

## 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) ?

La FRC considère effectivement qu'il est important pour l'avenir de la mobilité dans notre pays de « réduire les pics d'affluence sur l'ensemble des modes de transport et à parvenir à une utilisation plus homogène des infrastructures de transport », mais refuse d'envisager la poursuite de celui-ci sous le seul angle de la tarification de la mobilité, principe qu'elle rejette.

La politique de mobilité doit être envisagée de manière holistique et il nous paraît totalement faux de vouloir entamer une réflexion sur un seul des aspects à prendre en compte, soit le prix à payer.

La réussite d'une politique des transports ambitieuse, écologique et économiquement supportable ne pourra passer que par un examen de l'intégralité des facteurs qui influencent les comportements des consommateurs de transports.

Lorsqu'un habitant de ce pays n'est en mesure de choisir, ni son lieu de résidence du fait de la situation du logement, ni son horaire de travail du fait de la réalité du marché du travail, il ne va pas pouvoir changer de comportement simplement parce que le coût de ses déplacements devient plus élevé.

Si on lit par exemple la fin de la conclusion du projet, on remarque d'ailleurs que ses auteurs se rendent compte de la nécessité d'élargir le focus, (p. 48, « *Outre divers autres facteurs, la coordination avec des mesures d'accompagnement (par ex. au niveau des horaires scolaires, de travail et d'ouverture des magasins) pourrait être l'une des clés du succès en vue d'une éventuelle introduction de la tarification de la mobilité.* »), mais malheureusement sans en tirer les conclusions qui s'imposent.

Nous doutons par conséquent fortement que la tarification de la mobilité puisse parvenir à une utilisation plus homogène des infrastructures de transport.

En effet, la grande majorité de l'utilisation des transports aux périodes de fortes affluences a un but professionnel : se rendre au travail depuis son domicile et y retourner ensuite.

Les désagréments actuellement causés par la surcharge de trafic à ces heures de pointe (bouchons, manque de places assises dans les trains, etc.) sont des situations déjà extrêmement pénibles pour cette catégorie d'utilisateurs « contraints ».

Si ces derniers avaient véritablement le choix de se déplacer à une heure différente, ils l'auraient assurément déjà fait afin de gagner un confort certain.

Nous rejettons par ailleurs toute logique du malus, « punissant » un certain comportement du consommateur, pour lui préférer celle du bonus, encourageant une alternative plus intéressante (comme par exemple les billets dégriffés pour les heures creuses).

Enfin, on peut encore relever un grave défaut du mobility pricing du point de vue de sa lisibilité pour la population et donc de son acceptation par celle-ci. S'il est vrai que, selon la sagesse populaire, ce qui « est rare est cher », c'est qu'en général le bien ou le produit est plus désirable de ce fait, ce qui incite à dépenser d'avantage pour se le procurer.

Ici, on ne se trouve clairement pas dans cette logique, puisqu'on imagine faire payer plus cher la prestation... au moment où la qualité de celle-ci est à son minimum : aux heures de pointe!

Le mobility pricing va donc à l'encontre d'un autre principe ancré dans l'esprit de chacun : le rapport qualité-prix (on peut relever une illustration de cette contradiction à la page 38 : *« Plus le niveau de service doit être élevé (par ex. toujours avoir une place assise, ne jamais rester bloqué plus de cinq minutes dans les embouteillages), plus la redevance liée aux prestations devrait en principe être élevée. »*).

b. Dans le cas contraire, quel autre objectif faudrait-il poursuivre (cf. ch. 2.2 du rapport) ?  
La réflexion sur les tarifs ne doit pas se limiter au seul examen de la tarification de la mobilité, car ceux-ci ont une influence également sur le transfert modal par exemple.

Il est incompréhensible dans ce contexte que la question de l'imputation des coûts externes ne soit pas abordée dans le rapport, alors même que la structure tarifaire peut notamment se fonder sur des critères écologiques !

Dans cette perspective il nous paraît aventureux de jouer avec la seule notion de tarification de la mobilité, car même si elle pourrait contribuer à une utilisation plus homogène des infrastructures de transport, elle pourrait aussi annuler les succès de la politique suisse des transports : qu'on pense par exemple à l'impact positif qu'a eu l'introduction de l'abonnement général sur leur choix du moyen de transport par les pendulaires.

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) ?  
Ils sont pertinents si on se concentre uniquement sur la tarification de la mobilité.

Toutefois, une attention particulière devrait être portée sur les compensations. S'il est pertinent que ce projet ne serve pas à augmenter le financement de l'infrastructure de transport, il faudrait veiller à ce qu'une compensation individuelle ait aussi lieu afin d'éviter de pénaliser la population à bas revenus qui n'a pas le choix de ses horaires de travail et qui ne pourrait se soustraire à la pénalisation financière prévue.

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 ?

Il manque une estimation des effets attendus (réduction de trafic, impact socio-économique sur la population, etc.) et un ancrage dans la réflexion plus large que nous appelons de nos vœux.

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) ?

Bien que nous rejetions le principe de la tarification de la mobilité, il s'agit à première vue d'une bonne base de réflexion pour celle-ci.

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) ?

Bien que nous rejetions le principe de la tarification de la mobilité, il s'agit à première vue d'une bonne base de réflexion pour celle-ci.

6. Quel modèle vous semble le plus approprié pour

a. la route ?

b. le rail ?

Nous sommes d'avis que la tarification de la mobilité ne constitue pas une réponse valable aux enjeux de la saturation des infrastructures de transport à certaines heures.

Partant, si ce projet devait être maintenu, il devrait être aussi limité que possible et faire l'objet d'essais-pilotes géographiquement et temporellement situés (respect strict du 5<sup>ème</sup> principe dit de la « conception modulaire ») : une ville ou région pourrait par exemple choisir de tenter l'expérience durant quelques années, ce qui permettrait d'avoir une véritable évaluation de l'efficacité et des incidences sociales et économiques de cette approche.

Nous refusons par conséquent de nous prononcer sur des modèles dont personne, nous compris, n'est actuellement en mesure de jauger la pertinence.

En lien avec le rail, nous nous opposons toutefois d'ores et déjà à toute tarification différenciée selon l'heure, afin de garantir le transport direct, qui fait partie des points forts du système suisse des transports en commun.

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

Nous rejetons le principe de la tarification de la mobilité. Néanmoins, si le projet est maintenu, il faut privilégier un modèle le plus limité possible dans le temps et dans l'espace pour en évaluer les effets.

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 ?

Il est étonnant que le rapport ne fasse pas d'estimation de l'efficacité d'un tel principe en fonction des différents modèles proposés.

Bien qu'il s'agisse d'une tâche très complexe puisque de nombreux facteurs entrent en jeu, il aurait été pertinent de commencer par étudier de quels types de populations sont composés les pics de d'affluence et dans quelle mesure il est possible de les influencer.

A cet égard, nous trouvons que le paragraphe sur les "effets de redistribution" d'un système de tarification de la mobilité n'est pas abouti. Le rapport fait mention d'une éventuelle pénalisation des personnes à bas revenus puisque l'incitant financier les pénalise plus et qu'elles ont souvent des activités où les horaires de travail sont moins flexibles. Toutefois,

aucune simulation n'est faite afin de connaître l'influence de telles mesures sur cette partie de la population à bas revenus qui ne peut choisir ses heures de déplacements.

Alors qu'il s'agit d'un effet attendu qui est mentionné dans le rapport (p. 42), la légèreté avec laquelle l'impact social de cet important projet de société est traité est surprenant. Même s'il est précisé que "la mobilité doit rester abordable pour tous les utilisateurs", nous aimerions connaître les réelles incidences financières pour la population de cette formule vague et les correctifs prévus pour aboutir à un système juste et équitable.

De la même manière, il serait intéressant d'avoir une meilleure idée d'une possible redistribution régionale entre les zones urbaines et les zones rurales ou de montagne, notoirement moins bien servies en matière de transports publics.

Nous remettons également en question le principe même qui sous-tend le concept de la tarification de la mobilité: le "pay as you use", soit l'utilisateur/payeur.

Il peut sembler de prime abord séduisant de faire payer plus à ceux qui utilisent d'avantage les infrastructures. Toutefois, cette analyse, simple voire simpliste ne tient pas compte du fait que la société en général est bénéficiaire d'un réseau de transport efficace et non seulement celles et ceux qui l'utilisent effectivement.

L'Etat, les collectivités et les entreprises, qu'ils utilisent directement ou non les infrastructures, ont un intérêt commun à bénéficier de routes et de transports publics performants. Il n'est donc pas pertinent de faire reposer le financement de ces derniers sur les seuls utilisateurs puisque ceux-ci n'en sont pas les uniques bénéficiaires.

Il a été mentionné à plusieurs reprises que l'importance des horaires de travail et l'aménagement du territoire jouent un rôle majeur dans la problématique traitée, ce qui démontre de manière claire que l'Etat et les employeurs sont aussi bien une partie du problème qu'une des clés pour y apporter une solution (cf. par exemple p38 « *Concernant le trafic lié aux activités professionnelles, les employeurs ont une forte influence sur le choix des horaires de départ des employés.* »)

On peut aussi rappeler que les prix des transports publics ont toujours été « politiques » et non seulement « économiques »: le pur « pay as you use » pourrait déboucher sur un désengagement total de l'Etat de son subventionnement volontariste des transports publics pour favoriser le transfert modal.

Le principe du bénéficiaire/payeur doit primer sur celui de l'utilisateur/payeur.

Enfin, l'objectif louable de renforcer indirectement la mobilité douce se heurte aux infrastructures actuelles manquantes. En effet, contrairement à certains pays européens qui ont adapté leur législation et leurs routes pour permettre une bonne cohabitation entre les voitures et les vélos par exemple, il n'y a en Suisse que très peu de mesures entreprises de ce côté-là. Dès lors, si la tarification de la mobilité devait aboutir à une augmentation de la mobilité douce, d'autres problèmes apparaîtraient puisqu'il n'y a pas de structures efficaces pour accueillir ce type de transport.

Par ailleurs, les données collectées devraient faire l'objet d'un contrôle régulier du Préposé fédéral à la protection des données. En effet, il serait inacceptable que les informations reçues

sur les usagers puissent être revendues à des entreprises tierces. La protection des données doit être absolument garantie et il faut à tout prix éviter que ces données ne servent à d'autres buts qu'à déterminer le prix que l'utilisateur devra payer pour l'utilisation des infrastructures. La crédibilité du système en dépend.

Enfin, comme organisation de consommateurs, nous ne pouvons pas ne pas souligner l'impact indirect du mobility pricing sur les prix à la consommation, qui est simplement évoqué de manière négligeable à la page 40 (« *Il n'est pas à exclure que les entreprises de transport – principalement celles qui sont actives dans la distribution fine – reportent sur leurs clients finaux d'éventuels surcoûts de transport liés à la tarification de la mobilité ou du moins qu'elles fixent des prix plus élevés pour des livraisons aux heures de pointe.* »)

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

Nous rejetons le principe de la tarification de la mobilité et nous estimons que de tels projets pilotes sont absolument indispensables car ils démontreront à notre avis l'inefficacité de ce système et en permettront l'abandon.

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 ?

Voir réponse à la question 2

11. Avez-vous d'autres remarques ?

Une multitude de mesures peuvent et doivent donc être mises en œuvre pour pouvoir réduire la surcharge de trafic aux heures de pointe. Nous proposons ci-dessous une liste non-exhaustive de mesures qui nous semblent bien plus efficaces que la tarification de la mobilité pour permettre de réduire les pics d'affluence aux heures de pointes.

### ***Propositions de solutions alternatives pour réduire les pics d'affluences***

- Horaires de travail flexibles: Le rapport chiffre à 42,4% le nombre d'employés bénéficiant d'horaires flexibles (p. 38). Toutefois, ce pourcentage brut ne permet de savoir de quelle marge de manœuvre bénéficie les salariés. De nombreuses entreprises ont des horaires flexibles dans une certaine mesure, mais rarement avec une totale liberté permettant aux employés d'échapper totalement aux heures de pointe. Il faudrait imaginer des incitations pour les entreprises qui offrent à leurs employés une plus grande flexibilité, car c'est pour l'instant seulement l'employé qui devrait assumer les conséquences du maintien des horaires traditionnels.
- Télétravail: ce système qui devient de plus en plus facile à mettre en place avec le développement technologique permettrait de soulager en partie les infrastructures de transport.
- Distance entre le travail et le domicile: depuis quelques décennies, la distance géographique entre le lieu de travail et le domicile a augmenté. Une réflexion en termes de planification territoriale paraît dès lors inévitable pour mettre fin à cette évolution, voire l'inverser.

- Trafic routier: pour réduire les bouchons sur les routes, un abaissement de la vitesse maximale sur les autoroutes (à 80 km/h par exemple) à certaines heures devrait être étudié, tout comme un encouragement renforcé du respect de la distance entre deux véhicules. En outre, il pourrait être judicieux d'évaluer la pertinence de généraliser la possibilité d'utiliser les voies d'urgences à certain moment pour désengorger le trafic.
- Trafic ferroviaire: il est nécessaire de poursuivre la politique actuelle d'augmentation de la longueur des trains (et donc de certaines gares) à certaines heures. De plus, les CFF pourraient étudier la possibilité de réduire au strict minimum les wagons de première classe en période de fortes affluences ou de créer des wagons de places debout en échange d'une réduction du prix du billet pour les courts trajets.