



**CONSEIL D'ETAT**

Château cantonal  
1014 Lausanne

**GS / UVEK**

**14. SEP. 2015**

Nr.

Madame la Conseillère fédérale  
Doris Leuthard  
Cheffe du Département fédéral de  
l'environnement, des transports, de  
l'énergie et de la communication  
Palais fédéral  
3003 Berne

Réf. : MFP/15018862

Lausanne, le 9 septembre 2015

**Procédure d'audition fédérale :**

**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,

Nous vous remercions de nous avoir consultés sur le projet de rapport stratégique sur la tarification de la mobilité.

Vous trouvez en annexe notre réponse au questionnaire concernant la procédure d'audition susmentionnée et nous vous communiquons ci-après les points principaux de notre détermination.

**Préambule**

Nous saluons cette réflexion stratégique visant à la résolution des problèmes de capacité des réseaux de transport, tout en relativisant la nécessité de donner suite dans un avenir proche à la question de la tarification de la mobilité, en regard des priorités véritables que sont les besoins actuels et à venir en matière de desserte et de modernisation des infrastructures.

En particulier, nous relevons l'ambiguïté du rapport sur le caractère exclusif de cet objectif, à savoir le lissage des pics de demande en vue d'une utilisation plus homogène, donc mieux étalée dans le temps, des infrastructures de transport existantes. Bien que cet objectif soit explicitement affirmé dans le chapitre 2, nous constatons à de nombreux autres endroits du texte (par ex. aux chapitres 3, 7.1 ou encore 11) qu'un objectif plus ambitieux n'est pas totalement écarté sans être clairement évoqué : celui de diminuer la consommation de prestations de mobilité à travers le remplacement de systèmes forfaitaires (vignette, impôt sur les véhicules automobiles, abonnement général, etc.) par des décomptes liés à la quantité de prestations consommées (c'est-à-dire de kilomètres parcourus).

Il importe de différencier strictement la réduction des pics d'affluence d'un but nettement plus ambitieux, celui de faire payer à l'utilisateur chaque prestation consommée en sortant des modèles forfaitaires, but qui ne manquerait pas de déboucher sur un renchérissement, au moins pour certaines catégories d'utilisateurs, de la mobilité en général.

Cette distinction est importante car nous considérons que le lissage des pics est un objectif qui peut être largement partagé. En revanche, son acceptabilité diminuera drastiquement s'il prépare, préfigure ou annonce la généralisation de redevances liées à l'utilisation, en lieu et place du système actuel comprenant des forfaits.

Le Canton de Vaud souhaite, en cohérence avec la politique fédérale des transports, faire absorber aux transports publics une part aussi élevée que possible de la croissance des besoins de mobilité. L'augmentation de la part modale des transports publics constitue une volonté politique largement partagée à laquelle il est impératif de se référer lors de toute réflexion sur les sujets ayant trait à la mobilité. Il s'agit, dans le cas d'espèce, d'éviter que des mesures visant à lisser les pics d'affluence contribuent par ailleurs à ralentir, voire à inverser, la tendance actuellement favorable de la répartition des modes, évoquées dans le chapitre 1. La politique tarifaire du transport public veut être facile et accessible. La facilité d'usage et un prix connu à l'avance ont jusqu'ici favorisé l'utilisation des transports en commun.

Il est, par ailleurs, regrettable que le rapport n'explore pas une évolution du système actuel, en proposant des mesures incitatives ciblées favorisant par exemple les modèles de partages de voitures, de co-voiturage ou modifiant la structure des abonnements de transports publics. Nous pouvons également regretter que les questions liées aux différents horaires régissant fortement la société (ouverture des magasins et services, écoles, organisation des entreprises) ne soient abordées qu'au chapitre 7 parmi les conséquences. Nous considérons en effet qu'une action efficace contre les problèmes de capacité en général et les pics de demande en particulier doit se déployer également en amont, du côté des activités qui génèrent les besoins de mobilité et en imposent les horaires. Des incitations auprès des employeurs – par exemple dans la mise en place de possibilités de télétravail – ou des encouragements à moduler les horaires des institutions de formation mériteraient ainsi d'être au moins évoquées dans ce contexte.

### **Convergence des stratégies de la mobilité et énergétiques**

Il est dommage que la protection de l'environnement ne soit pas considérée dans l'objectif de la tarification de la mobilité. Cette prise en compte permettrait une réelle application du principe dit de causalité (pollueur-payeur).

Il est à relever qu'il n'est pas démontré qu'une réduction des embouteillages produise des effets bénéfiques pour l'environnement. Par ailleurs, l'utilisation plus efficace des infrastructures routières pourrait conduire à une augmentation globale des prestations kilométriques et par conséquent à une augmentation des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, ainsi que des nuisances sonores. En ce sens, l'établissement de redevances en fonction de la catégorie d'émission constitue une mesure qui doit être renforcée. Cela est d'autant plus important au vu des objectifs de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> fixés par la loi fédérale homonyme.

La *Stratégie énergétique 2050*, élaborée par la Confédération, prévoit des mesures pour réduire la consommation énergétique considérable de la mobilité. Il serait donc inapproprié d'imaginer pouvoir traiter la question des pics de trafic de manière indépendante. Les politiques énergétiques et de mobilité doivent impérativement se coordonner.

En dehors de ces considérations, on peut notamment souligner le fait que le *deuxième volet de la Stratégie énergétique 2050* et les modèles qui figurent dans votre rapport utilisent les mêmes outils financiers pour atteindre leurs objectifs (taxation, remboursement par le biais de l'assurance-maladie) et influencent fortement les mêmes impôts et redevances, principalement la Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) et la Loi sur l'imposition des huiles minérales (LimpMin). Il est donc indispensable, encore une fois, de considérer globalement ces diverses mesures afin d'intégrer l'ensemble dans une stratégie globale où la mobilité constitue un volet important de la politique énergétique. Il serait regrettable que la Confédération se mette à multiplier des taxes et redevances dans tous les domaines alors que l'on prône la simplification administrative.

Pour terminer, le rapport stratégique renonce à des estimations et modélisations quantitatives. Au vu des nombreux paramètres encore inconnus, il est impossible de formuler des évaluations quantitatives pour les modèles présentés.

Selon notre compréhension du dossier, il s'avère que le projet mis en consultation n'implique pour l'instant pas de conséquences financières pour le canton de Vaud. Cependant, les mesures de compensation mentionnées dans le rapport, comme par exemple le remplacement de l'impôt existant sur les véhicules à moteur, pourraient se traduire par une diminution de revenu pour le canton. Il faudra donc, dans tous les cas, que la neutralité financière par rapport à la situation actuelle soit assurée pour le canton. Par ailleurs, il existe également le risque qu'une hausse abusive du coût de la mobilité résulte de ce projet, ce qui serait inacceptable.

En vous remerciant de l'attention portée à la présente, nous vous prions d'agréer, Madame la Conseillère fédérale, l'expression de notre considération très distinguée.

AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

LE PRESIDENT

  
Pierre-Yves Maillard

LE CHANCELIER

  
Vincent Grandjean

**Annexe**

- Réponse au questionnaire

**Copies**

- DGMR
- OAE

## Projet de rapport stratégique sur la tarification de la mobilité

### Réponse au 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" ?

- Cet objectif est-il bien choisi (cf. ch. 2.1 du rapport) ?
- Dans le cas contraire, quel autre objectif faudrait-il poursuivre (cf. ch. 2.2 du rapport) ?

A titre préliminaire, nous relevons que le rapport est ambigu sur le caractère exclusif de cet objectif, à savoir le lissage des pics de demande en vue d'une utilisation plus homogène, donc mieux étalée dans le temps, des infrastructures de transport existantes. Bien que cet objectif soit explicitement affirmé dans le chapitre 2, nous constatons à de nombreux autres endroits du texte (par ex. aux chapitres 3, 7.1 ou encore 11) qu'un objectif plus ambitieux n'est pas totalement écarté sans être clairement évoqué : celui de diminuer la consommation de prestations de mobilité à travers le remplacement de systèmes forfaitaires (vignette, impôt sur les véhicules automobiles, abonnement général, etc.) par des décomptes liés à la quantité de prestations consommées (c'est-à-dire de kilomètres parcourus).

Il importe de différencier strictement la réduction des pics d'affluence d'un but nettement plus ambitieux, celui de faire payer à l'utilisateur chaque prestation consommée en sortant des modèles forfaitaires, but qui ne manquerait pas de déboucher sur un renchérissement, au moins pour certaines catégories d'utilisateurs, de la mobilité en général.

Cette distinction est importante car nous considérons que le lissage des pics est un objectif qui peut être largement partagé (cf. notamment le renvoi au Conseil fédéral du postulat Schwaller "PME et gestion des créneaux horaires", 13.4183). En revanche, son acceptabilité diminuera drastiquement s'il prépare, préfigure ou annonce la généralisation de redevances liées à l'utilisation, en lieu et place du système actuel comprenant des forfaits.

Nous nous concentrons donc ici, malgré les quelques glissements constatés dans le projet de rapport, sur la réduction des pics d'affluence. Selon nous, l'objectif visé est pertinent, mais

- il est difficilement envisageable de l'atteindre avec la mise en place de la seule tarification de la mobilité ;
- il ne peut à lui seul traduire les politiques publiques de mobilité.

En effet, une éventuelle tarification de la mobilité doit être nécessairement mise en cohérence avec les diverses mesures prévues par les politiques fédérales et cantonales en matière d'aménagement du territoire et de mobilité, sans oublier les aspects énergétiques. La *Stratégie énergétique 2050*, élaborée par la Confédération, prévoit des mesures pour réduire la consommation énergétique considérable de la mobilité. Il serait donc inapproprié d'imaginer pouvoir traiter la question des pics de trafic de manière indépendante. Les politiques énergétiques et de mobilité doivent impérativement se coordonner.

En dehors de ces considérations, on peut notamment souligner le fait que le *deuxième volet de la stratégie énergétique 2050* et les modèles qui figurent dans votre rapport utilisent les mêmes outils financiers pour atteindre leurs objectifs (taxation, remboursement par le biais

de l'assurance-maladie) et influencent fortement les mêmes impôts et redevances, principalement la RPLP (dont on rappellera qu'un tiers revient aux cantons) et la LimpMin. Il est donc indispensable de considérer globalement ces diverses mesures afin d'intégrer l'ensemble dans une stratégie globale où la mobilité constitue un volet important de la politique énergétique que notre pays entend mener.

La prise en compte des externalités (négatives et positives), émanant des différents modes de transports, devrait être considérée concrètement.

Le Canton de Vaud souhaite, en cohérence avec la politique fédérale des transports, faire absorber aux transports publics une part aussi élevée que possible de la croissance des besoins de mobilité. L'augmentation de la part modale des transports publics constitue une volonté politique largement partagée à laquelle il est impératif de se référer lors de toute réflexion sur les sujets ayant trait à la mobilité. Il s'agit, dans le cas d'espèce, d'éviter que des mesures visant à lisser les pics d'affluence contribuent par ailleurs à ralentir, voire à inverser, la tendance actuellement favorable de la répartition des modes, évoquées dans le chapitre 1. La politique tarifaire du transport public doit être facile et accessible. La facilité d'usage et un prix connu à l'avance ont jusqu'ici favorisé l'utilisation des transports en commun.

A notre avis, tout modèle de tarification de la mobilité doit principalement favoriser le choix du mode de transport le plus efficace du point de vue de l'intérêt général. Nous adhérons donc à l'idée que l'équilibre entre les contributions des pouvoirs publics et celles des utilisateurs doit globalement être maintenu. Cependant, pour le dire de façon très explicite, il nous semble fondamental de ne pas nuire à l'attractivité des transports publics par des mesures tarifaires destinées à lutter contre les pics de demande, et de continuer, en priorité dans ce domaine, à augmenter de façon ciblée les capacités.

On peut par ailleurs regretter que le rapport n'explore pas une évolution du système actuel, en proposant des mesures incitatives ciblées favorisant par exemple les modèles de partages de voitures, de co-voiturage ou modifiant la structure des abonnements de transports publics. Dans le même ordre d'idée, on peut regretter que les questions liées aux différents horaires régissant fortement la société (ouverture des magasins et services, écoles, organisation des entreprises) ne soient abordées qu'au chapitre 7 parmi les conséquences. Nous considérons en effet qu'une action efficace contre les problèmes de capacité en général et les pics de demande en particulier doit se déployer également en amont, du côté des activités qui génèrent les besoins de mobilité et en imposent les horaires. Des incitations auprès des employeurs à réduire les besoins en mobilité en particulier aux heures de pointe, par exemple via l'accroissement des possibilités de télétravail, ou des encouragements à moduler les horaires des institutions de formation mériteraient ainsi d'être au moins évoqués dans ce contexte. Se fondant sur les recherches de R. Kittler, le constat posé dans la publication *L'effet de mesures tarifaires visant à atténuer le trafic en heures de pointe* de la LITRA (Publications LITRA 03, printemps 2015) confirme l'importance de cet élargissement du champ de vision : *"les mesures déployant le plus d'effet n'entrent pas ou que très peu dans la zone d'influence des entreprises de transport. (...) l'échelonnement des heures de travail et de scolarité sont considérés comme étant les meilleurs moyens de régulariser la demande"* (p. 7).

**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) ?**

Le principe II "Compensation" postule d'une part que la tarification proposée «n'implique pas de payer davantage» et d'autre part que le remplacement des redevances existantes par la nouvelle tarification s'effectue de manière progressive. Cette intention s'inscrit possiblement en contradiction avec l'objectif explicitement visé par la tarification de la mobilité (réduire les pics d'affluence et rendre plus homogène l'utilisation des infrastructures de transport), d'autant plus que la faible élasticité de la demande par rapport au prix nécessite une intervention forte sur le coût du déplacement pour que ce dernier puisse véritablement influencer la demande.

De plus, le remplacement pur et simple des taxes et redevances existantes sera très délicat dans la mesure où celles-ci (la LimpMin en particulier) représentent une part non négligeable du revenu de la Confédération et des Cantons. Ce revenu doit être garanti.

Le principe III "Effets de redistribution / modalités sociopolitiques" est incomplet. C'est en effet un enjeu majeur de la problématique qui est par trop simplifié. Il s'agit ici de mettre en œuvre un calibrage cohérent des tarifs des différents modes de transports, prenant en considération les groupes socioéconomiques d'utilisateurs et les lieux géographiques. Si la tarification de la mobilité ne doit pas être discriminatoire, c'est bien sur ce principe que l'effectivité du modèle se mesurera.

Le souhait des tarifs comparables pour le TIM et les TP est difficilement compréhensible. En effet, en cohérence avec la politique fédérale des transports, un transfert modal réduisant le TIM en faveur des autres modes et donc des TP est recherché.

Le titre du principe IV "Intermodalité" devrait être changé en "Multimodalité". En effet, selon les définitions en vigueur, le terme "Intermodalité" s'utilise lorsque plusieurs modes de transport sont combinés au cours d'un même déplacement, ce qui n'est pas la signification souhaitée ici.

Un autre principe devrait être ajouté. Le principe VIII serait la prise en compte des externalités (les coûts externes, évoqués d'ailleurs dans le rapport, avec une explication en note 26). L'application des autres principes listés sans application de celui-ci conduira à un effet pervers anti-écologique, alors que tout nous porte à devoir agir plutôt dans le sens de la protection de l'environnement.

**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 ?

Pour être exhaustif et cohérent, le tableau matriciel concernant la route devrait inclure les éléments ci-dessous :

- nouvel objet "ouvrage d'art"
- nouveau sujet "véhicule pour le transport de personnes"
- nouveau paramètre "mode de perception des taxes" afin de compléter le modèle, étendre le processus d'enregistrement des données jusqu'à la perception des taxes.

Le tableau matriciel concernant le rail devrait inclure un nouvel objet de type "zone – ligne – zone" permettant de compléter le modèle pour le trafic entre une agglomération, un parcours interurbain puis une autre agglomération.

Le contenu de la redevance en fonction de la catégorie d'émission doit être précisé, plus particulièrement la consommation d'énergie y est-elle incluse ?

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

Si l'approche logique du plus simple au plus complexe est bien comprise, il ne faut pas occulter les enjeux de compétences territoriales entre les trajets nationaux, les trajets régionaux et d'agglomération. Les prérogatives de la Confédération portent sur les routes nationales, le trafic ferroviaire "grandes lignes" alors que le solde du réseau routier et le transport public urbain sont de compétences cantonales et/ou locales. Le transport public régional est, quant à lui, cofinancé entre la Confédération et les cantons.

L'approche des différents modèles, globalisant, ne peut pas se limiter à une vue spatiale/géographique mais doit également prendre en compte les compétences de décisions et de financement de chaque entité politique concernée (Confédération, cantons et communes).

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

- a. la route (cf. ch. 6.1 du rapport [solutions principales et secondaires]) ?
- b. le rail (cf. ch. 6.2 du rapport) ?

Tous les modèles posent une question de liberté de choix et d'équité. En effet, l'heure de déplacement est dans une large mesure dictée par des contraintes organisationnelles sur lesquelles l'utilisateur n'a pas de réelle influence, à l'image d'une grille horaire d'étude pour

le secteur de la formation ou d'un horaire de travail contractuel pour le secteur de la production. En terme d'équité, la différenciation de prix de la mobilité aux heures de pointe est une solution pénalisante pour les pendulaires. Pour cette raison, et ainsi qu'indiqué dans la réponse à la première question, il nous semble utile d'étendre le champ d'analyse à d'autres domaines d'action possible.

Les modèles décrits s'inscrivent dans le concept et la méthodologie explicitée. Chaque modèle ou modèle mixte permet de positionner le curseur de l'incitation par les coûts à un niveau faible à fort. Les modèles génèrent tous des risques portant sur le report de trafic, les effets de bords indésirables, la complexité technique, la transparence du système, l'élasticité prix moindre, risques évoqués dans les précédentes réponses.

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

- a. la route ?
- b. le rail ?

A ce stade des réflexions, aucun modèle ne s'avère plus approprié qu'un autre. Le choix d'un modèle en particulier dépend de l'ambition et de la portée qui veulent être données à la mise en place d'une solution nouvelle. La question est notamment de savoir si un déploiement sectoriel du modèle serait plus opportun qu'un déploiement plus global. En effet, le choix peut aussi bien se porter sur un modèle "thématique" (solution globale à l'échelle du pays mais concernant un type de moyen et/ou d'infrastructures) que sur un modèle "géographique" (concernant tous les types de mobilité, mais uniquement dans une zone géographique donnée). Il demeure un point capital lié à la technologie retenue et à sa capacité à répondre aux fonctions attendues selon les périmètres.

Dans tous les cas, le modèle choisi devra éviter les effets pervers indésirables de report sur d'autres routes et/ou lignes.

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

Comme cela a déjà été précisé, aucun modèle ne s'avère plus approprié qu'un autre à ce stade des réflexions. Néanmoins, compte tenu de la diversité des flux caractérisant le canton de Vaud, en particulier à moyenne distance, une tarification intégrée, mais ciblée sur certains périmètres, pourrait s'avérer appropriée. En particulier, la possibilité de cibler les tronçons systématiquement saturés aux heures de pointes constituerait une force du modèle choisi, ce qui présenterait toutefois un risque marqué d'effets de bords indésirables.

## **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 ?**

La cohérence tarifaire du modèle dans son intégralité, les effets de bords possibles et l'équilibre global sont parmi les enjeux d'importance. L'identification des effets de reports non désirés est une préoccupation sachant que les systèmes se dérèglent rapidement mais s'équilibrent lentement.



A titre d'exemple, la fonction de contournement d'agglomération d'une autoroute permet d'éviter une circulation de transit à l'intérieur des localités. Les paramètres qui seraient retenus dans le cadre d'une tarification de la mobilité peuvent avoir des conséquences importantes sur les politiques de trafic menées depuis plusieurs années et ayant rencontré sur le long terme les effets escomptés. Aujourd'hui, la politique de mobilité vaudoise vise à limiter autant que possible le trafic de transit dans les zones urbanisées, à améliorer la qualité et les zones de desserte des transports publics et, comme indiqué précédemment, à absorber la plus grande part possible de la croissance de la mobilité sur les transports publics. Ces objectifs revêtent aujourd'hui, à court terme, pour le Canton de Vaud, une importance supérieure à la lutte contre les pics de demande.

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

Un projet pilote pourrait faire sens en lui donnant une portée nationale ciblée sur les axes autoroutiers et le trafic grandes lignes ; dans les deux cas de compétences fédérales. Un pilote dans un périmètre plus restreint (agglomération) semble moins pertinent en raison de la multitude d'acteurs, de spécificités locales mais aussi des possibles effets de contournement des mesures de tarification de la mobilité.

Les coûts de la technologie et la faisabilité à différentes échelles sont deux difficultés supplémentaires. Actuellement, il n'y a que des solutions locales (à l'échelle des pays concernés) qui ont été mises en place. Il n'y a pas de retour d'expériences coûts/efficacité de ce type de mesure.

Nous regrettons que le rapport ne se réfère pas à davantage d'exemples tirés de pratiques existantes. L'annexe V (qui n'est d'ailleurs pas référencée dans la table des matières générale) ne traite très sommairement que de trois exemples de péages routiers. On comprend de ces résumés qu'au moins deux de ces péages, ceux de Singapour et Stockholm, ont une tarification tenant compte de l'heure ou de la surcharge effective du réseau ; il aurait été appréciable de connaître l'effet spécifique sur les pics de demande de ces systèmes, en plus de l'effet général de réduction du trafic. Des modèles où le prix dépend de l'heure ou de la charge du réseau figurent dans l'annexe I mais ne sont cités qu'incidemment, sans description de l'efficacité du système. Des exemples existants qui ressemblent davantage aux modèles explorés, tels que les réseaux nationaux d'autoroutes à péages qui illustrent le modèle 6.1.1. auraient pu être présentés.

A notre connaissance, en plus des pays dans lesquels la redevance kilométrique du type du modèle 6.1.1. est généralisée (notamment Italie, France), il existe également des exemples d'application du modèle 6.2.1 pour les transports publics. Ainsi, en France, la SNCF cherche concrètement à lisser les pics de demande sur les lignes interrégionales et nationales (TER et Intercités) à travers les périodes tarifaires "bleues" et "blanches", avec pour effet des tarifs plus élevés (ou des réductions moins importantes, ce qui revient au même) en heure de pointe quotidienne mais aussi par exemple le dimanche soir (pic hebdomadaire). Les lignes TGV dans ce même pays sont caractérisées par un système de *yield management* pour la vente des billets, qui peut également avoir pour effet de lisser la demande. Quant aux CFF, ils ont introduit depuis peu des billets à prix rabaisés pour les liaisons les moins demandées, aux heures creuses. L'efficacité de certaines de ces mesures se laisse certainement évaluer et aurait enrichi le rapport en permettant une prise de position plus concrète dans le cadre de la présente consultation.

De façon générale, nous considérons que des projets-pilotes visant à lisser les pics de demande ne devraient pas se restreindre à des mesures tarifaires. L'exemple, modeste mais intéressant, de l'étalement des horaires sur une plage d'une demi-heure pour le début des cours dans les hautes écoles de l'ouest lausannois, démontre qu'il est possible de contribuer à l'obtention de résultats mesurables autrement que par des mécanismes financiers.

**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 ?**

Pour le citoyen-contribuable-payeur, un système simple et transparent est une nécessité. Il paraît peu praticable et contre productif de maintenir une redevance existante, de percevoir une nouvelle taxe puis de rembourser cette dernière. Une telle solution serait à envisager pour une période de tests et d'introduction. Il est dans tous les cas nécessaire que le mécanisme de compensation soit assuré.

Si l'ensemble du projet se réfère à la notion de causalité et de principe du pollueur-payeur, ce principe est alors également à retenir pour le remboursement de redevance. Aussi, un remboursement doit se faire avec un support en relation avec la mobilité tel qu'un décompte d'un Service cantonal des automobiles et pas via une assurance sans lien avec l'objet de la taxation.

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

La mise en place effective du fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) doit permettre à la Suisse de moderniser ses installations, de maintenir la substance et de développer lorsque nécessaire les réseaux. Il est important que les financements prévus permettent de soutenir une mise à niveau des infrastructures dimensionnées à l'époque pour des flux et une intensité d'utilisation bien moindre qu'aujourd'hui.

La création d'un fonds comparable, pérenne et transparent, pour le trafic routier et d'agglomération (FORTA) doit permettre des développements similaires et constituerait ainsi un autre pilier essentiel à un développement raisonnable et contrôlé.

La tarification de la mobilité est une variable d'ajustement possible. Toutefois, sa mise en œuvre est délicate et son acceptation incertaine. Enfin, l'applicabilité du principe V, selon lequel une tarification peut être mise en place de façon modulaire, donc progressive, n'est pas détaillée dans le rapport. La façon dont le système actuel pourrait donc évoluer sans changer radicalement n'apparaît pas clairement.