ce projet ne peut être appliqué de manière juste et équitable pour tous sans un changement de paradigme de même nature en matière de politique d'emploi ou de logement.

De plus, ce projet visant à réduire les pics d'affluence notamment dans les agglomérations est indissociable d'une promotion active de la mobilité douce qui doit continuer à être promu en parallèle. Or, augmenter le prix des transports publics peut conduire à l'effet inverse et à un transfert vers la route où la qualité et le confort peuvent être reconsidérés et estimés meilleurs. Cette limitation de l'attractivité des transports publics n'est écologiquement pas souhaitable et ne permettra pas de désengorger les villes.

En outre, le PEV constate que parmi les compensations, il est envisagé de réduire ou même de supprimer différentes taxes, comme les taxes de stationnement ou les impôts sur les véhicules à moteur. Cela ne peut être le cas : les taxes sur les places de parc et leur rareté motivent beaucoup de personnes à se déplacer en transport public ou en co-voiturage afin de limiter les frais ou le temps perdu à chercher une place de parc. Cela est écologiquement souhaitable et ne doit pas être modifié. Les impôts sur les véhicules à moteur influent également sur le choix du véhicule que l'on achète et ses qualités écologiques. Supprimer cette taxe, supprime l'effet incitatif qu'elle peut avoir sur le choix d'un véhicule écologique.

Écologiquement, le concept de Mobility Pricing a donc également des conséquences négatives. Les propriétaires de véhicules écologiques ayant fait le choix de limiter la pollution de CO<sub>2</sub> grâce à cette technologie plus verte n'ont aujourd'hui pas à payer la taxe sur le carburant. Or, si celle-ci disparaît afin de compenser la taxe au kilomètre, tous les véhicules seront taxés de manière identique sans considérer leur facteur polluant. Cela supprime l'incitation de conduire un véhicule écologiquement moins néfaste. Cela n'est pas un effet désirable du Mobility Pricing.

En ce qui concerne les questions de faisabilité technologique, le PEV relève également des points de réflexion. La faisabilité technologique doit être assurée de manière fiable en matière de relevé des données (pas de doublon de relevé kilométrique pour un passager ayant l'application sur son propre portable), de protection des données (législation adaptée) et en matière d'utilisation des données. Le Mobility Pricing ne doit en aucun cas conduire à un relevé systématique des déplacements. Les dangers perçus dans cette question sont ceux d'un contrôle permanent (Big Brother) de l'Etat ainsi que l'exclusion de la population réticente à l'utilisation des nouvelles technologies.

De plus, certains risques économiques sont également présents. Il s'agit de protéger l'économie de coûts encore plus élevés. C'est pourquoi l'exclusion des secteurs industriels ou de certains cercles économiques,

qui ne peuvent faire autrement que de circuler dans les agglomérations ou aux heures de pointe, devraient être considérée. Dans le cas contraire, le projet serait soumis à de trop nombreuses et puissantes oppositions.

Ces différents aspects se doivent d'être pris en compte dans la réflexion globale et d'être intégrés dans la suite de la réflexion sur la tarification de la mobilité.

Malgré ces réflexions de fond, le PEV vous fait volontiers part de ses positions concernant les questions concrètes relatives au projet soumis.

### **1. Que pensez-vous de l'objectif de la tarification de la mobilité consistant à « réduire les pics d'affluence sur l'ensemble des modes de transport et à parvenir à une utilisation plus homogène des infrastructures de transport » ?**

Les objectifs sont bien définis et le PEV les partage. Néanmoins, ils ne sont pas atteignables uniquement par les mesures de mobilité proposées. La situation se doit d'être envisagée dans sa globalité. Réduire la mobilité en taxant de manière plus élevée les heures de pointe ou les agglomérations n'est pas une solution viable si la situation sur le marché du travail n'est pas également adaptée. En effet, une grande partie des pendulaires ne peut choisir l'heure à laquelle ils commencent le travail puisque le marché du travail reste peu flexible en Suisse. De plus, de nombreuses personnes n'ont pas le luxe de pouvoir choisir leur lieu de travail en fonction de leur domicile ou inversement. Le Mobility Pricing semble par conséquent discriminatoire pour ces personnes qui se situent, le plus souvent, dans la moitié inférieure de l'échelle. Les tarifs en fonction de critères horaires et géographiques peuvent par conséquent engendrer des coûts supplémentaires et des baisses de revenus pour ces personnes qui n'ont pas le choix. Ceci n'est pas souhaitable.

Des mesures de flexibilisation des heures de travail, de promotion du travail à domicile, décentralisation des centres d'emploi ou encore des modifications dans les horaires ou les manière d'enseigner devraient faire partie de la réflexion afin de permettre la réalisation des objectifs fixés. Modifier la manière de taxer la mobilité sans prendre en compte la situation dans sa globalité peut engendrer des inégalités et des injustices sociales.

#### **1b. Quel autre objectif faudrait-il poursuivre ?**

Taxer la mobilité est certes l'objectif principal de ce rapport stratégique. Néanmoins, le PEV estime que la promotion de la mobilité douce est indissociable de la mobilité motorisée. Elle représente en effet une alternative écologique et saine qui a de plus le mérite de décharger les transports publics et les routes dans les agglomérations et pour la mobilité de proximité. Réduire le trafic motorisé passe par conséquent par l'augmentation de la mobilité douce et sa promotion là où cela est possible.

### **2. Dans quelle mesure trouvez-vous que les sept principes de base définis pour la tarification de la mobilité sont pertinents et complets ?**

Le principe de « **pay as you use** » est adapté et juste. Il doit néanmoins prendre en compte tous les aspects sociaux afin de ne pas créer de discrimination.

Le principe de « **compensation** » : ne pas payer plus mais autrement, ne permet selon le PEV pas de résoudre le problème, mais répartit les coûts différemment dans la population ce qui peut engendrer des injustices sociales en imputant les coûts sur les personnes ayant le moins de flexibilisation professionnelle, soit le plus souvent les personnes au bas de l'échelle.

Le principe « **d'intermodalité** » visant à soumettre les transports privés et publics à des tarifs comparables soulève quelques questionnements. Cela ne va-t-il pas conduire à augmenter le prix des transports publics et par conséquent à réduire leur attractivité ? Un changement de tarification ne doit pas conduire à rendre les transports publics moins attrayants, mais au contraire plus attrayants par rapport à la mobilité privée. Cela ne semble pas être le cas dans le projet présenté.

Le principe « **de conception modulaire** » doit permettre de mettre en place des mesures de manière progressive. Cela est essentiel, notamment pour la mise en place des solutions technologiques.

En matière de « **protection des données** », le PEV insiste sur le fait qu'il est essentiel de s'assurer qu'en cas d'application, une législation conséquente sera adoptée et appliquée. Le relevé de données kilométrique au moyen d'une application ne peut à l'heure actuelle être fait en assurant une totale protection des données. Il est ainsi essentiel de s'assurer de la faisabilité technologique et de la sécurité. Dans ce domaine, une application par projets pilotes peut permettre de définir les avantages, les désavantages et les défauts techniques des solutions avancées.

### 3. Pensez-vous que les tableaux matriciels pour la route et le rail sont complets ?

En ce qui concerne **la route** : la matrice liste la mobilité douce ce qui n'est pas du tout adapté. Elle n'est pas et ne doit pas être concernée par une quelconque tarification. Par contre, il manque certaines catégories de véhicules comme les véhicules agricoles et sylvicoles qui devraient également être intégrés.

Les taxes de stationnement et les primes d'assurance sont proposées en tant que compensation. Le PEV estime que ces domaines ne doivent pas être concernés par des compensations. Il n'est pas imaginable que les places de parc publiques deviennent moins chères ou même gratuites. En effet, le prix des places de parc encourage le covoiturage et permet ainsi de limiter le trafic. Quant aux primes d'assurance, elles ne doivent pas entrer en ligne de compte dans la régulation du trafic.

Une lacune peut être relevée : la catégorie « centre-ville » manque dans le concept. Les défis y sont présents de manière plus concentrée que dans l'agglomération qui est plus large. Il s'agit d'introduire cette catégorie de manière plus spécifique.

En ce qui concerne le **rail et les transports publics**, le PEV constate que les métros sont absents de la matrice et devraient y être inclus.

De plus, le transport de marchandise reste exclu de tous les modèles alors que sur de nombreux tronçons il représente une concurrence au trafic régional dans l'attribution des sillons.

### 4. Que pensez-vous de la systématique des modèles (du plus simple au plus complexe) pour la route et le rail ?

En ce qui concerne la route :

Il est censé de développer des modèles de manière exponentielle puisque la variante la plus complexe engendre de gros investissements et des innovations importantes. De plus, les modèles les plus simples

permettent de tester les effets et d'apporter les corrections nécessaires. Le fait de construire les modèles les uns en complément des autres permet en outre d'apporter des adaptations et des modifications au fur et à mesure de la mise en place et en fonction des zones géographiques. Cependant, en raison des effets indésirables listés pour les étapes intermédiaires, celles-ci, si elles devaient être mises en œuvre, ne devraient pas durer trop longtemps.

En ce qui concerne le rail : le développement proposé est, pour les mêmes raisons, également souhaitable. Le système est cependant déjà partiellement en place, si l'on considère les zones tarifaires et les différentes taxes.

### **5. Que pensez-vous des modèles proposés pour la route et le rail ?**

Pour la route : les modèles sont exposés de manière objective et complète en soulignant les forces et faiblesses de chacun. Les défauts de ces modèles sont exposés au début de ce document. Le PEV espère que ces réflexions sociales et écologiques seront prises en compte dans la suite du processus d'élaboration d'une nouvelle stratégie.

Pour le rail et les transports publics en général : le PEV craint que des surtaxes sur certaines lignes, zones ou réseau ne conduise à une perte de signification de l'utilisation des transports publics. Les TP doivent rester une alternative écologique et bon marché au transport en véhicule privé. Si les tarifs en général deviennent plus élevés, le risque est de voir un transfert vers la route ou la qualité peut être reconsidérée comme étant meilleure (bagages, pas de trajets à pied supplémentaire, etc.). De plus, la suppression du demi-tarif et de l'AG, très appréciés par la population, pourrait se confronter à de nombreuses oppositions. Il pourrait par conséquent être envisagé de conserver des taux forfaitaires, en en revoyant éventuellement les montants.

Il est plus qu'essentiel que le système des TP demeure simple et facile d'accès pour tous afin de ne pas introduire des obstacles à l'utilisation des TP et entraver ainsi les conséquences positives de leur utilisation.

### **6 . Quel modèle vous semble le plus approprié pour la route et le rail ?**

Pour la route : les deux variantes zone-réseau-zone sont les plus adaptées et parmi celles-ci, la B est à privilégier, même si les compensations ne semblent pas toutes appropriées. Une réduction ou même une suppression de la taxe sur le stationnement ou de l'impôt sur les véhicules à moteur ne doivent pas être envisagées. Les conséquences et les risques des variantes « Réseau A et B » sont trop importants, mais elles pourraient éventuellement être envisagées comme étapes intermédiaires.

Les impératifs techniques de relevés des données et de protection des données sont un des éléments critiques et nécessitent un travail technologique et législatif important.

Pour les TP: le modèle de réseau semble être le plus approprié, bien que les augmentations de prix prévues puissent avoir un effet négatif sur l'utilisation des TP.

### **7. Quelles sont les forces et les faiblesses du modèle selon vous le plus approprié ?**

Voir plus haut.

### **8. Quels sont selon vous, les défis que pose une éventuelle introduction de la tarification de la mobilité et quels en sont les risques ? A quoi faut-il prêter particulièrement attention ?**

Ces questions ont été abordées au début de cette réponse ainsi que dans les réponses aux différentes questions. Ce sont avant tout :

- L'égalité et l'équité sociale doit être prise en considération
- Risque de transfert des TP à la route
- Risques écologiques
- Défis technologiques et de protection des données – risques d'exclusion de la partie de la population la moins à l'aise avec les technologies modernes.

#### 9. Que pensez-vous de l'idée de projet pilotes pour la tarification de la mobilité ?

Un ou différents projets pilotes sont essentiels et doivent permettre de mettre en avant les forces, les défauts et les marges de progression. Ils peuvent également permettre une adaptation de la population. Néanmoins, ces projets pilotes doivent être mis en œuvre lorsque les modèles auront été choisis et suffisamment développés afin d'obtenir des résultats pertinents.

10. Le rapport prévoit, en contrepartie de l'introduction d'une redevance liée au kilométrage, de remplacer progressivement les redevances existantes (compensation). Il serait également envisageable d'introduire une redevance liée au kilométrage en plus des redevances existantes, et de la rembourser à titre de mesure incitative (remboursement forfaitaire, par ex. via une réduction des primes d'assurance-maladie).

Le PEV s'oppose à un remboursement forfaitaire dans la mesure où il s'oppose au principe de pollueur-payeur ou celui de « Pay as you use ». Un remboursement par une réduction des primes d'assurance-maladie ne respecte de plus pas l'unité de la matière. Les recettes perçues dans le domaine de la mobilité doivent être utilisées dans ce domaine.

Il pourrait cependant être envisageable d'introduire des valeurs seuil au-dessous desquels les taxes seraient plus basses afin de ne pas grever davantage les bas revenus.

Nous vous remercions pour le travail accompli et la prise en compte des avis émis dans la présente réponse. Nous vous transmettons, Madame la Conseillère fédérale, Madame, Monsieur, nos salutations distinguées.



Marianne Streiff  
Présidente



Joel Blunier  
Secrétaire général