

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la communication
DETEC
Palais fédéral Nord
3003 Berne

Berne, 27 avril 2021 / nb
VL Mobility pricing

Par e-mail : vernehmlassungen@astra.admin.ch

Loi fédérale sur les projets pilotes de tarification de la mobilité Prise de position du PLR.Les Libéraux-Radicaux

Madame, Monsieur,

Nous vous remercions de nous avoir donné la possibilité de nous exprimer dans le cadre de la consultation de l'objet mentionné ci-dessus. Vous trouverez ci-dessous notre position.

PLR.Les Libéraux-Radicaux est favorable à une étude approfondie du concept de tarification de la mobilité. Il ne pourra toutefois accepter cette proposition de loi fédérale que si des modifications substantielles y seront apportées.

Dans son papier de position « [Politique environnementale et climatique libérale-radical](#) », le PLR se déclare ouvert au principe de tarification de la mobilité. Comme l'écrit le Conseil fédéral dans son rapport, le transport de voyageurs pourrait augmenter de 25% et celui de marchandises de 37% d'ici 2040. En parallèle, la décarbonisation de la mobilité, qui est nécessaire et souhaitable, conduira à un tarissement des sources de financement de nos infrastructures (taxe sur les huiles minérales). Il est donc indispensable d'explorer de nouvelles pistes. La tarification de la mobilité constitue une option qui pourrait permettre, à long terme, de répondre à ce défi.

Potentiel de la tarification de la mobilité

Le PLR salue le procédé retenu par le Conseil fédéral. Une introduction directe et à grande échelle de la tarification de la mobilité ébranlerait notre système de transport. Il est donc judicieux de mener dans un premier temps des tests dans les cantons ayant manifesté un intérêt pour cet outil. Sur la base des connaissances acquises dans ce cadre-là, la législation fédérale pourrait ensuite être adaptée. Il est également opportun de laisser une certaine marge de manœuvre aux cantons et communes. Ces tests ne doivent toutefois en aucun cas conduire à des situations irréversibles. Les montants prévus, un maximum de 20 millions sur 10 ans, sont raisonnables. Le fait que la contribution de la Confédération soit limitée à 60% des frais de conception et d'évaluation d'un projet l'est également.

Corrections à apporter à l'avant-projet

Comme déjà mentionné, la tarification de la mobilité peut constituer à long terme une source de **financement de nos infrastructures**. Dans cette optique, l'objectif premier des projets pilotes doit être l'étude de cet instrument comme une alternative au mode de financement actuel de nos infrastructures – en remplacement de toutes les sources de financement actuelles - et non uniquement comme un outil d'orientation des habitudes de déplacement des usagers, tel que le prévoit l'avant-projet. Les **art. 1 et 2** devront donc être corrigés en ce sens. Une réorientation des flux de passagers devrait de surcroît impérativement être accompagnée d'une flexibilisation tant des horaires de travail que de ceux d'ouverture des commerces. Ce n'est qu'ainsi que la demande en mobilité pourra être lissée. Pour que le PLR puisse soutenir une tarification de la mobilité, il est donc essentiel que des dispositions soient prises aussi dans ces domaines connexes.

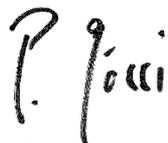
Par ailleurs il est indispensable que les projets pilotes couvrent tant le transport individuel motorisé (TIM) que les transports publics (TP), faute de quoi les connaissances acquises ne sauraient être pertinentes. En effet, seule une **tarification de la mobilité intermodale** fonctionnerait dans la pratique. Dans le cas contraire, le risque est élevé de voir les utilisateurs de TP soumis à une tarification de la mobilité se rabattre sur un TIM qui ne le serait pas, ou vis-versa. Le mode de transport non-soumis à la tarification – dans ce cas le TIM - se verrait alors surchargé. Les usagers ne comprendraient pas une telle démarche. Par ailleurs, le Conseil fédéral doit tirer les enseignements de l'analyse d'efficacité théorique menée dans le Canton de Zoug et dont les résultats ont été rendus publics en juillet 2017 ([communiqué](#)) : l'analyse conclut que la tarification de la mobilité « peut contribuer dans une large mesure à la réduction des pics d'affluence dans les agglomérations très encombrées », ceci tant pour le TIM que pour les TP. L'**art. 3 al. 1** de l'avant-projet devra donc impérativement être précisé de la manière suivante : « Des projets pilotes peuvent être réalisés pour le trafic individuel motorisé et les transports publics ».

En outre le Conseil fédéral ne doit pas s'écarter des facteurs d'acceptabilité de la tarification de la mobilité qu'il a lui-même définis en 2016. Ceci est tout particulièrement valable pour le quatrième facteur retenu (v. page 49 du [rapport](#)), la « Compensation » : « *la tarification de la mobilité ne fera pas payer l'utilisateur plus, mais différemment* ». L'**art. 6** devra donc être corrigé de sorte que la redevance perçue au titre de la tarification de la mobilité ne vienne pas s'ajouter aux redevances déjà existantes, mais qu'une compensation soit effectivement prévue.

Enfin, à l'**art. 5 al. 1**, le Conseil fédéral devra fixer un périmètre suffisamment grand pour que les connaissances acquises dans le cadre de ces projets pilotes soient pertinentes : la « zone » ou « certains tronçons », qui serviraient de bases de référence selon cet avant-projet, ne permettraient pas d'obtenir des résultats suffisamment représentatifs pour l'ensemble du pays.

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à nos arguments, nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de nos plus cordiales salutations.

PLR.Les Libéraux-Radicaux
La Présidente



Petra Gössi
Conseillère nationale

La Secrétaire générale



Fanny Noghero