



ETAT DE FRIBOURG  
STAAT FREIBURG

Conseil d'Etat CE  
Staatsrat SR

Rue des Chanoines 17, 1701 Fribourg

T +41 26 305 10 40, F +41 26 305 10 48  
[www.fr.ch/ce](http://www.fr.ch/ce)

Conseil d'Etat  
Rue des Chanoines 17, 1701 Fribourg

Envoi par courrier électronique d'une version  
Word et d'une version PDF à :  
[aemterkonsultationen@astra.admin.ch](mailto:aemterkonsultationen@astra.admin.ch)

*Fribourg, le 7 septembre 2015*

## **Projet de Rapport stratégique sur la tarification de la mobilité : audition**

Madame, Monsieur,

Par courrier du 27 mai 2015 le Département de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) a fait parvenir au gouvernement fribourgeois le projet de *Rapport stratégique sur la tarification de la mobilité* pour audition. Ce projet, qui n'impose aucune mise en œuvre, servira de base aux discussions futures sur la tarification de la mobilité.

Le Conseil d'Etat du canton vous fait parvenir, en annexe, le questionnaire ad-hoc, dûment rempli, et formule les remarques et questions suivantes :

- > D'une manière générale, nous saluons l'élaboration de ce rapport et l'ouverture d'une réflexion sur la problématique de la saturation de certains tronçons du réseau routier et des transports publics aux heures de pointe ainsi que sur la tarification de la mobilité en vue d'une meilleure répartition des déplacements ;
- > Nous relevons que, manifestement, l'ampleur du problème du niveau de saturation du réseau routier et des transports publics à certains moments de la journée n'est, à l'heure actuelle, pas suffisamment important (à l'exception de certaines villes) pour faire accepter à la population un nouveau principe de tarification de la mobilité (chapitre 10 du rapport) ;
- > Une hausse conséquente du prix de l'utilisation des transports publics dans les zones urbaines et périurbaines pourraient avoir comme effet négatif le report modal des transports publics vers les transports individuels motorisés ;
- > Le principe de base II « Compensation » ne nous paraît guère convaincant pour les transports publics, notamment en raison de la nécessité d'entretien, de rénovation et de développement de l'infrastructure ferroviaire ainsi que de l'augmentation de l'offre ;
- > L'idée d'un remboursement général, notamment via les impôts ou la caisse maladie, nous paraît difficilement applicable et contraire au principe de « pay as you use » ;
- > En l'état, et devant le manque d'analyse et d'évaluation quantitatives, notamment en ce qui concerne les incidences financières du projet, il nous est quelque peu difficile de nous prononcer sur la pertinence et l'utilité des modèles présentés ;


- > Il nous paraît judicieux, avant d'introduire un système de tarification de la mobilité qui implique notamment l'installation d'une multitude d'appareils de mesure intelligents pour le comptage automatique des kilomètres ainsi que la création de nouvelles instances chargées de gérer ces nouveaux systèmes, d'analyser l'impact que certaines mesures (adaptation des heures de cours des écoles, l'introduction plus large de modèles de travail plus flexibles, etc.) et des incitations fortes au décalage horaire des déplacements auraient sur la réduction des pics d'affluence ;
- > Nous nous demandons également ce qu'il adviendra du versement par la Confédération des contributions aux cantons pour leurs infrastructures routières ainsi que celui d'une partie de l'impôt sur les huiles minérales pour le financement du développement de l'infrastructure ferroviaire, en cas d'application de l'un des modèles de tarification de la mobilité présentés ; quoi qu'il en soit, il nous paraît primordial, à l'instar de ce qui est prévu pour la Confédération, de veiller à la neutralité budgétaire de la réforme pour les cantons.

Nous vous remercions de nous avoir consultés et vous prions de croire, Madame, Monsieur, à l'assurance de nos sentiments les meilleurs.

**Au nom du Conseil d'Etat :**

  
Erwin Jutzet  
Président



  
Danielle Gagnaux-Morel  
Chancelière d'Etat

Annexe

—  
Questionnaire « Projet de rapport stratégique sur la tarification de la mobilité »



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

Oui, bien que la problématique des pics d'affluence ne soit à l'heure actuelle manifestement pas suffisamment importante pour envisager une mise en œuvre à court ou moyen terme (cf. chapitre 10).
  - b. Dans le cas contraire, quel autre objectif faudrait-il poursuivre (cf. ch. 2.2 du rapport) ?

Il y a lieu de se poser la question si l'introduction de certaines mesures en vue d'un changement des comportements (autre objectif) ne devrait pas être prioritaire par rapport aux principes de tarification de la mobilité. Ces mesures sont décrites dans le présent rapport (mesures d'accompagnement) : adaptation des heures de cours des écoles, l'introduction plus large de modèles de travail plus flexibles (le travail à distance par exemple), incitations fortes au décalage horaire des déplacements, etc.
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) ?**

En l'état, nous jugeons ces principes de base pertinents. Une évaluation et une analyse plus approfondie des modèles présentés pourraient cependant aboutir à les compléter. Il conviendra en outre, d'une manière générale, de veiller à la neutralité budgétaire d'une éventuelle réforme pour la Confédération et les cantons.
3. **Pensez-vous que le tableau matriciel pour :**
  - a. la route (cf. ch. 5.1 du rapport)
  - b. le rail (cf. ch. 5.3 du rapport)

est complet ? En l'état, oui. Cependant une évaluation et une analyse plus approfondie pourrait amener à le modifier et/ou le compléter.
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 principe paraît logique.
  - b. le rail (cf. ch. 6.2 du rapport) ? Le principe paraît logique.
5. **Que pensez-vous des modèles proposés pour**
  - a. la route (cf. ch. 6.1 du rapport [solutions principales et secondaires]) ? En l'état, il nous est difficile de nous prononcer sur la pertinence des modèles proposés.
  - b. le rail (cf. ch. 6.2 du rapport) ? En l'état, il nous est difficile de nous prononcer sur la pertinence des modèles proposés.



6. **Quel modèle vous semble le plus approprié pour**
- la route ? En l'état, il nous est difficile de nous prononcer sur cette question.
  - le rail ? En l'état, il nous est difficile de nous prononcer sur cette question.
7. **Quelles sont les forces et les faiblesses du modèle selon vous le plus approprié à votre environnement (cf. question 6) ?**  
En l'état, il nous est difficile de nous prononcer sur cette question.
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 ?**  
Le principal défi que représente l'introduction de la tarification de la mobilité en Suisse réside dans l'acceptation d'un tel système par la population, qui dispose de l'outil référendaire pour le rejeter. Actuellement la problématique des pics d'affluence ne semble manifestement pas suffisamment importante pour occasionner une telle acceptation (voir réponse à la question 1 a).
9. **Que pensez-vous de l'idée de projet pilotes pour la tarification de la mobilité ?**  
En cas d'introduction de la tarification de la mobilité, et d'acceptation d'une telle introduction par la population, il nous paraît indispensable de procéder, au préalable, à des projets pilotes.
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 sommes sceptiques face à l'idée de remplacement des redevances existantes par une redevance liée au kilométrage et à celle d'une redevance remboursable à titre de mesure incitative. Nous nous demandons notamment ce qu'il adviendra du versement par la Confédération des contributions aux cantons pour leurs infrastructures routières ainsi que celui d'une partie de l'impôt sur les huiles minérales pour le financement du développement de l'infrastructure ferroviaire.  
Des solutions devront être trouvées pour que l'éventuelle réforme des modalités de financement de la mobilité n'entraîne pas d'incidences négatives sur les budgets des cantons.
11. **Avez-vous d'autres remarques ?**  
Comme mentionné dans la réponse à la question 1b, il nous paraît judicieux, avant d'introduire un système de tarification de la mobilité, d'analyser l'impact que certaines mesures, comme l'adaptation des heures de cours des écoles, l'introduction plus large de modèles de travail plus flexibles (le travail à distance par exemple) ainsi que des incitations fortes au décalage horaire des déplacements, pourraient avoir sur la réduction des pics d'affluence.