



La position de l'ATE

sur la tarification de la mobilité

Berne, octobre 2021

Pour une mobilité
d'avenir



Conditions de l'ATE Suisse relatives à une tarification de la mobilité en Suisse

1. La tarification de la mobilité vise à rendre le trafic plus durable.
2. La tarification de la mobilité vise en premier lieu la réduction du trafic individuel motorisé (TIM), hormis le vélo électrique.
3. La tarification de la mobilité vise également le transfert du TIM restant vers les transports publics (TP), ainsi que vers la mobilité piétonne et cycliste.
4. La tarification de la mobilité vise à rompre les pics d'affluence afin d'améliorer l'efficacité des infrastructures existantes et de réduire ainsi le besoin en nouvelles infrastructures.
5. La tarification de la mobilité doit être un instrument qui met en pratique les principes de la vérité des coûts et du pollueur-payeur. Elle doit permettre de répercuter les coûts externes propres au TIM à celles et ceux qui les génèrent.
6. Les TP doivent conserver leur qualité de service public respectueux de l'environnement. L'introduction de la tarification de la mobilité ne doit pas entraîner une augmentation générale des prix des TP.
7. Les coûts directs et indirects du transport routier doivent être entièrement couverts à tous les niveaux fédéraux par les fonds générés par la tarification de la mobilité.
8. Les prix pour l'utilisation de la route doivent être échelonnés en fonction du mode de propulsion, de la consommation et du poids des véhicules ainsi que de leur taux d'occupation.

Les revendications en détail

1. La tarification de la mobilité vise à rendre le trafic plus durable.

En Suisse, le trafic est à l'origine de près d'un tiers des émissions totales de gaz à effet de serre. Il est aussi à l'origine de la majeure partie des nuisances sonores et des polluants atmosphériques. De plus, il occupe près d'un tiers des surfaces d'habitat et d'infrastructure en Suisse. Ces dernières décennies, l'explosion démographique ainsi que la demande croissante de mobilité ont entraîné une augmentation constante du trafic, provoquant une amplification des impacts sur l'être humain et l'environnement.

La proportion des personnes de plus en plus mobiles ne cesse de croître, il s'agit à présent d'interrompre cette tendance. L'augmentation du trafic routier en Suisse et la construction de nouvelles infrastructures ne sont pas une option viable. Il s'agit dans un premier temps de réduire considérablement les transports individuels motorisés (TIM) puis dans un deuxième temps, de transférer le trafic restant vers des modes de transport plus écologiques et plus efficaces tels que les transports publics (TP) et la mobilité piétonne et cycliste, et de promouvoir ceux-ci en conséquence. Pour atteindre ces objectifs, il faut faire appel à tous les mesures et les instruments disponibles.

Actuellement, les décisions politiques dans le domaine des transports sont prises en fonction de la demande. Trop souvent, les autorités de planification et de mise en œuvre partent du principe que la demande est soit immuable, soit en augmentation et elles créent une offre correspondante. Cette attitude provoque inévitablement une croissance permanente du trafic.

Des mesures en matière d'aménagement du territoire et d'urbanisme sont nécessaires pour que les gens aient moins à se déplacer et que le trafic baisse globalement. Il s'agit ensuite de gérer la demande pour le trafic restant et de promouvoir activement le transfert vers plus de déplacements en TP, à pied ou à vélo.

Contrôler la demande par le biais du prix est l'un des moyens les plus efficaces. Appliquée aux transports, l'introduction de la tarification de la mobilité offre la possibilité de rendre ce secteur plus durable, grâce à une réduction du trafic et au transfert modal.

2. La tarification de la mobilité vise en premier lieu à réduire le trafic individuel motorisé, hormis le vélo électrique

Les prestations de transport dans leur ensemble en Suisse ne cessent d'augmenter. En 2019, le nombre total de kilomètres parcourus s'élevait à 138 milliards. Cela représente une hausse de 35 % en moins de vingt ans¹. L'augmentation constante du trafic consomme beaucoup trop de ressources et représente un lourd impact sur la population et l'environnement.

La pandémie du coronavirus a montré que de nombreuses activités professionnelles peuvent aussi être exercées à domicile. Le télétravail peut contribuer à réduire considérablement le trafic pen-

dulaire. Il faut donc renforcer et promouvoir cette forme de travail. En outre, un aménagement du territoire judicieux est nécessaire pour réduire les distances entre les lieux de travail, le domicile, les destinations de loisirs et de détente, afin d'éviter de longs trajets.

L'infrastructure quant à elle, est un facteur important qui influence la demande en transport : une infrastructure cyclable attrayante et sûre invite à faire de courtes et moyennes distances à vélo. Près de la moitié de tous les trajets automobiles sont inférieurs à cinq kilomètres. Pour près d'un tiers, ils sont même inférieurs à trois kilomètres². Ce sont donc des distances idéales à parcourir à vélo. C'est pourquoi l'ATE salue la nouvelle loi sur les voies cyclables qui exige des cantons la création de voies cyclables continues et sûres.

Outre ces mesures, la demande de mobilité est également influencée par le prix. Actuellement, la mobilité motorisée est comparativement bon marché, contribuant au fait que la population suisse se déplace non seulement davantage mais de plus en plus loin. Cette tendance peut être stoppée grâce à une tarification de la mobilité. Des prix, calculés en fonction du principe pollueur-payeur et reflétant les coûts externes des différents modes de transport, sont nécessaires si on entend réduire le trafic motorisé.

3. La tarification de la mobilité vise également le transfert du trafic motorisé restant vers les transports publics (TP), ainsi que vers la mobilité piétonne et cycliste.

Depuis près de 20 ans, la part des TP au trafic total stagne. En 2015, la part des trajets effectuée en TP s'élevait à 24 % des personnes-kilomètres totaux contre 66 % pour le TIM (et 7,6 % pour la mobilité piétonne et cycliste, ainsi que 1,9 % pour les autres moyens de transport non précisés).³

Les impacts sur l'environnement et les humains diffèrent considérablement selon le mode de transport. Les chiffres pour 2019 de l'Office fédéral des statistiques OFS⁴ montrent clairement que le TIM est le mode de transport le plus inefficace qui impacte le plus l'environnement et le climat.

- Les voitures sont responsables de 72 % des émissions de CO₂, contre 3 %, pour les bus et 0,2 % pour le chemin de fer.⁵
- Les autoroutes et routes occupent 88 % de la superficie des infrastructures de transports tandis que le transport ferroviaire n'en occupe que 10 %.⁶
- La route est à l'origine de 13,5 % des nuisances sonores quotidiennes alors que le rail est responsable de 0,2 %.⁷

Il en est tout autrement pour la mobilité piétonne et cycliste. Grâce à l'exercice physique favorable à la santé, celle-ci crée plus de bénéfices que de charges pour la société. Ces chiffres prouvent qu'il est nécessaire d'agir rapidement et de transférer le TIM restant vers les TP et vers la mobilité piétonne et cycliste. Sans cela, il ne sera pas possible d'atteindre ni les objectifs climatiques ni ceux de la stratégie énergétique.

² are 2000. «La mobilité en Suisse» la-mobilite-en-suisse-resultats-du-microrecensement-2000-sur-le-comportement-de-la-population-en-matierede-transport.pdf

³ Source: UTP 2020. «Faits et arguments concernant les TP suisses»

⁴ <https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/mobilite-transport/accidents-impact-environnement/impact-environnement.html>

⁵ <https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/mobilite-transport/accidents-impact-environnement/impact-environnement.html>

⁶ Autres moyens de transport: voitures de livraison 8 % ; motos 1,6 % ; navigation 0,8 % ; aviation nationale 0,8 % ; pipelines 0,2 % ; tourisme à la pompe et différence statistique 1.4 %.

⁷ Autres moyens de transport : 0,3 % pour le trafic aérien, le reste de la pollution sonore n'est pas liée au transport.

Ces dernières décennies, la différence des prix entre les TP et les TIM n'a cessé de s'élargir : alors que les prix des billets de TP ont augmenté, les coûts d'exploitation d'une voiture ont de leur côté baissé par rapport à l'inflation depuis 2013. Pour que les TP restent concurrentiels face au TIM, il est indispensable d'introduire une taxe CO₂ incitative sur le carburant, fixée en fonction des objectifs environnementaux et climatiques. D'autre part, la tarification de la mobilité peut orienter sensiblement la demande et rendre les prix des TP plus attractifs par rapport à ceux du TIM.

4. La tarification de la mobilité vise à rompre les pics d'affluence afin d'améliorer l'efficacité des infrastructures existantes et de réduire ainsi le besoin en nouvelles infrastructures.

La tarification de la mobilité devrait inciter à effectuer les courts trajets à pied ou à vélo. Pour les trajets plus longs qui ne peuvent pas être parcourus régulièrement avec le vélo (électrique), il est nécessaire d'obtenir un transfert important du TIM vers les TP.

Étant donné que les capacités nécessaires sont déjà rares sur de grandes parties du réseau de transport public aux heures de pointe, un tel transfert ne serait possible que dans une mesure limitée. Les entreprises de transport partent donc du principe qu'un transfert substantiel ne pourrait pas être absorbé immédiatement par les TP.

Deux possibilités existent pour créer les conditions préalables favorables au transfert modal :

1. développer davantage les TP – au-delà du programme PRODES 2035 qui a été conçu dans l'idée que la répartition modale n'évoluerait pas;
2. transférer le trafic pendulaire vers les heures creuses.

D'un point de vue écologique, la deuxième option est certainement plus judicieuse. L'ATE préconise pour cette raison un double transfert : d'une part un transfert du TIM vers les TP et d'autre part, un transfert du trafic pendulaire des heures de pointe vers les heures creuses. De cette manière, les infrastructures de transports, tant ferroviaires que routières, seraient utilisées plus efficacement.

Pour cette raison, la tarification de la mobilité doit être conçue de manière à accroître les incitations à se déplacer pendant les heures creuses. Il ne faut pas oublier qu'avec les billets dégriffés, les TP disposent déjà d'une graduation de prix pour les heures de pointe et les heures creuses, du moins pour les trajets longue distance. Mais ce système devrait être étendu en réduisant par exemple les tarifs de manière générale pour toutes les connexions en dehors des heures de pointe ou en créant un AG à prix avantageux, spécialement pour les heures creuses.

Afin de maintenir et de renforcer l'attractivité des transports publics, en particulier pour les pendulaires, les abonnements établis et éprouvés tels que l'AG doivent être maintenus et la structure des prix revue. La tarification de la mobilité doit contribuer à privilégier les transports publics par rapport à la voiture pour le trafic longue distance.

5. La tarification de la mobilité doit être un instrument qui met en pratique les principes de la vérité des coûts et du pollueur-payeur. Elle doit permettre de répercuter les coûts externes propres au TIM à celles et ceux qui les génèrent.

Les coûts externes ne sont pas supportés exclusivement par les personnes à l'origine de la pollution, mais par des tiers (souvent par la collectivité). Le transport engendre principalement des coûts externes environnementaux et sanitaires, liés par exemple à la pollution de l'atmosphère ou du sol, au bruit ou à l'impact climatique.

Selon l'étude «Coûts et bénéfices externes des transports en Suisse» mandatée par l'Office fédéral du développement territorial ARE, les coûts externes liés au système suisse des transports s'élevaient à près de 13,7 milliards de francs en 2018, dont 7,7 milliards sont à imputer au TIM. Ceux du trafic ferroviaire (trafic de marchandises inclus) et des TP routiers (bus et trams) se chiffrent à près de 1,3 milliard. La mobilité piétonne et cycliste quant à elle génère des coûts de près de 1,1 milliard principalement causé par les accidents. Parallèlement, le bénéfice externe de la mobilité douce se monte à 1,4 milliard. Par exemple, l'activité physique entraîne une diminution des cas de maladie et donc une réduction des coûts sanitaires. Ce qui signifie que dans le cas de la mobilité piétonne et cycliste, les avantages dépassent les coûts.

Actuellement, les transports ne couvrent pas leurs coûts directs et encore moins leurs coûts indirects (externes). Le manque de transparence concernant la vérité des coûts attise la consommation de prestations de transport et les coûts non couverts sont assumés par la société. Dans le cadre de la compatibilité sociale, l'ATE s'efforce d'obtenir la prise en compte des coûts réels et la mise en œuvre du principe du pollueur-payeur: tous les modes de transport devraient couvrir l'intégralité de leurs coûts, coûts externes inclus et ce, d'une manière transparente.

Alors que pour les automobilistes, les coûts variables (c'est-à-dire dépendant de la consommation) représentent une part relativement faible des coûts totaux, les prix des transports publics – à l'exception des abonnements – dépendent eux fortement de la consommation. La tarification de la mobilité doit être considérée comme une opportunité pour corriger ce déséquilibre.

6. Les TP doivent conserver leur qualité de service public respectueux de l'environnement. L'introduction de la tarification de la mobilité ne doit pas entraîner une augmentation générale des prix des TP.

L'accessibilité aux établissements d'enseignement, aux lieux de travail, aux commerces et aux offres de loisirs est essentielle pour l'ensemble de la population. En tant que service public, Les TP doivent continuer à assurer à l'avenir une desserte de base pour toutes les catégories de population, dans toutes les régions du pays et à des prix équitables. Il convient également de promouvoir les offres combinées entre le rail, les trams et les bus, ainsi que les offres non conventionnelles de TP comme les bus citoyens et les bus sur appel.

Ces dernières années, les prix des billets des TP ont augmenté plus rapidement que les coûts d'exploitation du TIM. Toutefois, le fait qu'une mobilité trop bon marché entraîne une demande excessive de transports s'applique aussi aux transports publics. Pour que les incitations soient

judicieuses, chaque trajet doit avoir un prix. En revanche, il est important que les personnes devant se déplacer fréquemment bénéficient de réductions adaptées à leurs besoins afin que le passage du TIM aux TP reste attractif. La conception de la tarification de la mobilité doit permettre qu'un tarif forfaitaire tel que l'AG reste possible.

7. Les coûts directs et indirects du transport routier doivent être entièrement couverts à tous les niveaux fédéraux par les fonds générés par la tarification de la mobilité.

Pour que la Suisse puisse atteindre ses objectifs climatiques, une réduction fondamentale du TIM et une transition durable des transports sont nécessaires. Cela nécessite un transfert substantiel du TIM vers les TP et la mobilité piétonne et cycliste. De nouvelles extensions de l'infrastructure routière ne devraient donc être autorisées que si elles sont nécessaires pour développer la circulation des piétons et des cyclistes et non pas pour le TIM.

Les fonds générés par la tarification de la mobilité doivent être utilisés pour payer les coûts directs (p. ex. l'infrastructure et l'entretien) et les coûts indirects (p. ex. la pollution de l'air, les émissions de CO₂, les accidents, le bruit), ainsi que pour le développement des TP et de l'infrastructure piétonne et cycliste qui sont indispensables pour la transition durable des transports.

En outre, la tarification de la mobilité doit remplacer toutes les autres sources de financement des infrastructures routières et générer intégralement les fonds nécessaires. Ainsi, les caisses cantonales et communales ne devraient plus utiliser d'argent pour les infrastructures routières. Ces dernières doivent couvrir entièrement leurs frais et être financées par les utilisateurs et utilisatrices des transports individuels motorisés.

8. Les prix pour l'utilisation de la route devraient être échelonnés en fonction du mode de propulsion, de la consommation et du poids des véhicules ainsi que de leur taux d'occupation.

Pour atteindre les objectifs climatiques dans le secteur des transports, il est nécessaire, en plus de la réduction et du transfert du trafic, d'abandonner les combustibles fossiles au profit de modes de propulsion alternatifs. Le coût du carburant ainsi que l'impôt sur les huiles minérales incitent actuellement à acheter des véhicules plus économes en carburant ou des véhicules électriques. Si l'impôt sur les huiles minérales est entièrement remplacé par une tarification de la mobilité basée sur le kilométrage, cette incitation disparaîtra.

Cependant, la tarification de la mobilité offre également la possibilité d'inciter l'achat de véhicules plus propres par le biais de prix échelonnés. L'ATE revendique pour cette raison que les prix pour l'utilisation des routes soient échelonnés en fonction du type de véhicule, du mode de propulsion, de son poids et de son taux d'occupation. Cela permettra de maintenir une incitation à l'achat de véhicules économes et de voitures électriques, tout en augmentant le taux d'occupation par véhicule. De plus, il faut réduire les modes de transport polluant et nécessitant beaucoup de place, tels que le TIM, là où les engorgements sont importants et où l'espace disponible est limité.

Impressum

© ATE, octobre 2021; Texte: Laura Schmid, Stéphanie Penher; Rédaction: Andreas Käsermann;
Photo: © Adobe Stock – jakartatravel; Mise en page: Jolanda Messerli.

Éditeur

ATE Association transports et environnement

Aarberggasse 61

Case postale

3001 Berne

Tél. 031 328 58 58

www.ate.ch

Pour une mobilité
d'avenir

