La tarification de la mobilité ne permet pas de maîtriser ses coûts, qui explosent : des mesures techniques ne pourront pas se substituer à un débat politique sur la mobilité

Autor(en): **Rey, Michel**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **- (2015)**

Heft 2091

PDF erstellt am: **23.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-1017374

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

La tarification de la mobilité ne permet pas de maîtriser ses coûts, qui explosent

Des mesures techniques ne pourront pas se substituer à un débat politique sur la mobilité

Michel Rey - 03 septembre 2015 - URL: http://www.domainepublic.ch/articles/27998

La maîtrise des coûts de la mobilité exige un débat politique sur la mobilité elle-même, à partir d'une vision sur ses finalités dans notre société. Ce débat fait défaut.

En mai 2015, le Conseil fédéral a lancé une procédure de consultation sur son *Rapport stratégique sur la tarification de la mobilité*. Les prises de position sont attendues pour la mi-septembre.

La tarification de la mobilité repose sur le principe du *Pay as you use*. Quiconque consomme des prestations de mobilité doit être incité à se soucier des coûts. L'objectif n'est pas de rendre la mobilité plus chère, mais d'en modifier le mode de financement. La tarification remplacera (progressivement) les impôts indirects, taxes et redevances actuelles. Fini la vignette, l'abonnement général CFF, l'impôt sur le carburant. La personne qui se déplace beaucoup paie davantage, conformément au principe de l'utilisateur payeur.

La tarification doit s'appliquer aux deux modes de transport, la route et le rail, et sur l'ensemble du territoire national. Elle vise à utiliser plus efficacement les capacités routières et ferroviaires existantes et réduire les pics d'affluence et les bouchons. Le rapport fédéral propose divers modèles de tarification, qui intègrent d'une part les autoroutes, les routes cantonales ainsi que les routes traversant les agglomérations et, d'autre part, les transports publics ferroviaires et routiers.

Selon le département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (Detec), la tarification de la mobilité présente plusieurs avantages. En coordonnant les tarifs d'accès aux différentes infrastructures de transports, il devient plus facile de tirer profit des synergies entre la route et le rail. Il est possible de prendre en compte la qualité des infrastructures ferroviaires (le prix du billet du chemin de fer sera plus élevé entre deux grandes agglomérations que sur une ligne régionale), mais aussi routières. Des tarifs différenciés sont possibles selon les heures d'utilisation du mode de transport. On peut intégrer des critères de politique régionale ou d'environnement pour définir les tarifs d'utilisation.

Les partisans de la tarification affirment que sa mise en œuvre est facilitée avec les nouvelles technologies télématiques et informatiques (puce électronique, GPS, etc.).

Lors de l'annonce de la mise en consultation du rapport, les premiers avis étaient contrastés.

Pour Avenir Suisse, qui défend la tarification de la mobilité, les transports sont de fait massivement subventionnés. Du coup, les usagers n'en paient pas les coûts effectifs, ce qui entraîne une consommation excessive de la mobilité. En appliquant les mécanismes du marché dans le secteur des transports, il sera possible de mieux les réguler.

Les écologistes sont plutôt favorables à la tarification de la mobilité, moyennant des mesures sociales de correction des inégalités. Elle doit permettre d'établir la vérité des coûts réels des transports, en prenant en compte les nuisances et la pollution engendrées par le trafic routier.

Du côté du lobby routier (TCS), l'appréciation est plutôt négative, *«la hausse de la population impose d'abord de revoir à la hausse les infrastructures routières, pas de rationner leur utilisation»*.

Au terme de la consultation, on peut s'attendre à des avis mitigés et contradictoires.

Les obstacles à la mise en œuvre de la tarification

Pour le Detec, la mise en œuvre de la tarification soulève beaucoup d'interrogations qui doivent encore être clarifiées. Il y a les aspects politiques et juridiques, à commencer par la suppression de l'interdiction de la perception de redevance pour l'utilisation des routes, inscrite dans la Constitution fédérale. Il faut aussi prévoir toute une série de dispositions: la compatibilité avec les systèmes étrangers, les modalités de prélèvement de la redevance, le partage des compétences entre la Confédération et les cantons, les liens avec la planification des transports et l'aménagement du territoire ainsi que le montant des tarifs, sans oublier la protection des données personnelles.

De véritables travaux d'Hercule pour des résultats aléatoires. La complexité de ces questions fait douter d'une mise en application possible et rapide de la tarification.

Nous avons abordé à plusieurs reprises (DP 1899, 1930, 1942, 2000 et 2013) la problématique des coûts et des modalités des transports. Les potentialités comme les ambiguïtés de la tarification de la mobilité y sont relevées, notamment dans sa mise en œuvre.

Petit exercice pratique à partir de deux cas de figure pour fixer le prix du kilomètre parcouru par la route ou le rail: dans la région lémanique entre Lausanne et Genève et dans le canton du Jura entre Porrentruy et Delémont. Deux régions dotées d'une liaison autoroutière et ferroviaire. Le tarif ferroviaire sera-t-il plus élevé dans la région lémanique que dans le Jura, compte tenu de la qualité et de la fréquence des liaisons? Les bouchons sont fréquents sur l'autoroute Lausanne – Genève, mais absents sur l'autoroute jurassienne: quelles conséquences sur le prix du kilomètre? J'évite les bouchons, je paie moins cher! Un prix différencié selon que vous êtes pendulaire, frontalier ou touriste? Quel est le prix à prévoir pour une utilisation optimum du rail et de l'autoroute?

Selon le professeur Mathias Finger, de l'EPFL, il n'y a pas vraiment d'alternatives à la tarification de la mobilité. Le trafic va continuer à augmenter. Le financement des infrastructures, par contre, stagne – ou tend à diminuer. Il faut donc inéluctablement aller vers un autre mode de tarification de l'utilisation des infrastructures de transport, rail et route.

La mobilité implique des décisions politiques

Le rapport fédéral s'intéresse aux questions concernant: quel système? qui paiera? où percevoir la redevance et à quel moment? comment compenser le montant perçu? Essentiellement des questions techniques. Mais il laisse en suspens la question politique centrale: qui fixe le prix du kilomètre parcouru par la route ou par le rail dans la région lémanique et dans le Jura?

Les défenseurs de la tarification sont convaincus de son efficacité pour maîtriser l'explosion de la mobilité, grâce à la vérité des coûts. Ils oublient que ces coûts seront toujours définis politiquement. Et que l'on ne peut réduire la gestion de la mobilité à des questions de kilomètres parcourus et de temps de déplacement.

La mobilité est à la fois un choix et une contrainte. Le pendulaire a-t-il le choix du moment de son déplacement? Le prix de la mobilité ne peut être la finalité – ce n'est qu'un moyen – d'une politique des transports. Celle-ci doit être conçue en fonction d'une vision de développement territorial de la Suisse, vision qui fait défaut sous l'angle de la mobilité. Parce qu'en Suisse, on continue à penser qu'il est possible de financer partout l'expansion des infrastructures et des prestations de transports pour répondre à l'explosion de la demande de mobilité.

Une publication récente (*Mobilité et transports, statistique de poche de l'OFS 2015*) fournit de nombreuses données au sujet de cette explosion. On y apprend qu'en 2010, la distance totale parcourue en Suisse et à l'étranger par une personne domiciliée dans notre pays était en moyenne de 20'500 kilomètres, ce qui correspond à peu près à un demi-tour du monde.

L'agenda politique de la Confédération comprend plusieurs votations concernant les transports: deuxième tunnel du Gothard, initiative *«Pour un financement équitable des transports»*, dite Vache à lait, financement du Fonds pour le trafic d'agglomération et les routes nationales (Forta). Autant d'occasions d'aborder la thématique de la mobilité. Mais le débat va se focaliser sur les coûts et sur leur financement, qui restera toujours à la charge du contribuable (via l'impôt et les taxes) et de l'usager (frais de transport à sa charge).

Le débat sur la tarification de la mobilité sera renvoyé aux calendes grecques. Comme celui sur le sens et les finalités de la mobilité dans notre société. Or cette mobilité continue d'exploser en Suisse.

La surévaluation «extrême» du franc

Les entreprises annoncent le pire… qui se fait toujours attendre

Jean-Pierre Ghelfi - 05 septembre 2015 - URL: http://www.domainepublic.ch/articles/28007

Le mois dernier, l'agence Bloomberg annonçait un recul du produit intérieur brut (PIB) au cours du deuxième trimestre de l'année, en se fondant sur les avis des *«experts»* qu'elle avait interrogés.

Sur cette base, la plupart des médias, privés et publics, enchaînaient, sans recours au conditionnel, pour annoncer que la hausse du PIB serait en fait une baisse. Le recul était donc acquis, comme sa cause, qui ne faisait pas un pli: le *«franc fort»*, évidemment.

Mais pas de chance. Le Secrétariat d'Etat à l'économie (Seco) a annoncé que le PIB, d'un trimestre à l'autre, avait augmenté de 0,2%. La hausse, sur une année, atteignait même 1,2%. Ces pourcentages ne sont sans doute pas géniaux par rapport à d'autres périodes de notre histoire. Toutefois, dans le contexte international actuel, et avec un franc fort, ce n'est pas si mal.

C'est même si bien que les médias, au lieu de se poser des questions sur le pourquoi du comment, ont plutôt choisi de dire que ce résultat ne pouvait être que sinon le fruit du hasard, du moins de circonstances momentanées, et que cette tendance ne pourrait pas durer: l'entrée en récession, définie comme deux trimestres consécutifs de recul du PIB, n'était que partie remise.

Le Temps du 29 août écrivait: *«Personne ne met sa main au feu que la Suisse ne connaîtra pas, à court ou à moyen terme, un nouveau trimestre de croissance négative»*. Forcément qu'à *«moyen terme»* l'économie suisse, comme n'importe quelle autre, finira par enregistrer un nouveau trimestre de croissance négative – ce qui ne serait pas encore une entrée en récession puisqu'il faut deux trimestres consécutifs…

Ceci dit, loin de nous l'idée que le franc fort est indolore pour une part significative de l'économie nationale et ne confronte pas de nombreuses entreprises, et donc aussi les personnes qui y travaillent, à des difficultés d'organisation, de production et de vente, tout spécialement pour les sociétés actives sur les marchés étrangers.

Ce n'est toutefois pas suffisant de répéter, comme une sorte de mantra, que la décision de la Banque nationale suisse (BNS) prise le 15 janvier de supprimer le cours plancher de 1,20 CHF pour un euro est l'origine et la cause de toutes les difficultés commerciales. Ce n'est pas ainsi qu'on fournit des éléments d'analyse qui permettent de comprendre comment fonctionne notre système économique qui, notons-le, paraît *«tourner»* plutôt mieux et a une capacité d'adaptation supérieure à ce que la très large majorité des