Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la communication DETEC

**Office fédéral des routes OFROU**

13 décembre 2019

# Tarification de la mobilité

## Fiche d'information « Suite des opérations »

**Sommaire**

Principaux résultats ..... 1

Suite des opérations ..... 1

## Principaux résultats

La tarification de la mobilité peut contribuer dans une large mesure à la réduction des pics d'affluence. Cet objectif peut être atteint en introduisant des tarifs différenciés. L'avantage qui en découle est supérieur aux coûts supplémentaires induits par la mise en place et l'exploitation d'un tel système. La tarification de la mobilité permettrait par ailleurs de garantir le financement du système de transport.

Toutefois, il apparaît également que la mise en œuvre de la tarification de la mobilité est complexe, que de très nombreux détails doivent être clarifiés et qu'un éventuel changement de système demande un long délai de mise en œuvre. Par ailleurs, plusieurs défis se posent concernant la mise en œuvre. En effet, les attentes des différents acteurs impliqués diffèrent fortement. La palette des objectifs potentiels va de la diminution de la demande de mobilité jusqu'au financement des infrastructures, en passant par la promotion des TP et la réduction des pics d'affluence. À cet égard, la question des coûts pour l'environnement et la santé, qui ne sont pas assumés par les utilisateurs, pourraient aussi entrer en ligne de compte.

Il convient également de prendre en considération les différentes compétences : les surcharges de trafic posent problème essentiellement dans les agglomérations, où les différents éléments du réseau (routes communales, cantonales et nationales) et les lignes des transports publics (trafic grandes lignes, trafic régional et local) se recoupent. Elles ne sont donc pas uniquement une préoccupation fédérale, mais également un défi majeur pour les cantons et les communes.

S'agissant des routes, la Confédération n'est aujourd'hui responsable que du réseau des routes nationales, tandis que pour les transports publics, ce sont les entreprises de transport qui fixent les tarifs. De ce fait, la Confédération dispose d'une marge de manœuvre limitée pour continuer à développer seule un système de tarification de la mobilité. Une action coordonnée de la Confédération, des cantons, des communes, des entreprises de transport et des communautés tarifaires est donc nécessaire.

## Suite des opérations

Le Conseil fédéral s'est prononcé en faveur d'une procédure modulaire par étapes. Pour la prochaine étape, l'accent devra être mis par ailleurs sur les objectifs réalisables. Il conviendra donc de trouver dans un avenir proche une solution pour les défis ou les problèmes à venir.

Le Conseil fédéral a chargé le DETEC d'élaborer un concept permettant de garantir le financement à long terme des infrastructures de transport. Il s'agira de remplacer les taxes et impôts existants par une

redevance liée aux prestations. Les véhicules deviennent toujours plus efficaces et la part des véhicules électriques et d'autres véhicules à propulsion alternative ne payant pas d'impôt sur les huiles minérales augmente, d'où une diminution des recettes de l'impôt et de la surtaxe sur les huiles minérales

La baisse des recettes tirées de l'impôt sur les huiles minérales affecte non seulement le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) et le budget général de la Confédération, mais aussi le financement spécial pour la circulation routière (FSCR) et, partant, les cantons.

Par conséquent, l'impôt sur les huiles minérales devra être remplacé à long terme par une autre redevance routière liée aux prestations. C'est pourquoi le concept prévoit de lui substituer une nouvelle redevance. Il faudra examiner la question de l'intégration ou non de la redevance pour l'utilisation des routes nationales, de l'impôt sur les véhicules automobiles et de la redevance sur les véhicules électriques dans cette nouvelle redevance. La conception de cette dernière s'appuiera sur les travaux réalisés jusqu'ici. Il est indispensable d'élaborer une redevance de ce type dès maintenant, étant donné que la conception et la mise en œuvre d'une telle nouveauté prendront une dizaine d'années et que la situation sur le front des recettes devrait dans le même temps s'aggraver plus rapidement. Les avancées dans la réduction des émissions de $CO_2$ générées par le trafic influent directement sur les recettes issues de l'impôt sur les huiles minérales, lesquelles manquent au FORTA, à la « caisse routière » (FSCR) et au budget de la Confédération.

Pour résoudre les problèmes de circulation dans les villes et les agglomérations avec la tarification de la mobilité, il est indispensable que la Confédération, les cantons, les communes et les entreprises de transport collaborent étroitement. Si une région ou l'un de ces acteurs souhaite essayer d'appliquer la tarification de la mobilité ou certaines de ses composantes dans le cadre de projets pilotes, la Confédération leur apportera son soutien. Une étude de faisabilité devra être réalisée pour préciser les modalités de l'expérimentation, réfléchir à la mise en œuvre opérationnelle et estimer les coûts. L'accent pourra être mis sur le trafic individuel motorisé (TIM), les TP ou ces deux modes de transport. L'installation expérimentale devra être en phase avec le problème à résoudre dans la région concernée. Pour ce faire, la Confédération devra créer une base légale