

Hopfenweg 21
PF/CP 5775
CH-3001 Bern
T 031 370 21 11
info@travailsuisse.ch
www.travailsuisse.ch

DETEC
Madame Doris Leuthard
Conseillère fédérale
Palais fédéral
Berne

aemterkonsultationen@astra.admin.ch

Berne, le 19 août 2015

Projet de rapport stratégique sur la tarification de la mobilité. Stratégies de résolution des problèmes de trafic routier et ferroviaire en Suisse. Ouverture de la procédure d'audition.

Madame la Conseillère fédérale,
Madame, Monsieur,

Nous vous remercions de nous donner la possibilité d'exprimer notre avis sur ce projet et c'est bien volontiers que nous vous le faisons parvenir. Voici une brève introduction avant de répondre aux questions du questionnaire.

1. Introduction

Nous saluons le fait que le rapport serve de base aux discussions à mener et aux décisions qui seront prises sur les questions de mobilité mais qu'il n'impose pas une future mise en œuvre. En effet, il est nécessaire préalablement de mener un large débat sur ce possible instrument, en raison des conséquences potentiellement importantes qu'il pourrait avoir en particulier sur le plan social. C'est pourquoi nous approuvons l'approche du rapport stratégique qui met l'accent seulement sur la définition de la tarification de la mobilité et des approches possibles dans la perspective d'une possible mise en œuvre.

Sur le fond, le principe de payer selon l'utilisation effective « pay as you use » est justifié en ce sens que la mobilité entraîne des coûts externes importants pour la collectivité et qu'une réflexion doit avoir lieu sur le fait de devoir payer aussi en fonction des prestations consommées. Dans ce sens, on devrait davantage payer les prestations de mobilité selon la consommation que l'on en fait, au même titre par exemple que la consommation d'eau ou d'électricité. Cette façon d'aborder la question devrait nous rendre plus responsables et

réfléchis et limiter les déplacements inutiles. Mais ce principe ne s'applique pas de la même manière à tout le monde car la mobilité, selon ses horaires de travail ou son lieu d'habitation, entraîne des situations de départ qui ne sont pas égales (cf p.38 du rapport et notre réponse à la question 8).

Il serait donc souhaitable que ce rapport stratégique s'inscrive dans un cadre plus général qui serait celui d'une véritable stratégie – dont la tarification de la mobilité ne serait qu'une réponse possible et partielle – pour relever les principaux défis qui se posent à la route et au rail pour les prochaines décennies. Cette stratégie devrait intégrer des questions d'aménagement du territoire ainsi que des mesures possibles pour réduire la mobilité, en particulier les transports individuels motorisés.

Enfin, point important, les différents modèles de tarification, que ce soit pour la route ou le rail, prévoient une tarification prenant fortement en compte les horaires liés à l'affluence. Autrement dit, on paierait plus aux moments où la fréquentation est la plus forte. Or, de très nombreux usagers ont des horaires de travail qui ne leur permettent guère de flexibilité. C'est pourquoi, le rapport devrait inclure aussi une réflexion encore plus approfondie sur la question des horaires de travail, du lien à faire avec l'économie et les entreprises et des mesures d'accompagnement telles qu'évoquées à la page 38 du rapport.

Nous utilisons ci-après dans notre réponse exclusivement le cadre du questionnaire car il est suffisamment complet pour exprimer notre prise de position et nos propositions.

2. Réponses 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 » ?

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

Nous sommes d'accord avec la définition de la tarification de la mobilité telle qu'elle ressort du rapport de 2007. En revanche, nous ne sommes que partiellement d'accord avec l'objectif. Il est certes important de réduire les pics d'affluence mais le plus important est de parvenir à une utilisation plus homogène des infrastructures de transports et à une réduction de la croissance de la mobilité en général et pas seulement pour réduire les pics d'affluence. Nous ne sommes donc pas d'accord avec la phrase du rapport (p. 10) qui dit que la tarification de la mobilité a pour seul objectif de réduire les pics d'affluence.

b. Dans le cas contraire, quel autre objectif faudrait-il poursuivre (cf. ch. 2.2 du rapport) ? Les objectifs principaux de la tarification de la mobilité devraient être les suivants :

- Contribuer au problème du financement des infrastructures de transport routier en raison de l'érosion progressive des impôts et redevances actuelles, liée notamment à la baisse de la consommation d'essence des voitures, qui va s'accroître avec les normes d'émissions de CO2 qui seront encore plus sévères à l'avenir.
- Renforcer la part des transports publics (TP) dans la répartition globale des transports. Cette part doit augmenter davantage que les projections faites

jusqu'en 2030 par l'Office fédéral du développement territorial (ARE). La part des transports motorisés individuels (TIM) doit reculer davantage. En d'autres termes, la tarification de la mobilité doit être aussi un instrument favorisant une mobilité plus durable dans la perspective des objectifs de politique climatique et énergétique à atteindre d'ici 2030.

Ceci étant dit, la tarification de la mobilité ne peut être qu'une réponse partielle aux trois principaux défis liés à la route et au rail (problèmes accrus de capacité, hausse des coûts et augmentation des effets externes). L'objectif doit aussi être de réduire la mobilité par des instruments complémentaires d'aménagement du territoire et de création d'emplois dans les régions décentralisées. Il s'agit aussi, en partenariat avec les milieux privés (économie, syndicats, organisations de la société civile, pouvoirs publics) de chercher des solutions facilitant le travail à domicile, ce qui est aujourd'hui partiellement possible grâce aux nouvelles technologies, dans le but d'agir sur la demande de transports. Et agir sur la demande de transports ne peut pas passer seulement par des mesures de tarification de la mobilité. C'est pourquoi, il faut aussi une approche plus intégrée dans laquelle la tarification de la mobilité ne peut être qu'au plus une réponse partielle.

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) ?

Nous trouvons les sept principes partiellement pertinents. Nous saluons le fait que les effets de redistribution sont considérés comme un principe. En effet, si un système de tarification de la mobilité devait être adopté, il ne doit pas défavoriser les bas et moyens revenus. Le principe « protection des données » n'a, à notre avis, pas la même importance que les autres principes. La protection des données a plutôt un caractère transversal. Ce n'est pas, selon nous, un principe au même titre que, par exemple, l'intermodalité ou la compensation.

3. Pensez-vous que le tableau matriciel pour :

- a. la route (cf ch. 5.1 du rapport) ?
- b. le rail (cf ch. 5.2 du rapport) ?
est complet ?

Oui, cela semble être complet. Toutefois, dans le tableau matriciel pour la route, la mobilité douce ne devrait pas être sujette à tarification puisqu'il s'agit de l'encourager pour favoriser une mobilité durable.

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) ?

Du point de vue systémique, les modèles du plus simple au plus complexe sont bien pensés.

5. Que pensez-vous des modèles proposés pour

- a. la route (cf ch. 6.1 du rapport) ?
- b. le rail (cf. ch. 6.2 du rapport) ?

Ces modèles ont l'avantage d'être exhaustifs et de donner une vue d'ensemble des possibilités et des solutions pouvant être envisagées.

6. Quel modèle vous semble le plus approprié pour

- a. la route ?

Pour la route, les différents modèles présentent des avantages et des inconvénients et aucun n'est parfait. Quel que soit le modèle, l'introduction d'une redevance en fonction du moment (surtaxe kilométrique) devra faire l'objet de solides mesures d'accompagnement de nature tant environnementale que sociale (voir notre réponse à la question 8). En effet, les usagers ne sont pas forcément libres dans leurs horaires. Très nombreuses sont les personnes qui ont des horaires fixes, par exemple lors de travail d'équipe.

Nous rejetons le modèle territoire (réseau entier) étant donné que les problèmes de circulation tant pour les TIP que pour les TP ne touchent pas l'ensemble du territoire mais certains axes et tronçons ou lignes. De plus, une tarification de la mobilité pour l'ensemble du réseau prêterait fortement les usagers des régions périphériques à moins de pouvoir mettre en place de véritables mesures de compensation. Mais cela paraît très difficile à faire en raison de la difficulté à trouver des instruments efficaces et de la définition même de région périphérique qui n'est pas facile à délimiter.

Notre choix se porterait donc sur une variante qui couvrirait les routes nationales ou certains tronçons de routes nationales ainsi que les agglomérations (à déterminer aussi ici selon la taille, la densité du trafic, les problèmes de circulation). Nous accepterions dans ce cadre une redevance kilométrique – qui viendrait remplacer d'autres redevances. Une surtaxe kilométrique selon le moment (différenciation horaire) ou la densité du trafic n'est envisageable qu'avec des mesures d'accompagnement faisant l'objet d'un consensus entre différents partenaires (pouvoirs publics, partenaires sociaux, organisations écologiques etc.)

En sus du choix d'une variante, il sera indispensable dans un premier temps de faire des essais-pilotes sur des tronçons de routes nationales et d'agglomération déterminés. En fonction des résultats, on pourra ensuite étendre la dimension géographique, corriger les imperfections, voire même, en cas d'évaluation négative, de renoncer à un système de tarification de la mobilité.

- b. Le rail ?

Pour le rail, nous sommes d'accord d'exclure de la tarification de la mobilité, le transport de marchandises en raison de ses spécificités. Pour le transport des voyageurs, nous sommes relativement sceptiques quant à une tarification de la mobilité selon la fréquentation de certaines lignes ou parcours ainsi que selon les moments d'utilisation. Ceci pour deux raisons : primo, comme pour le trafic routier, les usagers n'ont que très partiellement la maîtrise de leurs horaires de travail. On pénaliserait ainsi ceux qui n'ont pas le choix de leurs horaires, notamment lors de l'affluence du trafic. Secundo,

contrairement à la route, la tarification de la mobilité dans les transports publics ne se justifie guère sous l'angle du financement. En effet, le financement des transports publics ne dépend que très partiellement de la consommation d'essence, contrairement à la route. Il n'y a donc pas, sur le plan financier en tout cas, de raison de revoir sur le fond le financement des transports publics. Néanmoins, on ne rejette pas d'emblée la poursuite de la réflexion à condition que l'on mette en place de solides mesures d'accompagnement, en particulier pour les bas et moyens revenus qui, de surcroît, n'ont guère le choix de leur moyen de transport et des horaires de travail peu flexibles.

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

Nous n'avons pas de commentaire supplémentaire à faire sur ce point.

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 ?

Les défis sont pour une organisation qui défend les intérêts des salarié-e-s d'abord ceux de l'égalité et de la justice sociale. Si une tarification de la mobilité se mettait en place, cela ne doit pas aggraver les inégalités socio-économiques déjà fortes. Or, selon le rapport (p. 38), la proportion d'employés bénéficiant d'horaires flexibles varie fortement en fonction du secteur économique : la fourchette va de 13,7 % dans la restauration à 75,3 % dans les branches du crédit et des assurances. Les hommes ont plus souvent des horaires flexibles que les femmes (49,3 % contre 34,7 %). En d'autres termes, sans mesures compensatoires ou changements dans les horaires de travail, la tarification de la mobilité aggraverait les inégalités déjà existantes entre bas/moyen revenus et revenus élevés et même entre les hommes et les femmes. Aux mesures d'accompagnement proposées dans le rapport de type écologique (p. 38), comme l'acquisition de vélos électriques à prix réduit ou des places de parc moins chères en cas de co-voiturage, il faut ajouter aussi des mesures de type social (par ex. baisse des coûts de garde pour les enfants pour les bas revenus, repas gratuits pour les enfants en cas d'horaire continu, compensation financière par l'employeur pour les employés ne pouvant pas adapter les horaires de travail etc.)

D'autres défis concernent la prise en compte des régions rurales selon les modèles de tarification de la mobilité qui pourraient être appliqués ainsi que les bénéfices attendus pour les usagers. Ainsi, si le résultat est juste un étalement du trafic avec des nuisances sonores plus tôt le matin et guère d'amélioration du confort (par exemple trains et bus toujours relativement bondés aux heures précédant les pics de fréquentation), on peut douter du bien-fondé d'un changement de système.

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

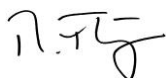
Dans ce domaine nouveau, il est clair que des projets pilotes devront être effectués avant de les développer et de les étendre en cas d'évaluation positive et si les prémisses d'acceptation par la population semblent positives.

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 ?

Si on introduit une redevance liée au kilométrage, nous sommes favorables au remplacement progressif des redevances existantes. Quant à l'idée d'introduire une redevance liée au kilométrage en plus des redevances existantes, et de la rembourser à titre de mesure incitative (par ex. via une réduction des primes d'assurance-maladie), cela pourrait être une bonne option si les bas et moyens revenus, qui ont une mobilité en moyenne plus réduite que les revenus élevés, se verraient ainsi « récompensés ». Cela pourrait aussi inciter davantage les gens aisés à réduire leur mobilité.

En vous remerciant de faire bon accueil à notre prise de position, nous vous adressons, Madame la Conseillère fédérale, Mesdames et Messieurs, nos salutations distinguées.

Martin Flügel



Président

Denis Torche



Responsable du dossier
politique environnementale