

Office fédéral des routes  
Division affaires de la direction  
Mme Rahel Galliker

3003 Berne

Paudex, le 04.09.2015

**Projet de rapport stratégique sur la tarification de la mobilité (Mobility Pricing)  
Stratégies de résolution des problèmes de trafic routier et ferroviaire en Suisse  
Réponse à l'audition**

Madame,

Nous faisons suite au courrier du 27.05.2015 de la Cheffe du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) relatif aux objets mentionnés en titre et vous prions de trouver, ci-après, notre prise de position sur cette importante audition. Par ailleurs, nous vous transmettons également la présente, ce jour, par courrier électronique, à [aemterkonsultationen@astra.admin.ch](mailto:aemterkonsultationen@astra.admin.ch), comme demandé.

Pour la bonne règle, nous précisons que notre présente prise de position se divise en quatre parties, à savoir :

- Une première partie relative à nos remarques générales quant à la politique des transports et à l'interaction de cette dernière avec la politique de l'énergie et la politique climatique.
- Une deuxième partie relative à nos remarques générales quant à la tarification de la mobilité et aux stratégies de résolution des problèmes de trafic routier et ferroviaire.
- Une troisième partie consistant en nos réponses au questionnaire annexé à la présente audition, dont nous déplorons qu'il ne soit pas mis à disposition en format Word.
- Une quatrième partie consacrée à nos conclusions politiques.

**1. Remarques générales quant à la politique des transports et à l'interaction de cette dernière avec la politique de l'énergie et la politique climatique**

Tout comme les auteurs du rapport faisant l'objet de la présente audition (ci-après, le rapport), nous constatons que le trafic routier et ferroviaire est en augmentation constante depuis des années du fait notamment de la croissance démographique et de l'augmentation des revenus des ménages en termes réels, mais aussi de l'éloignement toujours plus grand du domicile et du lieu de travail.

Par ailleurs, le trafic marchandises a très fortement augmenté, notamment sur la route, au point que l'on assiste bien à un transfert du rail à la route, depuis 1980 au moins. En ce sens, seul le trafic marchandises transalpin constitue une exception relative, puisque le rail maintient plus ou moins sa part de marché (67% en 2014) pour ce type de trafic depuis l'instauration de la Redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP), en 2001, soit il y a près de quinze ans déjà (cf. statistiques OFS et LITRA).

Enfin, nous ne doutons pas que la croissance de la mobilité (terrestre) va se poursuivre d'ici 2030 au moins, l'Office fédéral du développement territorial (ARE) tablant sur une augmentation de 50% du trafic des transports publics voyageurs (TP) et de 19% du trafic du transport individuel motorisé (TIM), sans changement majeur des parts de marché TP/TIM pour autant (TP 25% en 2030 contre 21% en 2010, TIM 75% en 2030 contre 79% en 2010).

A la différence notable des auteurs du rapport susmentionné, pour le moins discrets sur ce point, nous soulignons que la route, contrairement aux transports publics en général et au rail en particulier, ne dispose pas encore d'un fonds d'infrastructure lui garantissant son financement et lui permettant de gérer au mieux son développement ou, à tout le moins, l'élargissement des tronçons autoroutiers surchargés. En effet, le projet de fonds d'infrastructure pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) sera traité par le Conseil des Etats (1<sup>er</sup> Conseil) quelques jours après la fin de la présente audition, alors que le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) entrera en vigueur en 2016.

Or l'adaptation de la capacité des infrastructures ferroviaires et autoroutières à la croissance démographique et économique de notre pays - qui a gagné plus de 1 million d'habitants entre 2000 et 2014 - constitue la priorité absolue de la politique suisse des transports, « L'existence d'infrastructures de transport performantes est une condition nécessaire à la prospérité économique et sociale » (cf. page 40 du rapport). A ce titre, nous soulignons que le réseau des routes nationales a été conçu à la fin des années 1950 pour absorber 1 million de voitures de tourisme en 1980, alors que le parc automobile représentait deux fois ce chiffre à cette date, et qu'il comptait près de 4,4 millions de voitures fin 2014.

Sur un autre plan, nous ne pouvons ignorer les orientations prises à propos du trafic routier motorisé en matière de politiques énergétique et climatique, notamment dans le cadre de la 2<sup>e</sup> étape planifiée de la Stratégie énergétique 2050, qui comprend une option consistant à augmenter les taxes sur l'essence et le diesel de pas moins de 26 centimes par litre d'ici 2030, étant par ailleurs entendu que les recettes de la taxe de base et de la surtaxe sur les carburants constituent, de très loin, les recettes les plus importantes affectées à la route.

## **2. Remarques générales quant à la tarification de la mobilité et aux stratégies de résolution des problèmes de trafic routier et ferroviaire**

En préambule, nous relevons une nouvelle fois les conséquences négatives de l'abandon forcé par la BNS du taux plancher de 1 franc 20 pour 1 euro, à commencer par l'inversion du « tourisme à la pompe » (cf. page 41 du rapport), qui démontre (perte probable pour la Confédération de quelque 300 millions de francs de recettes des taxes sur les carburants en 2015) qu'une politique « Alleingang » en matière de tarification de la mobilité pourrait avoir de graves conséquences pour les finances publiques et/ou la place économique suisse.

### **Définition, objectif et principes de la tarification de la mobilité**

Cela posé, nous relevons la définition de la tarification de la mobilité au sens du Conseil fédéral: *«Prélèvement d'une redevance liée à l'utilisation de l'infrastructure et des services dans les transports individuels et dans les transports publics afin d'influer sur la demande»* (cf. page 10 du rapport).

Quant à l'objectif de cette dernière, le rapport mentionné faisant l'objet de la présente audition le fixe de la manière suivante : *«La tarification de la mobilité doit permettre de réduire les pics d'affluence sur l'ensemble des modes de transport [terrestre] et de parvenir à une utilisation plus homogène des infrastructures de transport»* (cf. page 11 du rapport).

En ce sens, le concept global de la tarification de la mobilité est lié à sept principes de base:

1. Les personnes qui consomment des prestations de mobilité doivent être incitées à adopter un comportement tenant compte des coûts de cette dernière.
2. Dans l'ensemble, la tarification de la mobilité n'implique pas de payer davantage, mais de payer différemment (diminution, voire suppression de taxes existantes).
3. La mobilité doit rester abordable pour tous les usagers.
4. La tarification de la mobilité est basée sur une approche englobant la route et le rail.
5. La tarification de la mobilité doit pouvoir être mise en place de manière progressive, en cohabitant avec d'anciens systèmes
6. La collecte, l'utilisation, le stockage et la destruction de données relatives à la tarification de la mobilité doivent être clairement réglés dans une base légale.
7. La tarification de la mobilité doit être transparente et claire pour l'utilisateur.

### **Modèles proposés de tarification de la mobilité (des personnes)**

Concrètement, la tarification de la mobilité esquissée ci-dessus passe par l'instauration d'une redevance liée aux kilomètres parcourus, redevance généralement variable en fonction du lieu et/ou du moment (heures de pointe) de l'utilisation d'un véhicule de transport terrestre (hors vélos). Cette redevance kilométrique est déclinée en cinq modèles pour la mobilité individuelle motorisée (dont quatre excluent le trafic poids lourds, taxé pour l'heure par la RPLP), et trois modèles pour les transports publics de voyageurs, le trafic ferroviaire marchandises étant jugé incompatible avec la tarification de la mobilité envisagée.

#### Principaux modèles de tarification de la mobilité individuelle motorisée (TIM)

1. Redevance kilométrique sur les voitures, les motos et les véhicules de livraison utilisant les routes nationales (redevance kilométrique pour l'utilisation du réseau autoroutier).
2. - Redevance kilométrique aux heures creuses sur les voitures, les motos et les véhicules de livraison utilisant les routes nationales ;  
- Surtaxe kilométrique variable aux heures de pointe sur les voitures, les motos et les véhicules de livraison utilisant le réseau des routes nationales ;  
- Surtaxe kilométrique variable aux heures de pointe sur les voitures, les motos et les véhicules de livraison utilisant le réseau routier des agglomérations.
3. Redevance kilométrique aux heures creuses et surtaxe kilométrique variable aux heures de pointe sur les voitures, les motos, les véhicules de livraison et les poids lourds utilisant l'ensemble du réseau routier suisse.

#### Modèles de tarification des transports publics voyageurs (TP)

1. Redevance kilométrique variable en fonction du lieu et du moment sur les lignes à forte fréquentation (projet-pilote).
2. Redevance kilométrique variable en fonction du lieu et du moment dans les villes et agglomérations (zones très fréquentées).
3. Redevance kilométrique variable en fonction du lieu et du moment sur l'ensemble du réseau des transports publics (mise en cause de l'abonnement général).

La redevance kilométrique variable en fonction du lieu et du moment sur l'ensemble du territoire suisse, pour le TIM et les TP, est décrite dans le rapport comme l'objectif ultime.

### **Premiers constats: différence de traitement entre le rail et la route**

Nous prenons acte du fait que, pour le Conseil fédéral, «*La tarification de la mobilité doit permettre de réduire les pics d'affluence sur l'ensemble des modes de transport [terrestre] et de parvenir à une utilisation plus homogène des infrastructures de transport*», objectif qui n'a expressément rien à voir avec le financement des infrastructures ferroviaires et (auto)routières.

Nous soulignons par ailleurs que le trafic ferroviaire marchandises est jugé - sans explications détaillées - incompatible avec la tarification de la mobilité envisagée, ce qui ouvre d'emblée la porte à un traitement différencié du rail et de la route, au détriment de cette dernière.

Cette différence de traitement est d'autant plus intéressante que les auteurs du rapport ne peuvent par ailleurs dissimuler que l'instauration d'un système de tarification de la mobilité (Mobility Pricing) sur les transports publics ne nécessiterait guère d'adaptation législatives, à la différence de l'instauration d'un tel système sur la route, étant entendu que l'article 82, alinéa 3 « Circulation routière » de la Constitution fédérale fixe comme règle générale que : « *L'utilisation des routes publiques est exempte de taxe (...)* ». En d'autres termes, toute instauration d'un système général de tarification de la mobilité (Mobility Pricing) nécessiterait une modification de la Constitution fédérale, à la double majorité du peuple et des cantons, obstacle politique à l'évidence très important, quand l'on songe à l'échec récent en votation populaire fédérale d'une hausse de 60 francs par an de la vignette autoroutière.

Compte tenu, d'une part, de cette différence de traitement « originelle » et, d'autre part, des orientations prises à propos du trafic routier motorisé en matière de politiques énergétique et climatique telles que soulignées au point 1. de notre présente prise de position, nous ne pouvons croire que le deuxième principe fixé par le Conseil fédéral en matière de tarification de la mobilité, à savoir que : « *Dans l'ensemble [sic], la tarification de la mobilité n'implique pas de payer davantage, mais de payer différemment (diminution, voire suppression de taxes existantes)* ». » sera respecté, en particulier pour la route, de loin le principal mode de transport de notre population et de notre économie, comme relevé également au point 1.

Nous doutons également très fortement qu'une majorité politique mette en cause l'abonnement général CFF forfaitaire, alors même que ce dernier est à l'opposé du Mobility Pricing projeté et que l'ensemble des usagers du rail couvrent moins de la moitié des coûts qu'ils génèrent. En ce sens, nous relevons que le rapport n'exclut pas (cf. Choix du moyen de transport, page 39) de mettre en place un système de tarification de la mobilité visant à influencer la répartition modale (en prenant en compte les coûts environnementaux mais pas les coûts d'infrastructure et d'exploitation non couverts des transports publics), en contradiction avec le principe du libre choix du moyen de transport qui découle de l'article 27 « Liberté économique » de la Constitution fédérale.

### **Impacts économiques négatifs du Mobility Pricing**

Nous relevons et déplorons le fait que, pour reprendre les propres termes de ses auteurs : « *Le présent rapport stratégique renonce à des estimations et modélisations quantitatives* » (cf. page 37).

Quoi qu'il en soit, une tarification de la mobilité (des personnes) telle qu'esquissée dans la quasi-totalité des modèles décrits ci-dessus, à savoir l'instauration d'une redevance liée aux kilomètres parcourus, variable en fonction du lieu et/ou du moment (heures de pointe) de l'utilisation d'un véhicule de transport terrestre, aurait pour conséquence immédiate d'alourdir encore la charge des personnes actives, d'une part, et des régions les plus dynamiques de Suisse d'autre part (Metropolitanraum Zürich, Métropole lémanique, Grand Bâle). En effet, ce sont essentiellement les actifs, et plus particulièrement ceux qui habitent et/ou travaillent dans les régions les plus dynamiques de notre pays qui devraient payer pour l'utilisation des infrastructures ferroviaires et autoroutières aux heures de pointe.

Nul doute dès lors, compte tenu du fait que les horaires de travail couvrent par définition une grande partie d'heures fixes en journée, que la fluidité du marché suisse du travail, facteur-clé de notre compétitivité, en souffrirait. Sans parler du fait que les personnes actives et les

régions les plus dynamiques de Suisse contribuent déjà de manière déterminante à la solidarité intergénérationnelle, d'une part, et à la solidarité confédérale, d'autre part.

On peut également craindre que, en cas de suppression de toute tarification forfaitaire de la mobilité (abonnement général CFF, et/ou vignette autoroutière), les pendulaires des régions périphériques soient à nouveau désavantagés, dans la droite ligne de la limitation à 3'000 francs par an des frais de transport déductibles au titre de l'impôt fédéral direct. En ce sens, nous relevons que le choix du domicile et/ou du lieu de travail, outre qu'il relève de la liberté d'établissement et/ou de la liberté économique au sens des articles 24 et 27 de la Constitution fédérale, dépend en grande partie, d'une part, du prix des loyers et de la charge fiscales (généralement moins élevés hors des centres villes) et, d'autre part, de l'attractivité économique d'un lieu (généralement plus importante dans une grande agglomération).

Enfin, nous ne doutons pas, tout comme d'ailleurs les auteurs du rapport (cf. page 40), que la charge fiscale du transport routier de marchandises au moyen de véhicules de livraison de 3,5 tonnes au plus, non soumis à la RPLP, serait nettement accrue en cas de mise en place de la plupart des modèles de Mobility Pricing esquissés dans le rapport. De ce fait, le report sur les clients finaux d'éventuels surcoûts de transport liés à la tarification de la mobilité ou des prix plus élevés pour des livraisons aux heures de pointe ne manqueraient pas de peser sur l'économie en général et les PME en particulier.

### **Bilan pour le moins mitigé des expériences de Road Pricing à l'étranger**

Compte tenu, d'une part, que les modèles de Mobility Pricing esquissés dans le rapport sont prioritairement et politiquement orientés sur une mise en œuvre sur la route et, d'autre part, que les auteurs du rapport mentionnent les expériences de Road Pricing mises en œuvre à l'étranger (Europe) de manière positive, nous devons rappeler les éléments suivants :

#### « Exemple » du péage routier urbain de Londres

- Les coûts du système de péage routier urbain mis en œuvre à Londres (City) dépassent les gains générés par la réduction des embouteillages, l'augmentation de la vitesse des bus et la réduction de l'impact sur l'environnement, alors que le coût de la perception en Suisse des recettes des taxes sur les carburants est pratiquement nul.
- Le montant de quelque 16 francs par jour du péage routier urbain mis en œuvre à Londres exclut de fait l'usage de leur voiture par les personnes à revenu modeste, ce qui va à l'encontre de deux principes fondamentaux mis en évidence par les auteurs du rapport, principe selon lesquels « *La tarification de la mobilité ne doit (...) pas faire obstacle à la mobilité.* » (cf. p. 40 du rapport) et « *Les modalités tarifaires du système doivent permettre à la mobilité de rester abordable pour tous les utilisateurs* » (cf. p. 12).

#### « Exemple » du péage routier urbain de Stockholm

- Un vote populaire concernant ce péage n'a été organisé, de surcroît uniquement à Stockholm et environs, qu'après la mise en service de ce dernier, ce qui ne serait certainement pas le cas en Suisse (possibilité de référendum, voir page suivante).
- Le coût du système de péage routier urbain mis en œuvre à Stockholm (ville) a été assumé par l'ensemble des contribuables suédois, alors que les bénéficiaires potentiels du système sont en premier lieu les seuls habitants de Stockholm.
- « *In fine, les coûts du péage de Stockholm s'avèrent plus importants que les bénéfices, d'où une importante leçon. Trois conditions sont requises pour qu'un péage urbain soit un succès : une forte congestion, un coût d'implémentation du système raisonnable, une faible congestion des transports publics.* »<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> PRUD'HOMME, Rémy et KOPP, Pierre « Le péage de Stockholm : Evaluations et enseignements », in Transports No 443, mai-juin 2007

## Nécessité d'un vote populaire sur tout projet législatif ouvrant la porte au Mobility Pricing

Nous relevons l'intention claire des auteurs du rapport de mettre en œuvre des essais pilotes de Mobility Pricing, pour « (...) vaincre les préjugés des usagers envers la tarification liée à la consommation et démontrer l'efficacité d'un tel système » (cf. page 47 du rapport), essais pilotes à durée limitée qui nécessiteraient une loi fédérale de durée limitée.

A ce propos, nous citons le cœur de la réponse du 30.05.2008 du Conseil fédéral à l'interpellation 08.3134 du Conseiller national Rudolf Joder (UDC/BE) « Instaurer le péage routier de manière détournée », étant par ailleurs entendu que le rapport mentionne également la réponse à cette interpellation (cf. page 44) :

*« (...) En d'autres mots, cela signifie que, lorsqu'il est question de la Constitution, l'Assemblée fédérale peut autoriser des essais au moyen d'une loi fédérale de durée limitée, à condition que ces essais n'engendrent pas la prise de mesure irréversibles. C'est justement le cas ici. Notons que l'adoption d'une telle loi serait soumise au référendum facultatif. (...) »*

Et nous nous permettons de rappeler qu'un Comité ad hoc « NON aux péages urbains » avait été constitué il y a quelques années - Comité dont nous constituions alors le principal point d'appui en Suisse romande - qui n'avait sans doute pas été étranger au retrait du projet de péages urbains « à l'essai » du Programme de législature fédérale 2007-2011.

## Discussion éventuelle sur un Mobility Pricing destiné à financer les infrastructures

Bien que les auteurs du rapport mentionnent expressément que: « (...) La tarification de la mobilité n'est donc clairement pas un instrument de financement, même si elle peut avoir des effets positifs sur les finances (...) » (cf. point 7.6, page 42), nous tenons pour notre part, dans un but d'exhaustivité, à aborder la question du Mobility Pricing sous l'angle exclusif du financement des infrastructures ferroviaires et autoroutières, sur la base de comptes séparés, conformément au principe de causalité.

En ce sens, au cas où les recettes des taxes sur les carburants, de loin les recettes les plus importantes affectées à la route, deviendraient insuffisantes pour financer les tâches du futur fonds d'infrastructure pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) que nous appelons de nos vœux, nous entrerions en matière sur un Mobility Pricing destiné à financer les infrastructures autoroutières aux conditions suivantes :

- Création et mise en œuvre préalable du fonds FORTA et du Programme de développement stratégique (PRODES) financé par ce dernier, au minimum sur la base du compromis voté le 19.08.2015 par la Commission des transports du Conseil des Etats (réalisation du contournement de Morges et de la Glattalautobahn).
- Abandon définitif de toute taxe climatique et/ou énergétique sur les carburants, dans le sens de la déroute historique en votation populaire fédérale du 08.03.2015 de l'initiative des Verts libéraux demandant une taxe sur l'énergie.
- Redevance kilométrique forfaitaire (pas de variation en fonction de l'horaire et/ou du lieu).
- Redevance appliquée sur l'ensemble du territoire suisse.
- Redevance couplée au maintien de la vignette autoroutière forfaitaire pour alléger la charge des usagers des régions périphériques.

### 3. Réponses au questionnaire annexé à la présente audition

Nous nous référons aux points 1. et 2. de notre présente prise de position et répondons en ce sens aux questions suivantes.

**1. Que pensez-vous de l'objectif de 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 » ?**

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

NON, du fait notamment qu'il consiste à réduire les pics d'affluence sur l'ensemble des modes de transport [terrestre] et parvenir à une utilisation plus homogène des infrastructures de transport, et ce avant même que le fonds routier FORTA-PRODES ait été adopté, étant entendu que le fonds ferroviaire FAIF a quant à lui d'ores et déjà été adopté par le peuple et les cantons, le 09.02.2014.

Le choix de cet objectif ouvre ainsi la voie à des mesures allant à l'encontre du principe de la liberté d'établissement et du principe du libre choix du moyen de transport au sens des articles 24 et 27 de la Constitution fédérale.

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

Nous entrerions en matière sur un Mobility Pricing destiné exclusivement à financer les infrastructures autoroutières :

- au cas où les recettes des taxes sur les carburants, de loin les recettes les plus importantes affectées à la route, deviendraient insuffisantes pour financer les tâches du futur fonds d'infrastructure pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) que nous appelons de nos vœux;  
et
- aux conditions suivantes :
- Création et mise en œuvre préalable du fonds FORTA et du Programme de développement stratégique (PRODES) financé par ce dernier, au minimum sur la base du compromis voté le 19.08.2015 par la Commission des transports du Conseil des Etats (réalisation du contournement de Morges et de la Glattalautobahn).
- Abandon définitif de toute taxe climatique et/ou énergétique sur les carburants, dans le sens de la déroute historique en votation populaire fédérale du 08.03.2015 de l'initiative des Verts libéraux demandant une taxe sur l'énergie.
- Redevance kilométrique forfaitaire (pas de variation en fonction de l'horaire et/ou du lieu).
- Redevance appliquée sur l'ensemble du territoire suisse.
- Redevance couplée au maintien de la vignette autoroutière forfaitaire pour alléger la charge des usagers des régions périphériques.

**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) ?**

Ces principes, bien qu'incomplets (voir remarque ci-dessous) sont pertinents, mais d'ores et déjà largement abandonnés par les auteurs du rapport, qui traitent notamment de manière différente le rail et la route, au détriment de cette dernière (pas d'application

au trafic ferroviaire marchandises), et mettent visiblement entre parenthèses le principe-clé selon lequel « *Les modalités tarifaires du système doivent permettre à la mobilité de rester abordable pour tous les utilisateurs* » (pas de rejet catégorique d'une politique tarifaire frappant les usagers de la route dans le but de modifier la répartition modale).

Nous déplorons par ailleurs que le principe fondamental selon lequel « *La tarification de la mobilité ne doit (...) pas faire obstacle à la mobilité.* » (cf. p. 40 du rapport), ne figure pas parmi les principes de base des modalités d'une tarification de la mobilité.

Enfin, nous ne pouvons ignorer les orientations prises à propos du trafic routier motorisé en matière de politiques énergétique et climatique, notamment dans le cadre de la 2<sup>e</sup> étape planifiée de la Stratégie énergétique 2050, qui comprend une option consistant à augmenter les taxes sur l'essence et le diesel de pas moins de 26 centimes par litre d'ici 2030, option qui rend vaine et trompeuse toute promesse de « compensation » du coût d'un système de Mobility Pricing.

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

- a. la route (cf. ch. 5.1 du rapport) est complet ?  
Voir notre prise de position.
- b. le rail (cf. ch. 5.3 du rapport) est complet ?  
Ce tableau matriciel est incomplet car il ne couvre pas le trafic ferroviaire marchandises.

**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) ?  
Voir notre prise de position.
- b. le rail (cf. ch. 6.2 du rapport) ?  
Voir notre réponse à la question 3b.

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

- a. la route ?  
Voir notre prise de position.
- b. le rail ?  
Voir notre prise de position et notre réponse à la question 3b.

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

- a. la route ?  
Voir notre prise de position.
- b. le rail ?  
Voir notre prise de position et notre réponse à la question 3b.



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

Voir notre prise de position et notre réponse à la question 3b.

**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 ?**

Nous répondons à cette question en reprenant expressément le paragraphe « Impacts économiques négatifs du Mobility Pricing », au point 2., pages 4 et 5 de notre présente prise de position :

Nous relevons et déplorons le fait que, pour reprendre les propres termes de ses auteurs : « *Le présent rapport stratégique renonce à des estimations et modélisations quantitatives* » (cf. page 37).

Quoi qu'il en soit, une tarification de la mobilité (des personnes) telle qu'esquissée dans la quasi-totalité des modèles décrits ci-dessus, à savoir l'instauration d'une redevance liée aux kilomètres parcourus, variable en fonction du lieu et/ou du moment (heures de pointe) de l'utilisation d'un véhicule de transport terrestre, aurait pour conséquence immédiate d'alourdir encore la charge des personnes actives, d'une part, et des régions les plus dynamiques de Suisse d'autre part (Metropolitanraum Zürich, Métropole lémanique, Grand Bâle). En effet, ce sont essentiellement les actifs, et plus particulièrement ceux qui habitent et/ou travaillent dans les régions les plus dynamiques de notre pays qui devraient payer pour l'utilisation des infrastructures ferroviaires et autoroutières aux heures de pointe.

Nul doute dès lors, compte tenu du fait que les horaires de travail couvrent par définition une grande partie d'heures fixes en journée, que la fluidité du marché suisse du travail, facteur-clé de notre compétitivité, en souffrirait. Sans parler du fait que les personnes actives et les régions les plus dynamiques de Suisse contribuent déjà de manière déterminante à la solidarité intergénérationnelle, d'une part, et à la solidarité confédérale, d'autre part.

On peut également craindre que, en cas de suppression de toute tarification forfaitaire de la mobilité (abonnement général CFF, et/ou vignette autoroutière), les pendulaires des régions périphériques soient à nouveau désavantagés, dans la droite ligne de la limitation à 3'000 francs par an des frais de transport déductibles au titre de l'impôt fédéral direct. En ce sens, nous relevons que le choix du domicile et/ou du lieu de travail, outre qu'il relève de la liberté d'établissement et/ou de la liberté économique au sens des articles 24 et 27 de la Constitution fédérale, dépend en grande partie, d'une part, du prix des loyers et de la charge fiscales (généralement moins élevés hors des centres villes) et, d'autre part, de l'attractivité économique d'un lieu (généralement plus importante dans une grande agglomération).

A l'instar des auteurs du rapport (cf. page 40), nous ne doutons pas que la charge fiscale du transport routier de marchandises au moyen de véhicules de livraison de 3,5 tonnes au plus, non soumis à la RPLP, serait nettement accrue en cas de mise en place de la plupart des modèles de Mobility Pricing esquissés dans le rapport. De ce fait, le report sur les clients finaux d'éventuels surcoûts de transport liés à la tarification de la mobilité ou des prix plus élevés pour des livraisons aux heures de pointe ne manqueraient pas de peser sur l'économie en général et les PME en particulier.

Enfin, le concept même de Mobility Pricing repose sur une vision dirigiste, ouvrant la porte à un Etat « fouineur », ce qui fait que la protection des données personnelles récoltées par un système de tarification de la mobilité nécessiterait en soi un rapport, non disponible à l'heure actuelle.

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

Nous demandons un vote populaire sur toute loi fédérale permettant des projets pilotes pour la tarification de la mobilité et nous opposons d'ores et déjà à tout projet de Road Pricing « genre Londres ou Stockholm » camouflé sous l'étiquette trompeuse de Mobility Pricing.

**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 ?**

Nous ne pouvons ignorer les orientations prises à propos du trafic routier motorisé en matière de politiques énergétique et climatique, notamment dans le cadre de la 2<sup>e</sup> étape planifiée de la Stratégie énergétique 2050, qui comprend une option consistant à augmenter les taxes sur l'essence et le diesel de pas moins de 26 centimes par litre d'ici 2030, option qui rend vaine et trompeuse toute promesse de « compensation » du coût d'un système de Mobility Pricing.

Nous rejetons par ailleurs un remboursement forfaitaire d'un système de Mobility Pricing, par ex. via une réduction des primes d'assurance-maladie. En effet, ce mécanisme de remboursement aboutirait à verser aux retraités, aux étudiants et aux personnes (aisées ou dépendant de l'aide sociale) vivant dans les centres villes, le produit de taxes frappant les personnes actives en général et les régions périphériques en particulier, étant entendu que les premiers sont généralement peu mobiles (ou disposant de revenus élevés dans le cas des bourgeois bohêmes), à la différence fondamentale des secondes, contraintes en quelque sorte à la mobilité. De ce fait, le caractère incitatif d'une telle mesure serait quasiment nul.

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

A la différence notable des auteurs du rapport susmentionné, pour le moins discrets sur ce point, nous soulignons que la route, à la différence des transports publics en général et du rail en particulier, ne dispose pas encore d'un fonds d'infrastructure lui garantissant son financement et lui permettant de gérer au mieux son développement ou, à tout le moins, l'élargissement des tronçons autoroutiers surchargés. En effet, le projet de fonds d'infrastructure pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) sera traité par le Conseil des Etats (1<sup>er</sup> Conseil) quelques jours après la fin de la présente audition, alors que le fonds ferroviaire entrera en vigueur en 2016.

Or l'adaptation de la capacité des infrastructures ferroviaires et autoroutières à la croissance démographique et économique de notre pays - qui a gagné plus de 1 million d'habitants entre 2000 et 2014 - constitue la priorité absolue de la politique suisse des transports, « L'existence d'infrastructures de transport performantes est une condition nécessaire à la prospérité économique et sociale » (cf. page 40 du rapport).

#### 4. Conclusions politiques

Après avoir consulté nos associations membres, ainsi que diverses entreprises et personnalités, et récolté une très large majorité d'avis négatifs, nous rejetons catégoriquement le concept de Mobility Pricing «*tarification de la mobilité devant permettre de réduire les pics d'affluence sur l'ensemble des modes de transport [terrestre] et de parvenir à une utilisation plus homogène des infrastructures de transport*» faisant l'objet de la présente audition.

Par ailleurs, nous demandons un vote populaire sur toute loi fédérale permettant des projets pilotes pour la tarification de la mobilité et nous opposons d'ores et déjà à tout projet de Road Pricing « genre Londres ou Stockholm » camouflé sous l'étiquette trompeuse de Mobility Pricing.

A l'inverse, nous nous engageons, suite à l'adoption avec notre soutien de FIF-PRODESrail par le peuple et les cantons, pour la création et la mise en œuvre de FORTA-PRODESRoute et étudierons avec soin les décisions prises à ce propos par le plénum du Conseil des Etats lors de la session de septembre prochain des Chambres fédérales.

En vous remerciant de l'attention que vous voudrez bien porter à cette prise de position, nous vous prions d'agréer, Madame, l'assurance de notre considération distinguée.

Centre Patronal

p.p. 

Patrick Eperon