



Conseil d'Etat  
Staatsrat

CANTON DU VALAIS  
KANTON WALLIS

Madame  
Doris Leuthard  
Conseillère fédérale  
Chef du Département fédéral de  
l'Environnement, des Transports  
de l'Energie et de la Communication  
Kocherstrasse 6  
3003 Berne

**Date** Sion, le

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

Madame la Conseillère fédérale,

Faisant suite à votre envoi du 10 avril 2015, notre service cantonal en charge de la mobilité a examiné les documents transmis. Conformément à votre souhait, vous trouverez en annexe :

- Le questionnaire complété, qui présente la position de notre canton quant aux questions posées par le DETEC;
- Un bref rapport préparé par nos collaborateurs, dans lequel sont soulevées certaines questions qui nous paraissent devoir être développées par vos Offices fédéraux et le collège d'experts ayant participé à l'élaboration du projet de rapport stratégique sur la tarification de la mobilité, en vue de disposer d'une analyse complète de cette problématique.

Le Canton du Valais estime que le contenu du projet de rapport stratégique sur la tarification de la mobilité (Mobility Pricing) est insuffisant et doit être complété par le DETEC, afin qu'il puisse présenter une vision large et crédible de ce que pourrait apporter une tarification de la mobilité à l'échelle de notre Etat fédéral.

Pour notre part, nous pensons que la mise en discussion sur une éventuelle tarification de la mobilité ne pourra être politiquement envisagée que lorsque :

- a) Les deux piliers du financement des infrastructures de mobilité que sont le Fonds d'Aménagement des Infrastructures ferroviaires (FAIF, qui entrera en force au 01.01.2016) et le Fonds pour les Routes nationales et le Trafic d'Agglomération (FORTA, dont la date de mise en œuvre est encore inconnue) seront pleinement opérationnels, ce qui permettra alors à la Confédération et aux cantons d'avoir une bonne vision des coûts et des moyens utilisés pour l'investissement et la gestion d'une mobilité à l'échelle de notre pays ;
- b) Un premier débat politique devrait ensuite avoir lieu, en évaluant sommairement les conséquences sur les adaptations constitutionnelles nécessaires (notamment les changements à apporter à la Constitution fédérale, art. 82) tant au niveau fédéral que pour l'ensemble des cantons, afin d'appréhender la manière d'atteindre une nouvelle tarification de la mobilité. Celle-ci devrait parvenir à assurer une utilisation plus homogène des infrastructures de mobilité, tout en assurant une égalité de traitement entre les diverses régions de la Suisse.

Bien que de bonne qualité, ce projet de document doit être complété sur plusieurs points (voir le rapport en annexe), pour qu'il puisse répondre aux nombreuses attentes en lien avec l'éventuelle mise en place d'une nouvelle tarification de la mobilité. Parmi celles-ci :



- a) il faut réfléchir à l'introduction de mesures permettant de combattre efficacement les origines de cette problématique de croissance continue de la mobilité ;
- b) Il ne faut pas pénaliser des pendulaires qui se déplacent en raison d'un manque de débouchés professionnels à l'échelon local. Il est par exemple nécessaire de renforcer la création de places de travail dans les régions de montagne et les espaces périphériques, favoriser la flexibilisation des heures de travail, encourager le télétravail, etc.

Pour mettre en œuvre ces propositions, il faut encore que les régions concernées disposent préalablement d'une offre de mobilité de qualité, que ce soit en termes d'infrastructures ou de prestations offertes.

En vous remerciant par avance de l'attention que vous apportez à notre prise de position, nous vous adressons, Madame la Conseillère fédérale, nos respectueuses salutations.

Au nom du Conseil d'Etat

Le président

Le chancelier

**Jacques Melly**

**Philipp Spörri**

**Annexe** ment.  
**Copie à** [raphael.kaestli@astra.admin.ch](mailto:raphael.kaestli@astra.admin.ch)  
[rahel.galliker@astra.admin.ch](mailto:rahel.galliker@astra.admin.ch)



CANTON DU VALAIS  
KANTON WALLIS

Département des transports, de l'équipement et de l'environnement  
Délégué à la mobilité

Departement für Verkehr, Bau und Umwelt  
Delegierter für Mobilität

---

## Tarification de la mobilité

Réponses au questionnaire

---

### Réponses aux questions

Q1. A : le principe général de vouloir limiter la surcharge de trafic sur la route et sur le rail est louable. Mais ce seul énoncé n'est pas satisfaisant. En effet, la mise en place d'une politique contraignante des coûts de la mobilité (« Mobility Pricing ») n'est en soit pas une mesure suffisante. Il convient également d'agir à la source, en limitant par des mesures structurelles et organisationnelles les implications que nécessitent une mobilité trop importante des gens et des marchandises (par exemple sur l'organisation du territoire, sur des règles économiques, sur une fiscalité décourageant une "mobilité sans limites", en renonçant à des taxes forfaitaires en matière de mobilité, etc.).

De plus, aucune définition crédible de la notion de « surcharge » (qu'elle soit pour les infrastructures routières et/ou ferroviaires) n'est proposée.

D'autre part, le discours implicite proposé vise à résoudre quasi exclusivement les pics d'affluence dans les « grandes agglomérations », par analogie à ce qui se fait dans certaines autres parties du monde (Londres, Singapour, etc.). Ce discours volontariste cache mal deux faits :

- a) Seul le « grand Zürich » ressemble en petit à ce type de grandes agglomérations ;
- b) D'autres voies de communication connaissent aussi ce type d'engorgement, mais pour des raisons saisonnières (transhumances liées aux vacances, sur l'axe de l'autoroute A2 sur le tunnel routier du Gothard, par exemple) ou liés à d'autres motifs de déplacements type loisirs (routes d'accès à des stations ou des domaines skiables). Cette problématique est évoquée, mais aucune analyse sérieuse n'en est faite

Q1 B : Il paraît délicat de soutenir uniquement un « Mobility Pricing » basé sur des critères écologiques, ce qui entraînerait une nouvelle augmentation des coûts de la mobilité (via la taxe sur les hydrocarbures, resp. les prix des billets de TC combinés à des suppléments pour des effets d'environnement).

Q2 : les sept critères proposés sont globalement corrects, mais les principes beaucoup trop généralistes !!!

« Pay as you use » pose la question de la prise en compte des coûts directs, marginaux et indirects, mais le projet de rapport n'apporte pas de réponse

crédible sur cet aspect de prise en compte des diverses catégories de coûts de la mobilité.

Point IV : TIM et TC soumis à des tarifs globalement comparables, alors que les financements investissements et exploitation sont soumis à des modèles très peu ou pas similaires.

Q3 à 6 : Nous comprenons ces questions comme questions sur la terminologie technique proposée dans la rédaction du projet de rapport. A ce titre, les propositions faites nous paraissent plus ou moins complètes et pourraient être utilisées dans la suite des études.

Q8 : Le principe de l'égalité de traitement est l'une des pierres d'achoppement sur lequel ce débat risque de buter... Comment traiter de manière similaire le citoyen d'un hyper-centre d'agglomération et l'habitant d'une vallée reculée des Alpes ou du Jura ?

Avant qu'un système de « Mobility Pricing » soit introduit, les liens entre politique d'aménagement du territoire et croissance de la mobilité doivent être discutés, pour tenter de mettre en place les prémisses à une réduction des causes de la croissance de la mobilité.

Q9 : le principe est séduisant, mais comment et à quels coûts mettre cela en œuvre ?

Q10 : Le principe de la redevance liée au kilométrage est certes intéressant, toutefois sa mise en œuvre devra préalablement résoudre la problématique de la nécessité d'un déplacement « imposé » versus la possibilité de disposer d'un choix (quand il existe) en matière de mobilité.

Par ailleurs, les taxes existantes sur l'essence remplissent en partie ce rôle de redevance liée au kilométrage (vous roulez beaucoup = vous payez beaucoup d'essence (ou de gaz ou autre...)) → la nécessité impérieuse de faire quelque chose de nouveau n'est pas flagrante en l'état.

Enfin, quid des kilométrages parcourus hors de Suisse, est-il licite de les taxer ??

Cette suggestion n'est en l'état qu'un pis-aller.

N.B. nous n'avons pas répondu aux questions 7 et 11



CANTON DU VALAIS  
KANTON WALLIS

Département des transports, de l'équipement et de l'environnement  
Délégué à la mobilité

Departement für Verkehr, Bau und Umwelt  
Delegierter für Mobilität

## Rapport

**Destinataire** Jacques Melly, Chef DTEE  
**Auteur** Pascal Bovey, Délégué à la mobilité  
**Copie** Thomas Knubel, Secrétaire adjoint DTEE  
Vincent Pellissier, chef de service RTCE  
**Date** 7 septembre 2015

---

## Tarification de la mobilité

Rapport stratégique

---

### Rappel des attentes du Conseil fédéral

Le Conseil fédéral a chargé le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) de rédiger un rapport stratégique sur la tarification de la mobilité des transports terrestres ou Mobility Pricing, avec pour consigne de présenter différents modèles envisageables pour la Suisse, sans pour autant imposer leur mise en œuvre ultérieure. Ce document s'inscrit dans une démarche à long terme, visant à proposer de nouvelles pistes pour empêcher une croissance débridée de la mobilité des citoyens et des marchandises, ceci dans le respect des règles du développement durable.

Le Conseil fédéral est conscient que la mise en œuvre des solutions proposées dans ce rapport stratégique ne peut être réalisable avant d'importantes adaptations de notre cadre constitutionnel et légal, lesquelles impliqueront certainement des débats longs et complexes, la mobilité étant encore trop souvent interprétée comme un « droit » du citoyen, alors qu'elle doit progressivement être ramenée, selon les propositions formulées, à un « moyen » de se mouvoir dans un espace fermé et assez fortement contraint.

Ce rapport admet qu'il faut s'attendre, dans les prochaines années, à ce que les infrastructures routières et ferroviaires connaissent de plus en plus de problèmes de capacité aux heures de pointe, notamment dans les agglomérations, qui regroupent trois quarts de la population de notre pays, tandis que le financement des infrastructures (entretien) sera toujours plus problématique.

De ce fait, les auteurs du rapport explorent les possibilités offertes par la tarification de la mobilité des transports terrestres, en tirant parti de l'évolution technologique (smartphones, géolocalisation par satellite). Ce document se focalise principalement sur l'augmentation continue (et réelle) des flux de transport.

Il est regrettable que ce document ne propose pas un complément de réflexion sur les causes de cette croissance continue de la mobilité dans notre pays. Par conséquent, l'idée de combattre cette croissance de la mobilité uniquement en agissant sur le prix des transports et sans proposer de solution pertinente pour limiter les causes de cette croissance débridée de tous les modes de mobilité (mobilité par le rail et/ou la route, mais aussi mobilité aérienne, etc...) depuis les années 1960 n'est pas satisfaisante, car incomplète.

## **Définition, objectif et principes de la tarification de la mobilité proposés par la Confédération**

La définition de la tarification de la mobilité telle que proposée par le Conseil fédéral est la suivante :

**« 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. p. 10).

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. p. 11).

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 des 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.

### Principaux modèles de tarification envisageables pour 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, avec en probable complément ;
  - 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.

Le Conseil fédéral relève que la Constitution fédérale (Cst., définit, depuis la création de l'Etat fédéral moderne, que l'utilisation des routes publiques est exempte de taxe (article 82 Cst., alinéa 3, première phrase). De ce fait, toute instauration d'une tarification de la mobilité dans le domaine routier nécessiterait une modification de la Constitution fédérale, à la double majorité du peuple et des cantons, obstacle politique à l'évidence important et qui demandera de longs délais de mise en œuvre.

### **Principaux points mal ou pas pris en compte dans le projet de rapport stratégique**

#### **a) Points manquant/à développer**

Avant de mettre en œuvre quelque proposition que ce soit en matière de « Mobility Pricing », il faut encore que les régions concernées disposent d'une offre de mobilité de qualité. Un débat de fond préalable sur cette problématique est nécessaire, car les bases actuelles (LcF en particulier) montrent aujourd'hui leurs limites, en regard des attentes de la société civile suisse du XXI<sup>ème</sup> siècle.

Aucune définition crédible de la notion de « surcharge » (qu'elle soit pour les infrastructures routières et/ou ferroviaires) n'est proposée

La croissance continue et non régulée de la mobilité provient aussi en large part de la concentration des activités économiques au sein de centres urbains (phénomène encouragé par l'aménagement du territoire, qui recommande de regrouper l'habitat et les activités dans des zones densifiées). De ces principes, il résulte une augmentation significative de la mobilité (augmentation des distances parcourues au cours des 40 dernières années). Par conséquent, les habitants des régions de montagne et des espaces périphériques sont de plus en plus contraints de se déplacer pour des raisons professionnelles, d'achat ou de loisirs.

Une analyse des causes conduisant à l'accroissement de la mobilité doit être impérativement faite pour compléter ce projet de rapport stratégique, ce qui permettra ensuite d'envisager des mesures permettant de combattre les origines de cette problématique, plutôt que de vouloir pénaliser des citoyens qui se déplacent vers des pôles majeurs d'activités.

#### **b) Points « politiquement » sensibles**

De nombreux milieux politiques et associatifs vont relever le caractère fondamentalement intrusif d'un système de Mobility Pricing tel qu'esquissé par la Confédération. S'il se limite dans un premier temps aux seules agglomérations très touchées (agglomération de Genève, « Grand Zürich », par exemple), l'impact sur le canton du Valais serait probablement assez faible, voire nul.

De plus, la teneur actuelle du projet de rapport donne à penser qu'il risque d'être orienté politiquement dans un sens prônant la mobilité individuelle, ce qui conduira de nombreux intervenants (partis de droite (tel que l'UDC, etc.), associations d'automobilistes notamment) à combattre tout projet de tarification de la mobilité visant à réduire les pics d'affluence sur l'ensemble des modes de transport (rail et route).

La mise en place d'un système ressenti probablement par de très larges pans de la société comme un traitement inégal (par obligation, je « dois » me déplacer en période de pointe/hyperpointe...) va aussi créer d'importants blocages, sur tous les bords politiques.

c) Points méritant des compléments d'information dans le cadre du projet de rapport

La mise en place d'un essai à durée limitée, nécessiterait d'importantes et délicates adaptations du cadre légal pour être réalisable/crédible.

La création de places de travail dans les régions de montagne et les espaces périphériques, la flexibilisation des heures de travail, le télétravail, etc. sont des pistes sérieuses et leur impact sur la mobilité mériterait d'être examiné dans le cadre de ce projet de rapport.



**Pascal Bovey**  
Délégué à la mobilité

**Annexe** ment.