



La tarification de la mobilité en bref

Fiche d'information – 30.06.2016

1. Contexte

Le trafic ne cesse de croître depuis de nombreuses années, notamment à cause de la croissance démographique et de l'éloignement géographique accru entre le lieu de travail et le domicile. En 2010, la prestation de transport a atteint quelque 111 milliards de voyageurs-kilomètres (voyageurs-km) et elle continuera d'augmenter si l'on en croit toutes les prévisions.

Prestations de transport pour le trafic voyageurs	2010 (OFS)	Parts	Perspectives d'évolution du trafic 2030 (ARE)	Parts	Évolution 2010 – 2030
TP*	23,2 milliards de voyageurs-km	21 %	34,9 milliards de voyageurs-km	25 %	+ 50 %
TIM**	86,1 milliards de voyageurs-km	79 %	104,3 milliards de voyageurs-km	75 %	+ 19 %
Total	109,3 milliards de voyageurs-km	100 %	139,2 milliards de voyageurs-km	100 %	+ 25 %

* Transports publics : trains, trams, trolleybus et autobus

** Trafic individuel motorisé : voitures de tourisme suisses et étrangères ainsi que motocycles (hors autocars privés)

L'augmentation du trafic s'accompagne de différents défis : capacités, coût des infrastructures et facteurs externes tels que pollution sonore et occupation du sol.

2. Tarification de la mobilité

La tarification de la mobilité vise à réduire les pics d'affluence et à parvenir à une utilisation plus homogène des infrastructures de transport. Il s'agit d'une stratégie intermodale qui englobe la route et le rail. Elle se distingue ainsi du **péage routier**, qui se focalise exclusivement sur l'utilisation des routes (comme par ex. à Londres ou à Stockholm).

Définition

Par tarification de la mobilité, le Conseil fédéral entend 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 sur la demande.

3. Utilisation des infrastructures aux heures de pointe

L'infrastructure est un bien précieux. Des problèmes de capacité apparaissent de plus en plus aux heures de pointe sur les réseaux routier et ferroviaire, alors que ceux-ci ne sont pas pleinement exploités le reste du temps. Ils surviennent essentiellement dans les grandes villes et les agglomérations.

Exemples :

Route nationale (autoroute A1 près de Berne => Grauholz)

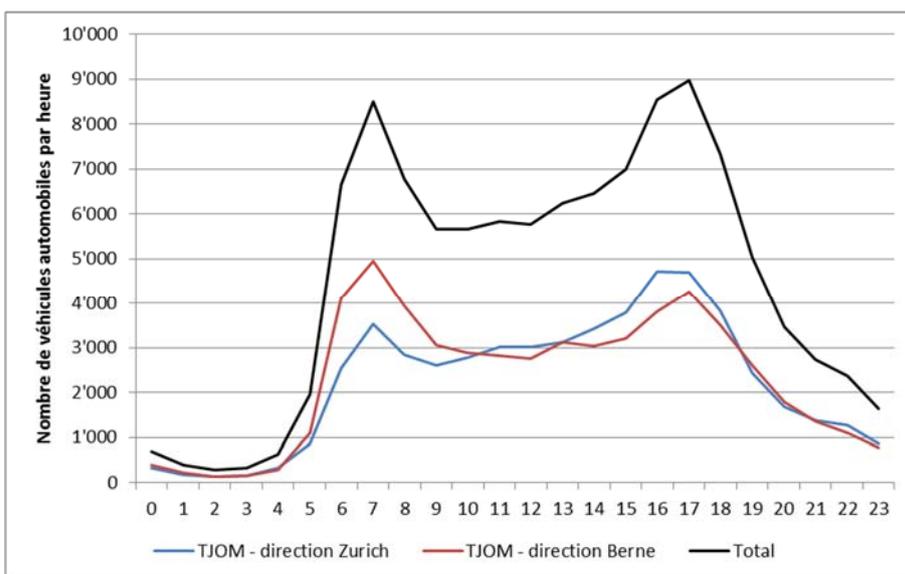


Fig.1 : Trafic journalier moyen des jours ouvrables à Schönbühl, Grauholz (2013)

Rail (gare centrale de Zurich)

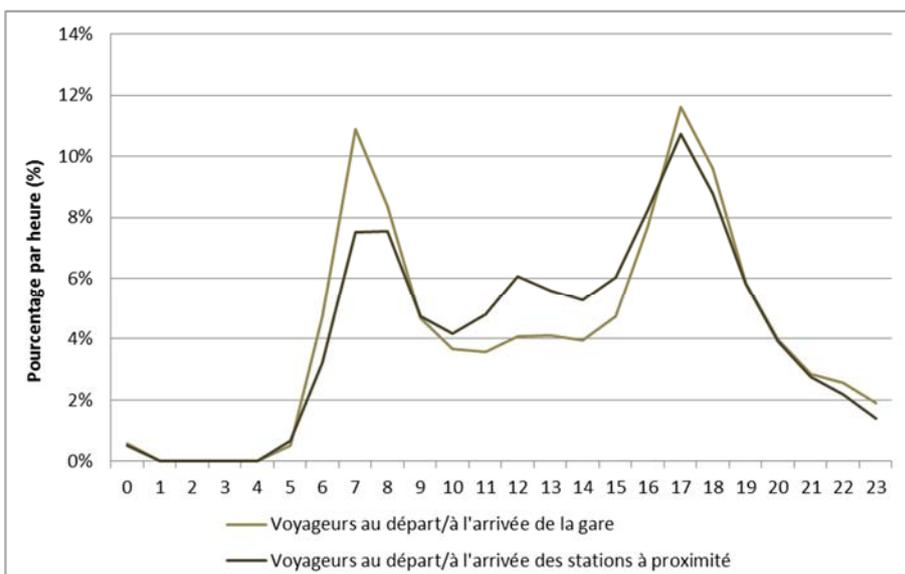


Fig. 2 : Courbe journalière des voyageurs au départ et à l'arrivée de la gare de Zurich et des arrêts à proximité (2012)

4. Principes de base de la tarification de la mobilité

- « *Pay as you use* » : tarifs liés à la prestation pour des produits et des services en lieu et place d'impôts indirects, de redevances et de tarifs uniques. Quiconque consomme des prestations de mobilité doit être incité à se soucier des coûts.
- Compensation : en fin de compte, l'objectif n'est pas de rendre la mobilité plus chère, mais d'en modifier le mode de financement. La tarification de la mobilité remplacera ainsi progressivement les redevances actuelles.
- Conception sociopolitique : les tarifs doivent être fixés de telle sorte que la mobilité reste abordable pour tous.
- Intermodalité : la tarification de la mobilité s'applique à tous les modes de transport, ce qui inclut la route et le rail. La réduction des pics d'affluence et l'utilisation plus efficace et plus homogène des infrastructures de transport passent par la coordination des différents modes de transport.
- Structure modulaire : la tarification de la mobilité est conçue selon une structure modulaire. Elle permet de mettre en place des mesures de manière progressive et de faire coexister d'anciens et de nouveaux systèmes.
- Protection des données : il s'agit d'une préoccupation majeure, tant pour la planification que pour la mise en œuvre et l'exploitation. La façon de traiter les données doit être définie clairement dans la loi.
- Transparence : la tarification de la mobilité est transparente et claire pour l'utilisateur.

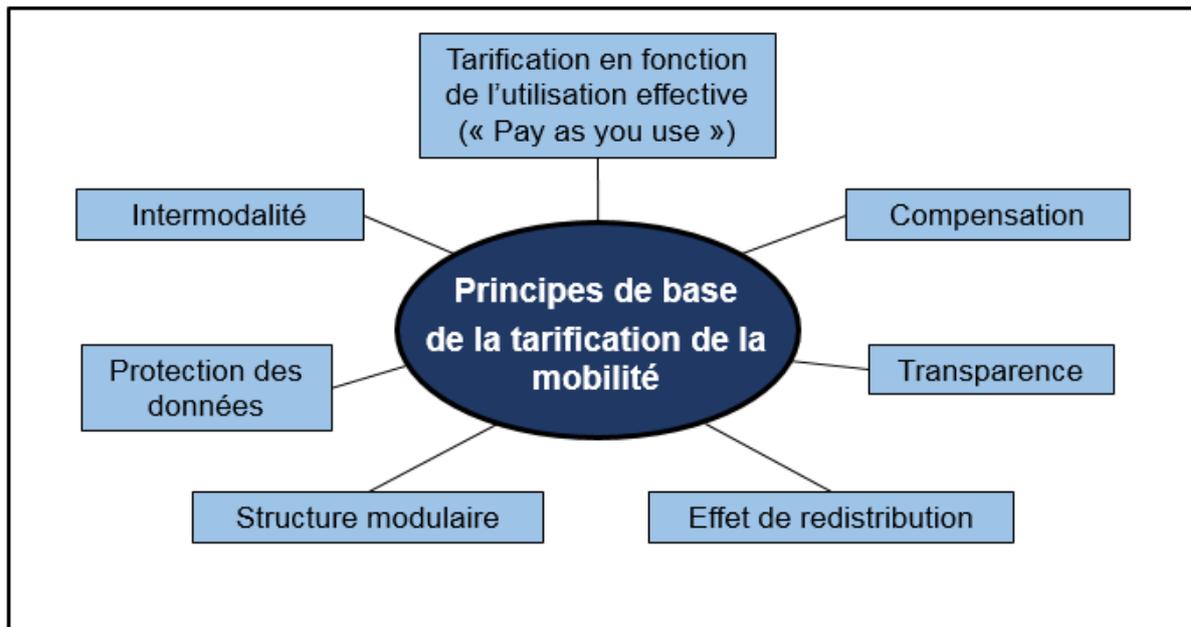


Fig. 3 : Principes de base de la tarification de la mobilité

5. Projets pilotes

- Des projets pilotes intermodaux et limités dans le temps permettront de tirer des enseignements et de clarifier des questions en suspens, notamment les répercussions de la tarification de la mobilité sur la société et l'économie, ainsi que l'acceptation du financement des infrastructures en fonction de leur utilisation.

- Le DETEC va étudier la mise en place de projets pilotes avec les commissions parlementaires compétentes ainsi qu'avec les cantons et communes intéressés. Les bases légales seront également précisées. Pour pouvoir mener à bien des projets pilotes, il faudra édicter au minimum une loi fédérale de durée limitée.

La tarification de la mobilité est une stratégie à long terme qui ouvre de nouvelles possibilités, mais qui nécessite des travaux supplémentaires et une coordination étroite entre tous les acteurs impliqués. Le rapport stratégique désormais approuvé servira à lancer une vaste discussion sur le sujet. Si les travaux sur la tarification de la mobilité doivent se poursuivre, la procédure impliquera diverses étapes de travail et décisions réparties sur une quinzaine d'années.