

CI Motards, 8000 Zurich

Madame la Conseillère fédérale  
Doris Leuthard  
DETEC  
Kochergasse 6  
3003 Berne

**Par email :**

[aemterkonsultationen@astra.admin.ch](mailto:aemterkonsultationen@astra.admin.ch)

Zurich, le 8 septembre 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,

Le Département fédéral de l'Environnement, des Transports, de l'Energie et de la Communication (DETEC) a ouvert une procédure d'audition sur un projet de rapport sur la tarification de la mobilité.

CI Motards, association suisse de défense des intérêts des conducteurs et conductrices de véhicules deux-roues motorisés, tient à faire part de sa position sur cet enjeu au vu de son importance pour ses membres.

Notre prise de position se concentrera sur les parties du rapport traitant du secteur routier. Bon nombre des membres de CI Motards sont, comme tout un chacun, utilisateurs occasionnels ou réguliers des transports publics. Ayant néanmoins pour vocation à représenter leurs intérêts en tant qu'utilisateurs de la route, CI Motards ne se prononcera pas sur les mesures affectant le domaine ferroviaire.

#### **Résumé de notre prise de position et observations générales sur le projet**

##### **→ La mobilité est une liberté fondamentale ←**

CI Motards se prononce contre toute forme de « mobility pricing ». CI Motards est donc opposé aux divers scénarios présentés dans le rapport. Le principe de « l'utilisateur-payeur » est déjà une réalité en Suisse, notamment via les impôts sur les carburants.

D'une manière générale, CI Motards s'élève contre la vision du rôle de l'Etat et de la liberté individuelle qui inspire les mesures présentées dans ce rapport. Le « mobility pricing » tel qu'imaginé ici consacre l'idée de la mise sous tutelle des citoyens par l'Etat. Ceci va à l'encontre des principes

## Le lobby des motards

d'une société respectant la liberté individuelle de ses membres et où le respect de la sphère privée et du libre arbitre de chacun doit être garanti.

CI Motards souligne que la tarification de la mobilité ne constitue pas une solution appropriée aux problèmes affectant le trafic routier actuellement, comme la congestion de certains axes routiers à certaines heures. Cette congestion est le simple reflet des besoins des utilisateurs de la route, dus notamment à leurs obligations professionnelles. Une certaine congestion du réseau routier est donc inévitable et s'observe partout dans le monde, souvent à des degrés d'intensité bien supérieurs à la situation vécue en Suisse. D'autres mesures que la tarification de la mobilité doivent être considérées pour répondre à ces défis.

Le financement actuel de la route, même s'il n'est pas parfait, a néanmoins comme avantage de rendre la charge fiscale quelque peu prévisible. Ce système est également très simple et transparent. Le risque de voir se développer un « tourisme à la pompe » vers les pays voisins en cas de trop forte hausse de la charge fiscale sur les carburants en Suisse permet aussi de se prémunir contre une fiscalité exagérément élevée. Dans un système de « mobility pricing » par contre, il reviendrait à l'Etat de définir un « juste prix » (ou des « justes prix » variables) de la mobilité en fonction de critères souvent obscurs et potentiellement motivés politiquement. L'usager de la route, captif, n'aurait pas d'autre choix que de l'accepter. Ce pouvoir discrétionnaire accordé à l'Etat pour fixer un prix à payer pour se déplacer constitue une remise en cause de la mobilité comme liberté fondamentale.

Enfin, CI Motards souligne que les quelques systèmes de tarification de la mobilité qui existent à l'étranger ne s'étendent généralement pas aux véhicules deux-roues motorisés (les systèmes de péages urbains à Londres ou dans certains pays scandinaves par exemple, cités comme exemples dans ce rapport).

Nous vous invitons à trouver le détail de notre position dans le questionnaire de l'audition.

Nous vous prions d'agréer, Madame la Conseillère fédérale, l'expression de nos salutations distinguées.

**CI Motards**

Bernard Niquille  
Vice-président

La Communauté d'Intérêt des Motards (CI Motards) s'est constituée en 2002. Politiquement et économiquement indépendants, nous représentons les intérêts des conducteurs et conductrices de véhicules deux-roues motorisés auprès des autorités politiques. CI Motards compte quelque 4'000 membres, dont des élus aux Chambres fédérales.

CI Motards est membre depuis 2003 de la Federation of European Motorcyclists Associations (FEMA - [www.fema-online.eu](http://www.fema-online.eu)), qui défend les intérêts des conducteurs de motos au niveau européen.

**Informations complètes :** [www.ci-motards.ch](http://www.ci-motards.ch)

### **PROJET de rapport stratégique sur la tarification de la mobilité – questionnaire**

#### **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 » ?**

##### **→ La mobilité est une liberté fondamentale ←**

CI Motards se prononce contre toute tarification de la mobilité, ainsi que contre toute mesure visant à orienter les décisions des utilisateurs de la route quant à leur mobilité individuelle. La décision d'entreprendre un déplacement à une heure donnée, avec tel ou tel mode de transport et suivant tel ou tel trajet, relève du libre arbitre de chacun.

Les périodes de pics d'utilisation des infrastructures, qu'elles soient routières ou ferroviaires, sont le simple reflet des besoins de la population et des obligations liées aux activités professionnelles. La décision de différer un trajet afin d'éviter les heures de pointes incombe à l'individu et est une simple fonction d'offre et de demande. Il n'appartient pas à l'Etat de se substituer au libre arbitre de l'individu.

CI Motards souligne que le principe de « l'utilisateur-payeur » est déjà une réalité en Suisse, notamment via les impôts sur les carburants. Mais il s'agit là d'un impôt lié à la consommation et non d'une tarification de « l'acte de se déplacer » en tant que tel.

##### **a. Cet objectif est-il bien choisi (cf. ch. 2.1 du rapport) ?**

Non. Cet objectif consacre une vision paternaliste et intrusive de l'Etat, incompatible avec le respect de la sphère privée, et constituerait une atteinte intolérable à la liberté individuelle.

##### **b. Dans le cas contraire, quel autre objectif faudrait-il poursuivre (cf. ch. 2.2 du rapport) ?**

Aucun, toute forme de tarification de la mobilité est à refuser. Les autres objectifs décrits dans le rapport et relevant de la politique environnementale ou d'aménagement du territoire peuvent être atteints par d'autres moyens.

#### **2. Dans quelle mesure trouvez-vous que les sept principes de base définis pour la tarification de la mobilité sont pertinents et complets (cf. ch. 3 du rapport) ?**

CI Motards se prononce contre les mesures de tarification de la mobilité décrites dans le rapport. En conséquence, CI Motards ne se prononcera pas sur la pertinence ou l'exhaustivité de ces principes.

#### **3. Pensez-vous que le tableau matriciel est complet pour :**

##### **a. la route (cf. ch. 5.1 du rapport) ?**

CI Motards se prononce contre les mesures de tarification de la mobilité décrites dans le rapport. En conséquence, CI Motards ne se prononcera pas sur l'exhaustivité de ce tableau.

##### **b. le rail (cf. ch. 5.3 du rapport) ?**

CI Motards ne se prononcera pas sur les mesures affectant le domaine ferroviaire.

#### **4. Que pensez-vous de la systématique des modèles (du plus simple au plus complexe) pour**

##### **a. la route (cf. ch. 6.1 du rapport) ?**

## Le lobby des motards

CI Motards se prononce contre les mesures de tarification de la mobilité décrites dans le rapport. En conséquence, CI Motards ne se prononcera pas sur la pertinence ou l'exhaustivité des modèles présentés. La présentation « du plus simple au plus complexe » pourrait s'entendre comme étant une gradation du « moins inacceptable au plus inacceptable ».

### **b. le rail (cf. ch. 6.2 du rapport) ?**

CI Motards ne se prononcera pas sur les mesures affectant le domaine ferroviaire.

## **5. Que pensez-vous des modèles proposés pour**

### **a. la route (cf. ch. 6.1 du rapport [solutions principales et secondaires]) ?**

CI Motards se prononce contre les mesures de tarification de la mobilité décrites dans le rapport. Ces mesures sont toutes à refuser.

Sur le fond, CI Motards souhaite néanmoins relever les points suivants.

**Respect de la Constitution** : la Constitution suisse pose clairement, en son article 82, que « l'utilisation des routes publiques est exempte de taxe. L'Assemblée fédérale peut autoriser des exceptions ». CI Motards est d'avis que ce principe ne doit pas être remis en question. Les exceptions, par exemple pour des redevances d'ouvrage suivant le modèle du tunnel du Grand-Saint-Bernard, doivent rester de l'ordre de l'exception et ne pas devenir la règle. CI Motards souligne que dans ces cas, les véhicules deux-roues motorisés doivent soit bénéficier de la gratuité, soit bénéficier d'un tarif réduit, sur le modèle de ce qui est pratiqué tant au tunnel du Grand-Saint-Bernard qu'à l'étranger.

**Objet de la tarification** : le rapport propose des options allant « du mal au pire ». CI Motards refuse en particulier les péages de zones et de territoire, partant de l'observation qu'une tarification de réseau et par tronçon existe en quelque sorte déjà en Suisse via la vignette autoroutière. La tarification de la mobilité appliquée au territoire représente la pire des options et consacre définitivement l'idée de la mise sous tutelle des usagers de la route par l'Etat. L'atteinte à la sphère privée que représente ce modèle est inacceptable.

**Sujet de la tarification** : CI Motards regrette que les véhicules deux- et quatre-roues motorisés ne sont jamais considérés séparément dans les scénarios présentés dans ce rapport. L'utilisation de véhicules deux-roues motorisés est par exemple à encourager en zone urbaine car présentant des avantages clairs en termes de fluidité du trafic, de stationnement et d'emprise sur la voirie.

Il faut souligner à ce titre qu'à l'étranger, les véhicules deux-roues motorisés sont généralement exclus des systèmes de péages urbains (Londres, pays scandinaves, etc.).

Si, par malheur, une tarification de la mobilité devait voir le jour en Suisse, les deux-roues motorisés devront soit en être exemptés, soit s'acquitter d'un montant bien moindre que les quatre-roues motorisés. A ce titre, le fait que le prix de la vignette autoroutière ne fasse aujourd'hui pas la différence entre quatre- et deux-roues motorisés constitue déjà une forme d'injustice.

**Structure tarifaire** : CI Motards s'oppose à toute forme de redevance kilométrique et/ou variable.

Le financement actuel de la route a comme avantage de rendre la charge fiscale quelque peu prévisible. Ce système est également très simple et transparent. Le risque de voir se développer un « tourisme à la pompe » vers les pays voisins en cas de trop forte hausse de la charge fiscale sur les carburants en Suisse permet aussi de se prémunir contre une fiscalité exagérément élevée. Dans un système de « mobility pricing » par contre, il reviendrait à l'Etat de définir un ou plusieurs prix de la

## Le lobby des motards

mobilité en fonction de critères souvent obscurs et potentiellement motivés politiquement. L'utilisateur de la route, captif, n'aurait pas d'autre choix que de l'accepter. Ce pouvoir discrétionnaire accordé à l'Etat pour fixer un prix à payer pour se déplacer constitue une remise en cause de la mobilité comme liberté fondamentale.

**Mode d'enregistrement des données :** le concept de « l'appareil intelligent » consacre l'idée de la mise sous tutelle et de la surveillance continue des citoyens, avec toutes les dérives en termes d'utilisation des données et d'atteinte à la sphère privée que cela entraîne. L'atteinte à la sphère privée que représente ce mode d'enregistrement est inacceptable.

### **b. le rail (cf. ch. 6.2 du rapport) ?**

CI Motards ne se prononcera pas sur les mesures affectant le domaine ferroviaire.

## **6. Quel modèle vous semble le plus approprié pour**

### **a. la route ?**

Aucun, toute forme de tarification de la mobilité est à refuser.

### **b. le rail ?**

CI Motards ne se prononcera pas sur les mesures affectant le domaine ferroviaire.

## **7. Quelles sont les forces et les faiblesses du modèle selon vous le plus approprié à votre environnement (cf. question 6) ?**

CI Motards se prononce contre les mesures de tarification de la mobilité décrites dans le rapport.

Les problèmes de congestion du réseau routier peuvent être résolus par d'autres moyens que le « mobility pricing ».

## **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 ?**

CI Motards se prononce contre les mesures de tarification de la mobilité décrites dans le rapport.

Le « mobility pricing » tel qu'imaginé ici consacre l'idée de la mise sous tutelle des usagers de la route par l'Etat. Ceci va à l'encontre des principes d'une société respectant la liberté individuelle de ses membres et où le respect de la sphère privée et du libre arbitre de chacun doit être garanti.

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

CI Motards se prononce contre les mesures de « mobility pricing » présentées dans ce rapport ; en conséquence, CI Motards se prononce contre tout projet pilote.

## **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). Que pensez-vous de cette idée ?**

CI Motards se prononce contre tout renchérissement artificiel et politiquement motivé de la mobilité pour les usagers.

## Le lobby des motards

CI Motards souhaite souligner que, selon les chiffres de l'Office fédéral de la statistique (*Coûts et financement des transports - Année 2010*) le domaine du transport routier motorisé privé est, de loin, celui qui couvre le mieux ses coûts. Les usagers de la route paient donc déjà leur part.

Partant de l'observation que les deux-roues motorisés « consomment » moins d'infrastructures que les véhicules quatre-roues motorisés, ceci en raison de leur poids bien moindre et de leur moindre emprise sur la voirie, on peut raisonnablement conclure que les motards de ce pays sont déjà mis à contribution plus que de raison. Les propriétaires de deux-roues motorisés s'acquittent en effet des mêmes impôts sur les carburants et de la même vignette autoroutière que les autres usagers de la route...

### **11. Avez-vous d'autres remarques ?**

Se référer à la lettre d'accompagnement.