

(Tarification de la mobilité:) des garde-fous clairs sont nécessaires pour les projets pilotes

17.05.2021

D'un coup d'oeil

La tarification de la mobilité pourrait entraîner l'introduction du principe «pay as you use» dans les transports. Le Conseil fédéral souhaite tester ce concept localement. Le projet de loi soumis dans ce but n'est cependant pas assez abouti. Sans définition claires, ni conditions plus précises, il ne permettra pas de tirer des leçons des expériences réalisées.

Le Conseil fédéral souhaite créer une base légale pour que les cantons, les villes ou les communes puissent réaliser localement des projets pilotes de tarification de la mobilité, pour une période limitée. Cela doit permettre d'améliorer les connaissances sur une tarification de la mobilité fondée sur la consommation, et ceci pour tous les modes de transport. *economiesuisse* soutient l'idée sur le principe. Cependant, le projet de loi présenté n'est pas convaincant dans sa forme actuelle. Il laisse presque totalement ouverte la question de savoir ce qui doit être testé, comment et où, au lieu d'indiquer clairement l'hypothèse à tester, le dispositif expérimental et l'appréciation des résultats. Il est donc fort probable qu'il n'aboutisse pas à des résultats significatifs et, surtout, comparables quant aux conséquences de la tarification de la mobilité fondée sur la consommation. Autrement dit, un dispositif expérimental peu clair conduit à des résultats peu clairs.

FINANCER, INTERNALISER OU PILOTER? NOUS AVONS BESOIN D'UN CONCEPT GLOBAL ASSOCIANT DIFFERENTES MESURES

La consultation qui vient de s'achever montre une fois de plus que la «tarification de la mobilité» est interprétée de manière très différentes. Pour certains, il ne s'agit de rien d'autre que d'exclure le transport individuel motorisé des centres urbains, d'autres y voient un nouveau concept de financement des infrastructures et d'autres encore une gestion globale des capacités de transport. Dans ces conditions, le Conseil fédéral devrait préciser les choses et présenter un concept global précis. Ce qu'il faut, c'est un état des lieux des futures taxes sur les transports, qui distingue les échelles de coûts, les objectifs politiques et les instruments. Une tarification de la mobilité qui simultanément gère les flux de trafic, finance les infrastructures et internalise les coûts externes n'est pas réalisable. En lieu et place, les milieux politiques devraient se concentrer sur une combinaison de mesures et utiliser l'instrument le plus approprié pour chaque objectif politique.

QUELLE EST LA PLACE DE LA TARIFICATION DE LA MOBILITE?

La tarification de la mobilité c'est avant tout payer pour les services utilisés ou «pay as you use» en anglais. Ce principe majeur assure théoriquement une plus grande vérité des coûts de la mobilité. Les personnes mobiles devraient couvrir si possible intégralement les coûts des infrastructures et les coûts environnementaux occasionnés par leurs déplacements, ce qui équivaldrait à une sorte de «TVA sur la mobilité». En pratique, cela s'appliquerait de la même manière à tous les modes de transport et à toutes les chaînes de mobilité, qu'il s'agisse de la voiture électrique louée, du bateau ou du tramway. C'est fondamentalement équitable, donne des avantages aux modes de transport dont les coûts sont compétitifs et ne restreint pas le libre choix du transport. Cela n'occasionne pas non plus de frais supplémentaires, à condition que les impôts et taxes existants soient supprimés. De plus, une différenciation des prix en fonction de l'heure permettrait de mieux répartir l'utilisation des infrastructures sur l'ensemble de la journée. Des projets pilotes permettraient d'examiner de manière critique l'ampleur de cet effet et l'élasticité de la demande. L'efficacité du dispositif devra ensuite être comparée, dans le cadre d'une analyse coûts-bénéfice, à d'autres mesures possibles, telles qu'une gestion du trafic optimisée numériquement. Sur ces bases, une discussion fondée pourra avoir lieu sur la tarification de la mobilité. Des projets pilotes qui visent simplement à tester l'acceptation de nouvelles taxes de mobilité locales («péages urbains») ne contribuent pas à cette discussion.

[Accéder à la réponse à la consultation](#)



Dominique Rochat

Responsable de projets Senior Énergie, environnement, infrastructures et numérisation



Lukas Federer

Responsable du département Énergie, environnement, infrastructures et numérisation, membre de la direction élargie

