



Les experts de la Confédération espèrent mieux répartir les déplacements en train au fil de la journée. (ALESSANDRO DELLA VALLE/KEYSTONE)

Une révolution attend la taxation de la mobilité

TRANSPORTS Abonnement général, vignette autoroutière, imposition des carburants: des habitudes solidement ancrées dans le quotidien des Suisses seraient condamnées, à en croire un rapport de l'Office fédéral des routes

BERNARD WUTHRICH, BERNE
@BdWuthrich

Un jour, l'abonnement général et l'impôt sur les carburants appartiendront au passé. Mais le chemin est encore long. Telle est l'une des principales conclusions du rapport adopté par le Conseil fédéral en décembre à propos de la taxation de la mobilité du futur. Le chemin est long car, relève l'Office fédéral des routes (Ofrou) dans une note, «les abonnements forfaitaires (AG, communautés tarifaires) sont largement répandus parmi les usagers des transports publics: près de 10% de la population âgée de plus de 16 ans possède un abonnement général et environ 15% un abonnement communautaire.»

Ces sésames forfaitaires «permettent d'utiliser le système de transport en toute simplicité, sans devoir acheter un ticket quotidiennement et pour chaque trajet», rappelle l'Ofrou. Ils ne sont toutefois pas compatibles avec le principe de tarification de la mobilité tel qu'on en discute depuis quelques années. Ce principe reposera sur les distances parcourues, les horaires des déplacements et les prestations consommées. Il a pour objectif de facturer à chaque citoyen le juste prix de sa mobilité. Il vise un second but: réduire les pics d'affluence en répartissant mieux les déplacements au fil de la journée grâce à des tarifs diversifiés. Ceux-ci seraient plus élevés entre 7 et 9 heures du matin et entre 17 et 19 heures, par exemple, et moins onéreux aux heures creuses.

Une redevance kilométrique

Le rapport adopté par le Conseil fédéral aborde également la question de l'imposition des carburants, pilier du financement des infrastructures routières et, en partie, ferroviaires. Le parc automobile se transforme. Il sera de plus en plus hybride ou

électrique. Ce développement est aussi une composante essentielle de la stratégie climatique. Pour que le parc automobile s'affranchisse du carbone, il faudra encourager toujours davantage l'utilisation de véhicules électriques. Or, ceux-ci, c'est logique, ne paient aucune taxe sur les carburants. Une redevance est prévue dans la loi sur le Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (Forta). Mais elle est encore floue.

A terme, le Conseil fédéral songe à remplacer «les impôts et les taxes liés à la circulation routière par une redevance kilométrique», indique-t-il dans son rapport. Celle-ci concernerait aussi les voitures électriques. Simultanément, l'utilisation des transports publics devrait elle aussi être tarifée en fonction de la distance parcourue et des heures de déplacement.

Le système pressenti reposera sur les distances parcourues, les horaires des déplacements et les prestations consommées

Le Conseil fédéral s'appuie sur une expérience pilote menée en 2017 dans l'agglomération zougnoise. Le modèle utilisé reposait sur le principe d'une redevance kilométrique pour les voitures (en lieu et place de l'impôt sur les carburants, de la vignette autoroutière et de l'impôt cantonal sur les véhicules) et d'une tarification liée aux prestations pour les transports publics. L'analyse démontre que le volume de trafic a été réduit de 9 à 12% aux heures de pointe pour les voitures et de 5 à 9% pour les transports publics.

Le Conseil fédéral en conclut que les perspectives sont intéressantes. C'est aussi l'avis de l'Association transports et environnement (ATE), qui voit dans l'ap-

plication du «principe du pollueur-payeur» le moyen de «changer les habitudes en matière de mobilité». Mais les obstacles à franchir restent nombreux.

L'Ofrou l'admet. A quel niveau faudra-t-il tarifier la mobilité liée aux prestations pour maintenir le niveau de financement des infrastructures? Comment les cantons compenseront-ils la disparition de l'impôt cantonal sur les véhicules? Comment éviter de pénaliser les habitants des régions périphériques, davantage tributaires de la voiture que les citadins? Comment éviter de pénaliser tous ceux qui n'ont pas la possibilité d'aménager leur temps de travail et de se déplacer en dehors des heures de forte affluence? Il faudra apporter des réponses à ces questions.

Encourager des projets pilotes

L'UDC les met déjà en avant et crie à l'«arnaque» des personnes dépourvues de marge de manœuvre. Elle craint aussi que la vignette électronique, appelée à remplacer l'autocollant annuel, ne soit utilisée pour épier les habitudes de mobilité des automobilistes.

Confronté à ces nombreuses interrogations, le Conseil fédéral veut éviter d'agir dans la précipitation. Il a décidé de procéder par étapes. Sans fixer de calendrier, il a donné mandat aux départements des infrastructures (DETEC) de Simonetta Sommaruga et des finances d'Ueli Maurer de préparer une vue d'ensemble du financement à long terme des infrastructures de transport. Cette question est cruciale. Elle est également soulevée par le consultant PwC. Dans une étude publiée en novembre et rédigée en collaboration avec l'Université de Saint-Gall et l'Association suisse des télécommunications (ASUT), PwC relève la complexité des modes de financement de la route et du rail et l'insuffisance de moyens mis à disposition de l'innovation.

En parallèle, le Conseil fédéral souhaite créer les bases légales afin de permettre aux villes et aux communes désireuses de mener des essais pilotes de la faire. Instant et Genève, qui privilégie pour l'instant le macaron vert, sont notamment sur les rangs. ■