

Mobility Pricing – Journée des infrastructures, St-Gall 24 octobre 2014

La Journée des infrastructures 2014 était consacrée au thème du « Mobility Pricing » (« Tarification de la mobilité »). Cet événement, organisé conjointement par la Chaire MIR de l'EPFL et par le DETEC, s'est tenu à l'Université de St-Gall le 24 octobre 2014.

La Conseillère fédérale Doris Leuthard a introduit les présentations, qui ont été faites entre autres par les directeurs de l'OFROU et de l'OFT ainsi que par le secrétaire général du ministère des infrastructures et de l'environnement des Pays-Bas. Une table ronde a ensuite rassemblé des acteurs politiques et économiques concernés par la mobilité et a inclus des questions du public, enfin Mme Leuthard a clôturé les débats avec une synthèse très réussie.

Le cadre institutionnel en Suisse est donné par le Conseil fédéral qui, dans son message sur la législature en cours (2011-2015) a prévu, dans l'objectif 21, l'élaboration d'un rapport sur le « Mobility Pricing ». Le DETEC a été chargé d'élaborer ce rapport à l'intention du CF d'ici à 2015. Le calendrier actuel prévoit la remise du rapport conceptuel durant le 1er trimestre de 2015, les auditions et l'évaluation du rapport durant les 2ème et 3ème trimestres, et une décision sur la suite à donner durant le 4ème trimestre.

Avec l'accroissement continu de la demande en mobilité, les infrastructures sont de plus en plus surchargées durant les heures de pointe. Une extension de ces infrastructures pour absorber les pics de trafic est de plus en plus difficile, voire impossible, pour des raisons d'aménagement du territoire, de protection de l'environnement, et de ressources financières limitées. La tarification de la mobilité est définie comme des « redevances liées à l'utilisation des infrastructures et des services dans les transports individuels et dans les transports publics, ayant pour but d'influer sur la demande de mobilité ». Il s'agit d'utiliser mieux les infrastructures de transport grâce à une gestion active de la mobilité – en particulier par un lissage des pics de demande.

Le DETEC a analysé plusieurs options, tant pour la route (trafic individuel motorisé, privé et professionnel) que pour les transports publics, pour dégager des modèles possibles pour la Suisse. Toute mise en oeuvre devrait être transparente et neutre au plan financier pour les usagers – il ne s'agirait pas de dégager de nouvelles sources de financement au moyen du Mobility Pricing. Ceci signifierait par exemple l'abandon de l'impôt sur les huiles minérales, de la vignette et d'autres taxations en vigueur. Le grand nombre d'options possibles et les moyens techniques requis pour une mise en oeuvre au niveau national résultent en une complexité extrême. L'acceptabilité, par les diverses catégories d'usagers, de mesures de tarification très différentes des dispositions actuelles n'est pas évidente et pourrait susciter de longs débats. Il faut pouvoir démontrer qu'un nouveau système de tarification est la bonne solution au problème de saturation des infrastructures, ce qui n'est pas acquis d'avance.

Le représentant des Pays-Bas a expliqué que son gouvernement a fait une analyse semblable des problèmes de mobilité et de l'opportunité d'une tarification « à l'utilisation », et a conclu qu'une mise en oeuvre au niveau national serait trop complexe, tant technologiquement qu'administrativement ; à la place, des mesures ciblées au niveau des régions et des agglomérations sont encouragées. Sous-jacent à son exposé on a entendu une mise en garde contre la tentation de mettre en oeuvre des mesures complexes et globales au niveau national.

Dans leurs présentations, les représentants des milieux économiques, tout en reconnaissant le bien-fondé de la démarche d'analyse du Mobility Pricing, ont relevé que sa mise en place pourrait entraîner des augmentations des prix de transports de matières premières, de produits finis, d'approvisionnement, etc, qui se refléteraient sur les prix aux consommateurs – on s'éloignerait alors de l'intention de neutralité au plan financier. Des moyens technologiques, par ex. l'information en temps réel sur les conditions du trafic, les bouchons, l'occupation des trains, etc, peuvent contribuer à une meilleure gestion de la mobilité.

La discussion en table ronde a fait ressortir quelques points intéressants. Il semble a priori plus facile de lisser les pointes de trafic dans le temps (p.ex. en influant sur les heures de début et de fin de diverses activités) que dans l'espace (p.ex. en surtaxant l'utilisation de certaines routes). Les coûts induits par les pertes de temps dans les bouchons, les retards de livraisons par camion, l'inconfort dans les véhicules de transports publics bondés, etc, devraient être pris en compte dans une analyse très complète des facteurs économiques. On fait aussi observer que le consommateur est déjà très sensible aux prix de ce qu'il achète dans les magasins, les centres d'achat et autres, et qu'il devrait être possible d'étendre cette sensibilité à l'utilisation de divers moyens de transport. Concernant une mise en oeuvre éventuelle du Mobility Pricing, une introduction graduelle, débutant par des projets-pilotes pour les lieux et situations les plus critiques, est préférée à une opération du type « Big Bang » - que les institutions démocratiques suisses ne permettraient d'ailleurs guère.

Dans sa conclusion Mme Leuthard a réitéré que le but est de mieux dépenser les fonds disponibles pour la mobilité en préférant, au développement sans fin de nouvelles infrastructures, des mesures pour utiliser de manière optimale les infrastructures existantes. L'acceptabilité par les usagers est un facteur-clé. La flexibilité nécessaire pour la réduction des pics de trafic ne pourrait de toute façon pas être dictée par l'Etat, le secteur privé devrait coopérer. La mise en oeuvre de solutions locales, telle qu'appliquée aux Pays-Bas, peut contribuer à l'amélioration de nombreuses situations. Des prix différenciés sont déjà appliqués par exemple dans le secteur de l'électricité (variations du prix du courant en fonction de la demande), ou dans celui du tourisme (fortes variations des prix des billets d'avion, des hôtels, de forfaits etc, en fonction de la saison), et ces variations sont tout à fait acceptées par la population. Dans le domaine de la mobilité toutefois, la notion de service public doit être préservée et toute discrimination doit être évitée. Le débat sur le Mobility Pricing ne fait que commencer en Suisse.

Tous les débats, sous forme de présentations sur écran (fichiers pdf) et de vidéos, sont disponibles sur le site de la Chaire MIR EPFL : <http://mir.epfl.ch/page-108919.html>. Les interventions orales et les présentations sur écran sont en allemand ou en anglais, quelques présentations ont été traduites en français.

Pierre Hofmann
9 novembre 2014