



Projet de rapport stratégique sur la tarification de la mobilité

Fiche d'information / 27.05.2015

1. Contexte

Le trafic est en augmentation constante depuis des années. Cette évolution s'explique notamment par la croissance démographique et par l'augmentation des revenus des ménages en termes réels, mais aussi par l'éloignement toujours plus grand du domicile et du lieu de travail. En effet, une offre restreinte de logements et des prix de l'immobilier à la hausse incitent la population à s'installer dans les agglomérations, alors que les emplois sont créés principalement dans les centres. En 2010, quelque 111 milliards de personnes-kilomètres (pkm) ont été parcourus en Suisse.

Prestations de transport pour le trafic voyageurs	2010 (OFS)	Parts	Perspectives d'évolution du trafic 2030 (ARE)	Parts	Evolution 2010 - 2030
TP*	23,2 milliards pkm	21 %	34,9 milliards pkm	25 %	+50 %
TIM**	88 milliards pkm	79 %	104,3 milliards pkm	75 %	+19 %
Total	111,2 milliards pkm	100 %	139,2 milliards pkm	100 %	+25 %

* Les transports publics incluent les chemins de fer, les trams, les trolleybus et les autobus.

** Le trafic individuel motorisé inclut les voitures de tourisme et les motocycles suisses et étrangers (pas les autocars privés).

La forte augmentation des kilomètres parcourus sur les routes et les voies ferrées va de pair avec trois défis majeurs, à savoir l'aggravation des problèmes de capacité, l'augmentation des coûts et la multiplication d'effets externes (pollution sonore, occupation du sol).

2. Mandat

Dans son message sur le programme de la législature 2011-2015, le Conseil fédéral prévoit l'élaboration d'un rapport stratégique sur la tarification de la mobilité. Le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) a été chargé de rédiger ce document à l'intention du Conseil fédéral d'ici fin 2015, avec pour consigne d'y présenter différents modèles envisageables pour la Suisse, sans pour autant imposer leur mise en œuvre ultérieure. Il ne devait pas non plus traiter des prix ni de la structure tarifaire. Depuis, le Conseil fédéral a pris connaissance du projet de rapport stratégique et lancé une procédure d'audition sur le sujet.

3. Définition et objectif de la tarification de la mobilité

La **tarification de la mobilité** doit permettre d'exploiter de manière plus efficace les infrastructures de transport du rail et de la route. Ainsi, le concept englobe plusieurs modes de transport, raison pour laquelle il doit être distingué des dispositifs de **péage routier** utilisés à l'étranger (par ex. à Londres ou Stockholm), qui impliquent la perception de redevances seulement pour l'utilisation des routes à des fins de gestion de réseau.

Définition

Prélèvement d'une redevance liée à l'utilisation de l'infrastructure et des services dans les transports individuels et les transports publics afin d'influer sur la demande.

Objectif

La tarification de la mobilité doit permettre de réduire les pics d'affluence sur les différents modes de transport et de parvenir à une utilisation plus homogène des infrastructures de transport.

4. Modèles envisageables en Suisse

Les modèles décrits dans le rapport présentent une architecture modulaire et prévoient un décompte selon les kilomètres parcourus.

Les modèles pour la route soulèvent les questions suivantes :

- Où percevoir la redevance (par ex. places de parc, tronçons routiers, réseaux routiers, zones, combinaison de réseaux et de zones ou intégralité d'un territoire) ?
- Quels usagers taxer (conducteurs de voitures de tourisme, de voitures de livraison, de poids lourds, de motocycles ; adeptes de la mobilité douce) ?
- Quelle politique des prix adopter (par ex. redevance pour des ouvrages définis, redevance forfaitaire, redevance kilométrique ; tarifs selon le lieu/le moment/le trafic ; tarifs échelonnés selon le niveau d'émissions ou le poids) ?
- Quelle compensation prévoir (par ex. vignette, impôt sur les huiles minérales, surtaxe sur les huiles minérales, impôt sur les véhicules automobiles, RPLP, taxe sur les véhicules automobiles, taxes de stationnement, primes d'assurance) ?
- Quelle technique de saisie utiliser (poste de péage, vignette électronique, péage vidéo, péage radio ou appareil intelligent) ?

Des questions similaires se posent en lien avec les modèles prévus pour le rail :

- Où percevoir la redevance (par ex. ligne, tronçon, nœud, zone, réseau, territoire) ?
- Quels types de transport taxer (par ex. transport de voyageurs, transport de marchandises ; train, bus, tram, navigation, transport à câbles ; transport local, régional ou sur de longues distances) ?
- Qui taxer (par ex. entreprises de transport, clients, bénéficiaires) ?
- Quelle politique des prix appliquer (par ex. prix du sillon, tarif de détail, contribution des bénéficiaires, tarifs selon le lieu/le moment/la qualité/la pollution, redevance forfaitaire) ?
- Comment imposer les tarifs (conditions contractuelles, prescription dans le cadre de concessions, prescription du propriétaire, exigences légales, prescriptions réglementaires ; souveraineté de la Confédération, des entreprises de transport/gestionnaires d'infrastructure) ?
- Quelle compensation prévoir (par ex. augmentations de tarif, mesures relatives à l'indemnité, remboursement général) ?
- Quelle technique de saisie utiliser (par ex. manuelle [ticket/puce] ; CICO [*check in / check out*], WIWO [*walk in / walk out*], BIBO [= *be in / be out*], décompte de sillon, facturation aux bénéficiaires) ?

5. Aspects juridiques et protection des données

La tarification de la mobilité nécessite diverses adaptations juridiques en fonction des modèles envisagés. La Constitution fédérale prévoit la gratuité des routes publiques. Des exceptions à ce principe sont certes admises, mais la perception à grande échelle de redevances sur plusieurs tronçons routiers d'après les kilomètres parcourus exigerait une base constitutionnelle. Pour ce qui est des transports publics, la fixation des tarifs est du ressort des entreprises de transport. Les pouvoirs publics exercent toutefois une influence en la matière au moyen des prescriptions qu'ils édictent régulièrement.

Par ailleurs, la protection des données revêt une importance primordiale dans le contexte de la tarification de la mobilité, étant donné que celle-ci exigerait la saisie de données personnelles et, dans certains cas, l'établissement de profils de mobilité. Il importe donc d'observer les prescriptions applicables lors de la planification, de la mise en œuvre et de l'exploitation des modèles retenus.

6. Procédure d'audition

Le Conseil fédéral a lancé une procédure d'audition sur le projet de rapport stratégique, laquelle prendra fin le 11 septembre 2015. Les résultats seront ensuite analysés, pour qu'ils puissent servir de base à une large discussion des aspects sociaux et politiques de la question. Le projet de rapport stratégique n'impose pas la mise en œuvre de la tarification de la mobilité.