Zeitschrift: Domaine public

Herausgeber: Domaine public

Band: - (2021)

Heft: 2328

Artikel: Tarification de la mobilité, entre voie royale et cul-de-sac : en voie de négociation, la tarification: une mesure complexe et source de conflits multiples

Autor: Rey, Michel

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1014486

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 12.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

ICN de matériel pendulaire prévue pour augmenter la capacité en roulant plus vite sur le réseau existant. À Yverdon, les plus longues des 44 compositions peuvent ainsi être traitées rationnellement sans être fractionnées.

Mais la place manque pour y adjoindre le futur entretien des rames Bombardier de 400 mètres de long. Il faut une surface supplémentaire d'une vingtaine d'hectares, introuvables à proximité des installations actuelles. Les CFF et le canton étudient plusieurs variantes dans le Nord vaudois, pour un investissement approchant le demi-milliard de francs. Yverdon et la région ont de bonnes raisons de se mobiliser.

Comme au Tessin, la priorité est de conserver et de développer un pôle de formation de haut niveau dans les plus récentes techniques ferroviaires, rayonnant dans toute la région au sens large: la partie alémanique bénéficie des centres de compétence des réseaux ZVV, SOB, Zentralbahn, RhB, BLS, etc. Et bien sûr des usines Stadler de Thurgovie et de St. Margrethen; rien que dans cette dernière, 50 apprentis sont formés chaque année – y compris en anglais, indispensable à l'ère digitale.

Mais comme dans les cantons de Zurich et de Berne, si des parcelles agricoles doivent être touchées, les oppositions ne manqueront pas de se manifester.

Nouveaux sites industriels et lutte pour le climat, quel avenir ?

Tout à coup, dans les sphères fédérales, on prend conscience du fait que la question, d'importance stratégique nationale, dépasse l'application par les cantons des dispositions de la loi sur l'aménagement du territoire, la célèbre LAT.

Le BLS, qui tient mordicus à son excellent projet de Riedbach, voulait engager la procédure de réalisation avant les vacances d'été de cette année. En avril dernier, l'Office fédéral des transports informait l'entreprise que le pré-examen du dossier des nouveaux ateliers prendrait davantage de temps que prévu. En clair, les travaux s'en trouveront retardés.

Le Conseil fédéral devra se saisir du problème. Car la cohérence avec 40 ans de luttes pour le climat, confirmée de multiples fois par le peuple, est en jeu.

Tarification de la mobilité, entre voie royale et cul-de-sac

En voie de négociation, la tarification: une mesure complexe et source de conflits multiples

Michel Rey - 30 mai 2021 - URL: https://www.domainepublic.ch/articles/39001

La tarification de la mobilité repose sur le principe: *«pay as you use»*. Quiconque consomme des prestations de mobilité doit être incité à se soucier de ses coûts. La personne qui se déplace beaucoup paie davantage, conformément au principe de l'utilisateur payeur. L'objectif n'est pas de rendre la mobilité plus onéreuse, mais d'en modifier le financement. La tarification concerne aussi bien les transports privés que publics.

Le Conseil fédéral a lancé, en mai 2015, une procédure de consultation sur sa stratégie concernant la tarification de la mobilité. À fin décembre 2019, il a présenté sa feuille de route fixant les prochaines étapes de sa concrétisation. Deux axes sont privilégiés.

Le premier prévoit l'élaboration d'un concept en vue d'assurer le financement à long terme des infrastructures de transport. Il s'agira de remplacer l'impôt sur les huiles minérales, la vignette et l'impôt cantonal sur les véhicules par une redevance liée aux prestations.

Pour le second, la Confédération veut créer les bases légales nécessaires à la mise en place de projets pilotes en matière de tarification de la mobilité, afin de permettre aux cantons et aux communes qui le souhaitent d'œuvrer dans ce sens.

Si le premier axe est toujours à l'étude, le second a été concrétisé par un avant-projet de loi fédérale sur les projets pilotes de tarification de la mobilité, mis en consultation jusqu'en mai.

La Confédération se limite à créer les conditions-cadres et à jouer un rôle de facilitateur. La loi ne fixe ni la conception ni le contenu de ces projets. À charge des cantons et des villes de les initier.

Son soutien financier prendra la forme d'une participation aux coûts opérationnels des projets (planification, réalisation, évaluation), mais aussi d'incitations financières destinées aux participants des projets. Le projet de loi doit être discuté aux Chambres fédérales, dont ce sera la première occasion de débattre de la tarification.

Projet pilote

En février 2020, la Confédération a pris contact avec les cantons et les villes pour connaître leur intérêt à participer à un projet pilote. De nombreuses idées ou ébauches de projet lui ont été remises de la part des cantons d'Argovie, de Bâle-Ville, de Genève, du Jura, de Thurgovie (Frauenfeld), du Valais et de Zoug, ainsi que des villes de Berne, Bienne, Delémont et Zurich.

La rapidité avec laquelle les projets se concrétiseront sera révélatrice de la réceptivité sociale et politique de la tarification de la mobilité. Cette dernière a-t-elle un avenir ? La feuille de route est, semble-t-il, respectée. Mais les travaux et consultations menés jusqu'à maintenant montrent que ses chances de concrétisation sont très faibles.

À cela trois raisons principales. Avant de pouvoir régler les modalités de son financement, la politique de mobilité ne fera pas l'économie d'un débat politique – qui sera très conflictuel – sur ses finalités; la taxation de la mobilité n'a guère de supporters; et sa mise en œuvre demandera des travaux qui dureront des décennies.

Choix politiques

En matière de mobilité, les choix sont d'abord de nature politique. Son prix 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.

La mobilité est perçue comme un droit qu'il s'agit de satisfaire par une offre adéquate de transports tant privés que publics (DP 2091). C'est ainsi qu'elle a explosé au cours de ces dernières décennies et entraîné d'importants investissements et une hausse des coûts de fonctionnement.

Or on sait qu'investir dans les infrastructures génère automatiquement de nouveaux déplacements (DP 2137). Les goulets d'étranglement sont donc probables et les effets négatifs inévitables (pollution, accidents, mitage du territoire).

Mais la pandémie et la crise climatique suscitent de nouvelles interrogations au sujet de sa pratique. L'introduction du travail à domicile affecte les mouvements pendulaires. Les transports publics semblent perdre de leur attractivité. La mobilité douce a gagné en intérêt.

Se focaliser sur les aspects financiers de la mobilité en discutant sa tarification ne fera pas l'économie d'un débat sur ses finalités et sa place dans notre société.

La taxation n'enthousiasme personne

La stratégie fédérale vise à diminuer les pics d'affluence dans les transports, garantir leur financement à long terme et réduire l'impact du trafic sur l'environnement et la santé (coûts externes). Trois objectifs qu'il semble difficile de concilier. Aussi la Confédération a-t-elle abandonné le troisième, sans doute le plus coriace.

Et les deux procédures de consultation ont bien révélé la divergence des points de vue.

Le lobby des automobilistes s'oppose catégoriquement à des augmentations de taxes dans les transports routiers, exigeant même que la taxation ne mène pas à un transfert modal vers les transports publics qu'ils jugent comme largement subventionnés.

Pour lui, il faut au contraire développer et améliorer les infrastructures routières – création de troisièmes pistes et de nouvelles entrées autoroutières.

Quant aux adeptes des transports publics, il préconisent au contraire d'y attirer une nouvelle clientèle, sans mettre en danger des atouts comme l'abonnement général et le demi-tarif des CFF.

Les défenseurs de l'environnement, eux, plaident en faveur d'une tarification soucieuse de la protection du climat.

Et pour les organisations de gauche, la taxation ne doit pas pénaliser les personnes socialement défavorisées ainsi que les pendulaires qui n'ont pas le choix de leurs heures de déplacement.

Titanesque mise en œuvre

Autre obstacle: la mise en œuvre de la tarification. Comme le signale le Conseil fédéral dans sa feuille de route, elle s'avère complexe et très longue. Quelques exemples.

D'abord, d'importants changements constitutionnels et juridiques sont nécessaires. C'est ainsi qu'il faudra modifier la Constitution fédérale pour permettre l'introduction d'une taxe pour l'utilisation des routes. La tarification implique la disparition de l'impôt cantonal sur les véhicules. Difficile d'imaginer les cantons accepter d'abandonner ces revenus. Les compagnies de transports publics perdront également leur autonomie en matière de fixation des tarifs.

Autant dire qu'il s'agira de modifications et de pertes de compétences qui vont engendrer de nombreux conflits. Et cette question cruciale des compétences n'est actuellement pas abordée. En effet, qui décidera du montant de la redevance ? Comment sera-t-elle calculée, selon des critères fédéraux ou cantonaux ?

Les arts engloutis dans le tout virtuel

Certaines œuvres numériques peuvent atteindre des dizaines de millions de dollars. Prendre acte d'une évolution

Yvette Jaggi - 31 mai 2021 - URL: https://www.domainepublic.ch/articles/39011

Arts numériques. L'expression ne comporte-t-elle pas une contradiction dans les termes ? Le caractère unique de la création artistique est-il compatible avec la multiplicité infinie de la numérisation ?

Le miracle tient à la *«blockchain»*, cette combinaison originale et inimitable de signes qui désigne une exclusivité. Née dans les années 1990, cette technologie est désormais en usage généralisé dans les administrations publiques comme dans les entreprises.

Dans le domaine privé, la chaîne de blocs, qui s'allonge à chaque opération, assure la sécurité des données identifiant un actif numérique, qui lui-même peut avoir la forme d'un *item* de jeu vidéo, d'un patrimoine immobilier ou d'un objet de valeur – une œuvre d'art, par exemple.

Des jetons uniques au monde

Dans ce genre de cas, le dispositif *blockchain* peut se compléter par l'émission d'un NFT (*Non Fongible Token*), jeton irréductible à tout autre dans le monde, attestant l'identité de son