

PDC Suisse, Klaraweg 6, Case postale 5835, 3001 Berne

Office fédéral des routes (OFROU)

3003 Berne

Envoyé par email : aemterkonsultationen@astra.admin.ch

Berne, le 10 septembre 2015

Projet de rapport sur la tarification de la mobilité

Madame la Conseillère fédérale,
Mesdames et Messieurs,

Vous nous avez invités, par votre courrier du 27 mai 2015, à vous faire part de nos observations concernant le rapport sur la tarification de la mobilité. Nous vous remercions de nous avoir donné l'occasion de nous exprimer et vous soumettons ci-après notre position.

Les transports représentent un facteur économique de poids pour la Suisse. La croissance démographique et la mobilité croissante de notre société et de l'économie sont de grands défis que nous sommes appelés à relever. Hormis certains goulets d'étranglements, l'efficacité de l'actuel réseau de transports suisse peut être jugée très satisfaisante – également en comparaison internationale. Cet avantage n'est toutefois pas assuré sur le long terme.

Priorité aux projets de financement et aménagement des infrastructures

Pour le PDC, la priorité réside pour le moment dans l'aboutissement et la mise en œuvre des projets de financement et aménagement des infrastructures routières et ferroviaires. Le projet FAIF (financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire), accepté en votation populaire le 9 février 2014 par 62% des votants, montre l'attachement des suisses à leurs infrastructures et l'importance qu'ils y accordent. Le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA), actuellement en discussion au Parlement, constitue la prochaine étape prioritaire dans ce domaine. Celui-ci doit pouvoir être rapidement adopté par le Parlement, accepté en votation populaire et mis en œuvre.

A long terme, les infrastructures de transport doivent être financées par un système de « mobility pricing ». Une restructuration du système de financement demande toutefois beaucoup de temps et nécessite des changements importants. Un tel système ne peut pas encore être considéré comme une solution applicable pour le financement des transports à court terme. Le PDC ne veut cependant pas fermer la porte à un tel système et est prêt pour cela à soutenir la recherche en matière de systèmes innovants de mobility pricing. Cette nouvelle tarification doit être mûrement

réfléchi, et acceptée par la population. Il convient tout d'abord et dès à présent de prendre toutes les mesures incitatives positives possibles en amont.

Etude plus poussée nécessaire

Le PDC reconnaît la nécessité à terme de trouver des solutions durables pour une utilisation efficiente de nos infrastructures et leur financement. Le rapport présenté montre quelques pistes, sur la tarification possible avec les nouvelles technologies et les effets attendus, ce que le PDC considère comme positif. Le PDC regrette toutefois que le rapport ne soit pas plus exhaustif sur certains aspects. Le rapport pose certes quelques bases de discussion, sans pour autant permettre une vraie discussion de fonds. Se concentrer sur la mobilité, sans tenir compte des autres facteurs influençant la demande en mobilité est pour le PDC une faiblesse de ce rapport.

Celui-ci n'expose ainsi pas suffisamment les causes de la hausse de la demande en mobilité. Notre territoire est ainsi conçu : les places de travail sont concentrées au sein des centres urbains et les logements ont été poussés à l'extérieur des centres, dans les agglomérations. De même, d'autres facteurs poussent à la flexibilité et à la mobilité des employés. Notamment la loi sur l'assurance-chômage, qui stipule qu'une personne en recherche d'emploi est tenue d'accepter un poste s'il se trouve à moins de deux heures de trajet de son domicile. En outre, le nombre de femmes actives professionnellement a augmenté ces dernières années, ce que le PDC considère comme positif, mais qui a également un impact sur la mobilité. Pour les couples et les familles, le choix du lieu d'habitation ne repose ainsi plus uniquement sur le lieu de travail de l'un des conjoints comme par le passé, mais celui des deux conjoints, tout en tenant compte des proches aidants ou dépendants. Cet ensemble de facteurs non exhaustif n'est que timidement évoqué dans le rapport.

En outre, la mise en place d'un nouveau système de tarification de la mobilité sans autres mesures d'accompagnements et sans adaptations des autres politiques publiques concernées pourrait à terme péjorer davantage la situation des régions périphériques et de montagne, déjà en difficulté. Pour le PDC, la Suisse doit rester solidaire et unie dans ses différences qui font sa force. Le service public ne saurait être discriminant. Le PDC enjoint par ailleurs la Confédération à montrer l'exemple, en délocalisant certains offices en périphéries, permettant ainsi une meilleure répartition des flux aux heures de pointes, tout en soutenant les régions périphériques.

Les nouvelles alternatives issues de l'initiative privée permettant d'économiser du temps et des ressources confirment la prise de conscience de la population des coûts engendrés par la mobilité : car sharing, co-voiturage, nouvelles applications smartphones, etc. Ces mesures mériteraient d'être encore développées à l'avenir. Ces mesures simples contribuent à la diminution des pics d'affluence et à la préservation de l'environnement, et sont d'ores et déjà applicables.

Modèles de tarification

« La tarification de la mobilité doit permettre de réduire les pics d'affluence sur l'ensemble des modes de transport et de parvenir à une utilisation plus homogène des infrastructures de transport. » (p. 11 du rapport). Le PDC est d'accord sur le principe avec cet objectif. Cependant, le rapport ne tient compte que des coûts de la mobilité sans tenir compte des autres conditions-cadres à mettre en place, tant au niveau de l'économie mais également sociétales et éducatives.

Certes, certaines entreprises ou emplois permettent une flexibilisation des horaires de travail ou le travail à domicile. Mais tous les domaines du marché du travail ne permettent pas la flexibilité. Sans tenir compte de cette problématique et en agissant simplement sur la tarification, le risque est que les personnes disposants de moyens financiers plus importants soient favorisées par rapport aux personnes plus faibles économiquement qui seraient contraintes d'adapter leurs horaires de travail, compliquant encore davantage la conciliation de leur vie professionnelle et de leur vie familiale.

Les différents modèles de tarification exposés dans le rapport sont pertinents. Les nouvelles technologies permettront à l'avenir de taxer mieux et de manière plus juste la mobilité. Le PDC salue le principe de compensation proposé dans le rapport, mais cela nécessite la mise en place de mesures d'accompagnements. Concernant le rail, le PDC salue les incitations positives déjà existantes : les billets dégriffés, les cartes journalières dès 9h00 à prix préférentiel, etc. Ce type de tarification permet déjà aux personnes qui jouissent d'une certaine flexibilité d'adapter leurs déplacements en fonction de l'engorgement des infrastructures. Enfin, les incitations actuelles pour recourir aux transports publics sont importantes, ce qui est favorable pour l'environnement contribue à décharger les infrastructures routières. La mise en place de la tarification de la mobilité ne devrait donc pas aller à contre-sens de cette démarche. L'abonnement général, unique en Europe, a fait ses preuves, et la population est très attachée à ce système.

Concernant la route, le PDC privilégie le concept dit de « Zone-réseau-zone », limité territorialement. En effet, toutes les régions ne sont pas concernées par des surcharges aux heures de pointes. Un tel système permettrait d'analyser les effets d'une telle redevance et d'étudier à petite échelle les effets sur la répartition de l'utilisation des infrastructures.

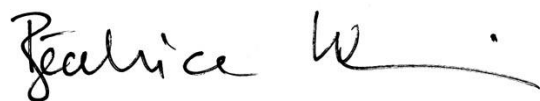
« Une redevance liée aux prestations et différenciée en fonction du lieu et de l'horaire, telle que présentée dans les modèles principaux, aurait pour conséquence que les usagers de la route se déplaceraient et consommeraient des prestations de mobilité de manière plus réfléchie, et adopteraient par conséquent certainement un comportement qui tient davantage en compte les coûts occasionnés à la collectivité » (p.37 du rapport). Le PDC est en parti d'accord avec cette affirmation. Cependant, comme déjà évoqué plus haut, le rapport manque d'éléments et ne tient pas compte des autres facteurs influençant la mobilité.

Le PDC attend donc un rapport plus complet, qui prenne d'avantage en compte les mesures et changements structurels à mettre en place, tant du point de vue économique que sociétal. Ce nouveau rapport devra être le fruit d'une étroite collaboration interdépartementale, la mobilité étant un moyen et non pas une fin en soi.

PARTI DEMOCRATE-CHRETIEN SUISSE



Christophe Darbellay, Conseiller national
Président



Béatrice Wertli
Secrétaire générale