

Zeitschrift: Domaine public

Band: - (2020)

Heft: 2287

Artikel: Transports : payer autrement et voir loin : la tarification de la mobilité pour mieux gérer le trafic et assurer le financement des infrastructures

Autor: Rey, Michel

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1024101>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 15.10.2024

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

suisse ont augmenté au premier trimestre 2020.

Même les chiffres du mois de mars avec deux semaines de confinement sont en hausse. Comment est-ce possible? Le plus gros exportateur suisse se nomme: «*produits chimiques et pharmaceutiques*». Il faut croire que crise sanitaire et pharma prospères font bien la paire.

Bien sûr, certains secteurs souffriront en 2020. Quelques restaurateurs resteront sur le carreau. Quelques hôteliers et organisateurs d'événements auront des difficultés. D'autres indépendants, fleuristes, libraires, coiffeurs, tireront la langue. Et cela est bien dommage.

Il est certain aussi que nous ne battons pas cette année le record de passagers transportés par avion. Mais, à part les aéroports de Zurich et Genève, qui va s'en plaindre?

Le rendement de l'immobilier, surtout commercial, pourrait aussi être en dessous des attentes. Mais là encore, après tant d'années de vaches grasses, qui pleurera sur la

rémunération ralentie du capital placé dans la pierre?

Dans l'ensemble, on voit donc mal ce qui fonde les prévisions catastrophistes. D'autant que le gouvernement a mis sur la table des moyens colossaux pour que le moteur continue de tourner à plein régime.

Entre les 40 milliards de crédits qui assurent la liquidité des entreprises et le large soutien à l'assurance chômage qui permet aux salariés et indépendants de continuer à percevoir des revenus identiques ou quasi, ce qu'il fallait a été fait.

Pour le salarié-consommateur d'ailleurs, on peut gager que les dépenses qu'il n'a pas réalisées durant les huit semaines à la maison (voyages et restaurants annulés, autres achats différés) se traduiront par une augmentation de son épargne.

Les [comptes de virement des banques en Suisse](#) auprès de la Banque nationale suisse semblent en porter la trace. Ils passent à 526 milliards de francs fin mars, soit une hausse de 26 milliards en un mois.

Une infrastructure indemne. Une force de travail reposée par huit semaines de confinement. Une économie qui profite du fort besoin en équipements sanitaires et en médicaments. Une monnaie forte, qui garantit le pouvoir d'achat à long terme. Un endettement public modéré qui permet de faire face aux besoins de trésorerie. Tels sont les principaux attributs de l'économie en Helvétie.

Vous ne voulez pas finir sur de trop bonnes nouvelles? La balance commerciale du pays qui risque de battre des records cette année (exportations en hausse et importations en baisse) pourrait bien exciter la colère de quelques puissants partenaires, comme les Etats-Unis qui ont déjà la Suisse à l'œil dans ce domaine. La réussite économique résiliente de la Suisse va creuser l'écart avec plusieurs de ses voisins, amplifiant à terme les problèmes posés par l'immigration et mettant une pression générale sur les relations avec l'Union européenne.

Transports: payer autrement et voir loin

La tarification de la mobilité pour mieux gérer le trafic et assurer le financement des infrastructures

Michel Rey - 23 mai 2020 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/36733>

En 2016, le Conseil fédéral a présenté sa [stratégie](#) en

matière de tarification de la mobilité, définie comme «le

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 la demande».

La tarification n'implique pas de payer davantage, mais de payer différemment. Elle permet une meilleure application du principe du pollueur-payeur.

Trois objectifs sont annoncés: réduire les pics d'affluence, garantir le financement des transports pour le futur et réduire les coûts externes que sont les impacts du trafic sur l'environnement et la santé.

Agir sur la gestion du trafic

Après concertation avec les cantons, l'exécutif fédéral décide que l'objectif de la tarification est à *«long terme de mieux répartir la demande de mobilité sur la journée par l'introduction de redevances liées à l'utilisation et ainsi d'homogénéiser l'utilisation des infrastructures de transport routier et ferroviaire».*

Quiconque se déplace plus paie plus, et paie plus aux heures de pointe.

Le Département fédéral des transports (DETEC) est chargé de réfléchir, avec les cantons et les communes intéressés, à la mise en place de [projets pilotes](#) et de clarifier le cadre juridique nécessaire.

A fin 2019, le [Conseil fédéral](#) a confirmé sa volonté de mettre la tarification au service d'une meilleure utilisation des infrastructures de transport routier et ferroviaire, dans une perspective sur la durée du

financement de ces infrastructures.

Une analyse d'efficacité de la tarification menée dans la région de Zoug indique que cette tarification peut contribuer à la réduction des pics d'affluence. Les technologies nécessaires à son application existent et la protection des données est garantie.

Des moyens financiers sont certes disponibles grâce à la dotation du Fonds ferroviaire (FAIF) et du Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA). Mais, *«étant donné que les aménagements dans les régions densément peuplées ne sont quasiment plus possibles faute d'espace et qu'elles sont très coûteuses»*, il s'agit d'examiner les options qu'offre la tarification de la mobilité.

Ne pas investir dans de nouvelles infrastructures, mais plutôt agir sur la gestion de la mobilité.

Assurer le financement des infrastructures

En ce qui concerne le financement à long terme, le Conseil fédéral constate que *«les avancées dans la réduction des émissions de CO2 générées par le trafic influent directement sur les recettes issues de l'impôt sur les huiles minérales, lesquelles manquent au FORTA, à la caisse routière (FSCR) et au budget de la Confédération».*

Or la mobilité explose tant dans le trafic individuel motorisé

que dans les transports publics. Les prestations devraient augmenter d'un quart d'ici 2030.

Le DETEC, en collaboration avec le Département des finances, doit élaborer un concept sécurisant le financement des infrastructures de transport. Il s'agit de remplacer l'impôt sur les huiles minérales par une autre redevance routière liée aux prestations.

Dans cette perspective, seront examinées les possibilités d'intégration ou non de la vignette autoroutière, de l'impôt sur les véhicules automobiles et de la redevance sur les véhicules électriques.

Sachant que les problèmes de transport sont particulièrement aigus dans les villes et agglomérations, un nouvel appel est lancé aux cantons et communes en vue de les associer à des projets expérimentaux de tarification de la mobilité.

Défis colossaux de la mise en œuvre

La consultation menée à propos de la stratégie formulée dès 2016 a révélé de nombreux désaccords entre les acteurs de la politique des transports ([DP 2091](#)).

Le *lobby* des automobilistes s'est opposé à des augmentations de prix et à l'utilisation de la tarification pour promouvoir un transfert modal défendu par les partisans des transports publics. Et des réserves sont

émises quant aux effets pervers pour les pendulaires qui n'ont pas le choix de leur déplacement quotidien.

En résumé, la taxation de la mobilité n'a guère de supporters. Mais le gouvernement continue de la privilégier pour résoudre les surcharges de trafic en milieu urbain.

En fixant la tarification de la mobilité avec comme objectif d'assurer son financement dans le temps, on doit reconnaître au gouvernement une bonne capacité d'anticipation. Car à terme, les coûts de la mobilité vont exploser. Et les ressources financières stagnent ou ont tendance à diminuer.

Des travaux d'Hercule sont à prévoir. Il s'agira de réviser la Constitution fédérale (qui prévoit l'utilisation gratuite des

routes) et de nombreuses législations concernant les compétences en matière de transports privés et publics.

D'une part, dans les agglomérations urbaines, le réseau routier est financé selon que les routes sont d'importance fédérale, cantonale ou communale. D'autre part, l'impôt sur les véhicules est une compétence cantonale.

Pour les transports publics, les entreprises exploitantes fixent elles-mêmes leurs tarifs, la Confédération se limitant à énoncer des principes via la loi sur les transports des voyageurs.

La multiplicité des acteurs impliqués dans les communautés tarifaires n'est pas de nature à faciliter la détermination des tarifs lors des pics d'affluence des trains.

Et, bien sûr, il y a la remise en question de l'abonnement général dont on connaît le succès.

Il importera de prendre connaissance de la disponibilité des cantons et des communes à participer aux projets modèles annoncés par la Confédération. Les effets de la crise du Covid-19 sur la mobilité pourraient les inciter à plus d'intérêt pour la mobilité tarifée. A suivre pour juger de son acceptabilité sociale et politique.

Des défis de taille sont donc à relever, d'autant plus que la poursuite des objectifs va accroître les points de divergences entre partisans et opposants. La tarification de la mobilité: une stratégie qui, selon le Conseil fédéral, demande une quinzaine d'années.

Géopolitique et pandémies

Et si la futurologie de la Central Intelligence Agency n'avait pas tout faux. Une lecture de son «Monde en 2030»

Michel Béguelin - 22 mai 2020 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/36727>

La détection précoce des problèmes constitue l'une des bases de l'action politique. A ce titre, le rapport de la *Central Intelligence Agency* (CIA), [«Le Monde en 2030 vu par la CIA»](#), situe les pandémies dans le cadre mondial des perturbations les plus graves - ce rapport se présentant

comme *«La Bible des puissants»*, selon le bandeau de couverture de l'édition française en livre de poche parue en 2013, ne manque pas d'intérêt au temps du Covid-19.

Les 378 pages de cet ouvrage sont d'une lecture rendue exigeante par la densité des

données et des variables exposées. Le sérieux du document impressionne. Il présente une concentration probablement unique de compétences, pas seulement états-uniennes puisque 166 autres pays ont participé.

D'une part, l'ouverture d'esprit