

# La redevance de mobilité doit réduire la pression sur le rail comme sur la route et stimuler la croissance

L'utilisation croissante des infrastructures de transport, qu'elles soient routières ou ferroviaires, pose des défis importants quant à l'offre de mobilité et son financement. Dans le cadre de sa politique de croissance 2012–2015, le Conseil fédéral a pris position en faveur de la tarification générale de la mobilité («mobility pricing»). L'instauration de redevances d'utilisation différenciées, en fonction du mode de transport, des prestations et conformément au principe de causalité, vise à se rapprocher de la vérité des coûts. Cela doit permettre une utilisation économiquement durable des infrastructures, tout en décongestionnant le trafic aux heures de pointe.



**Sarah Bochud**  
Cheffe suppléante a. i.,  
secteur Croissance et politique de la concurrence,  
Secrétariat d'État à l'économie SECO, Berne

Encadré 1

## Définition

La tarification de la mobilité («mobility pricing») prévoit des redevances d'utilisation valables pour tous les modes de transport et liées aux prestations. Ces redevances peuvent dépendre du nombre de kilomètres parcourus (principe de l'utilisateur payeur) et des tranches horaires concernées, ceci afin d'influencer efficacement la demande de transport et de mieux gérer le contrôle des flux.

Lors de classements internationaux de compétitivité, la Suisse se positionne parmi les bons élèves. La robustesse de sa conjoncture intérieure et les performances de son industrie d'exportation lui ont permis de surmonter la récente crise financière. Son économie est actuellement en excellente santé, supérieure en tout cas à celle de plusieurs de ses voisins. Ce succès n'est, toutefois, pas dû à une capacité de croissance particulièrement forte. En matière de productivité du travail ou des progrès de cette dernière, la Suisse ne fait pas mieux que la moyenne des pays industrialisés avancés. Cette prospérité relative provient d'abord d'une forte mobilisation de la main-d'œuvre: le taux d'activité et le nombre d'heures de travail fournies par personne active occupée à plein temps sont élevés en comparaison internationale. Les politiques monétaire et financière suisses se sont également révélées judicieuses. Elles ont leur part dans ce succès.

## Comment conserver sa place à la Suisse?

Afin de garantir une place de choix à la Suisse dans les comparaisons avec les pays industrialisés avancés, il convient de mener des réformes fondamentales. À court terme, le taux de change est un facteur déterminant de la compétitivité-prix des entreprises et des secteurs économiques exposés à la concurrence internationale. Cependant, une fois les variations de la monnaie corrigées, la compétitivité-prix se joue principalement sur l'interaction entre évolution des salaires et productivité. Ainsi, des coûts salariaux élevés, comme ceux observables en Suisse, ne menacent pas la compétitivité-prix, pour autant que le niveau élevé de la productivité du travail les justifie. Si c'est le cas pour les entreprises exportatrices orientées vers les marchés internationaux et compétitifs, celles qui visent principalement le marché national souffrent de coûts élevés. Faute de réformes, le risque d'une dualisation de l'économie menace de s'accroître.

Le rapport du Conseil fédéral concernant la politique de croissance 2012–2015 définit sept champs d'action auxquels répondent treize mesures destinées à améliorer les gains de productivité en Suisse. L'un de ces

champs, dénommé «Optimisation des finances publiques», aborde notamment le financement des infrastructures de transport et prend position en faveur d'une stratégie de tarification générale de la mobilité.

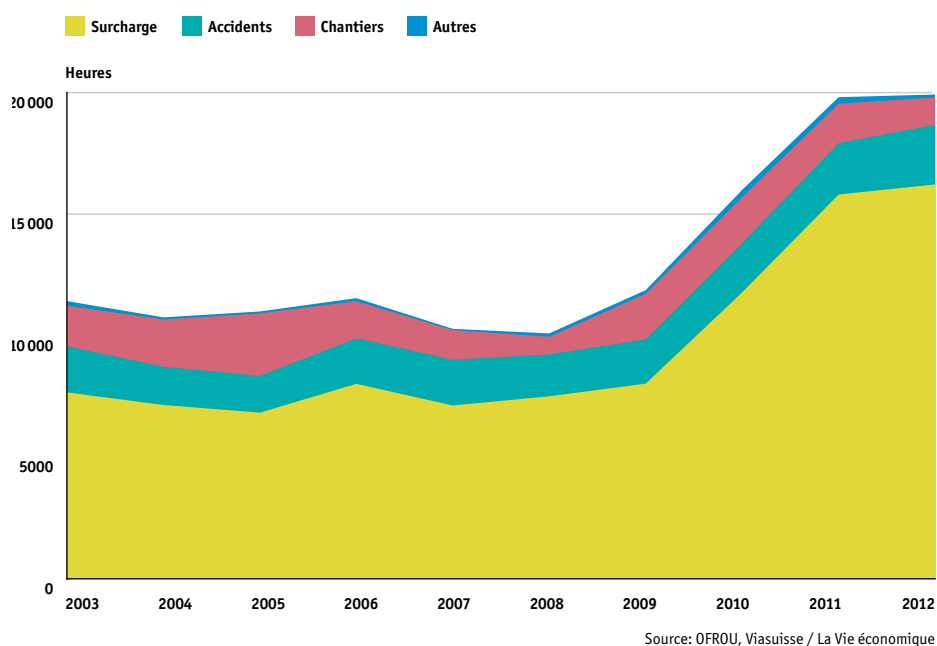
## Des infrastructures de transport onéreuses et proches de la saturation

La demande de mobilité, qu'elle concerne le trafic routier ou ferroviaire, ne cesse d'augmenter, mettant toujours plus à contribution les infrastructures de transport. Concernant le trafic routier motorisé privé, les prestations (personnes-kilomètres) ont pratiquement doublé entre 1970 et 2011<sup>1</sup>. Le trafic de marchandises (tonnes-kilomètres) s'est accru de 39% entre 1990 et 2011, soit 4% de plus que le produit intérieur brut réel sur la même période<sup>2</sup>.

Le réseau routier connaît des problèmes particulièrement importants, puisque la surcharge de trafic a très fortement augmenté depuis une vingtaine d'années (voir *graphique 1*). En 2012, elle a représenté plus de 16 000 heures passées dans les embouteillages sur les routes nationales. Si l'on y ajoute les autres causes, telles que les accidents ou les chantiers, le total du temps perdu dans les bouchons s'est élevé à 19 921 heures, soit presque deux fois plus qu'en 2008. La problématique de la congestion dans le transport routier a également été soulevée par l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) lors de son examen de la Suisse en 2011<sup>3</sup>. Il convient de remédier à l'augmentation du trafic, d'autant plus que la congestion implique des coûts externes importants, qui restent à la charge de la collectivité. Selon les estimations de l'Office fédéral du développement territorial (ARE), les coûts externes des transports routiers et ferroviaires en 2009 s'élèvent à environ 9 milliards de francs, 94% d'entre eux étant liés à la route et 6% au rail<sup>4</sup>. L'OCDE propose ainsi l'instauration d'une redevance de congestion variable. En renchérissant la demande de transport dans les zones géographiques particulièrement touchées et en période de pointe, cette taxe permettrait de la redistribuer en fonction du lieu et du moment.

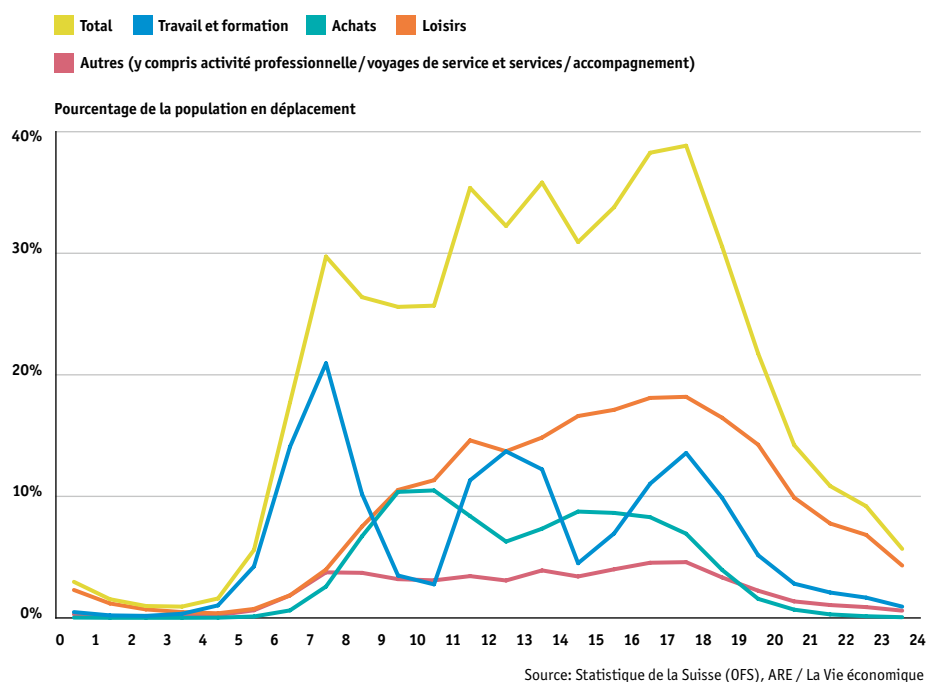
Graphique 1

## Ampleur des embouteillages sur le réseau des routes nationales, 2003-2012



Graphique 2

## Pointes de trafic selon le motif de déplacement, 2010



### La redevance sur la mobilité, un facteur de croissance

L'orientation des dépenses publiques fait partie de la politique suisse de croissance. Elle implique de définir des priorités. Or, un système de transport performant est nécessaire à une économie productive. Dans les précédentes politiques de croissance, le Conseil fédéral avait proposé de procéder à des essais de taxation routière («road pri-

cing»)⁵. En 2008, le Parlement n'est, cependant, pas entré en matière. Dans la version 2012–2015, le Conseil fédéral soulève de nouveau la question du financement des transports, mais de manière élargie, à travers l'instauration de redevances différenciées – quel que soit le mode de transport et en fonction des prestations – respectant le principe de causalité. Ce dernier vise à faire davantage participer les utilisateurs au financement des infrastructures.

Partant du constat que le système actuel d'imposition et de tarification est exclusivement axé sur le financement et ne prend pas en compte les congestions, le projet doit permettre de repenser le système dans une perspective à long terme. Ce nouveau modèle ne doit pas se limiter à générer durablement les recettes nécessaires pour couvrir les frais d'exploitation, d'entretien et d'aménagement. Il doit aussi orienter la mobilité vers une utilisation économiquement et écologiquement durable des capacités offertes par des réseaux en partie surchargés. Lorsqu'un bien public atteint ses limites, cet objectif est réalisable en tarifiant le libre accès aux infrastructures de transport avec des prix liés aux prestations, à la qualité et à la demande.

L'intensité du trafic durant la journée est fortement influencée par les trajets des pendulaires se rendant sur leur lieu de travail ou de formation (voir *graphique 2*). Cela se traduit par des heures de pointe le matin, à midi et le soir, même si pour cette dernière période le trafic de loisirs joue également un rôle. Une redevance sur la mobilité doit inciter les usagers à modifier leurs comportements, en vue de répartir les déplacements sur une période plus étendue et d'atténuer les coûts externes liés à une surcharge de trafic aux heures de pointe. L'optimisation des infrastructures de transport nécessite évidemment d'autres mesures, telles que la possibilité de travailler selon des horaires flexibles.

Ainsi, la redevance sur la mobilité offre un vrai choix aux décideurs publics: soit investir davantage pour augmenter les capacités, y compris aux heures de pointe, en contrôlant les externalités environnementales et la charge fiscale, soit essayer d'utiliser au mieux les capacités existantes. Dans tous les cas, observer passivement la hausse constante des heures d'embouteillage n'est pas une solution optimale pour le bien-être du pays et encore moins pour la croissance économique. ■

1 Office fédéral de la statistique OFS, «Mobilité et transports 2013», *Statistique de la Suisse*, 2013, p. 47.

2 OFS (2013), p. 58.

3 OCDE, *Études économiques de l'OCDE: Suisse 2011*, janvier 2012.

4 ARE, *Coûts externes 2005–2009: Calculs des coûts externes des transports routier et ferroviaire en Suisse*, 2012.

5 Le système consiste à prélever des taxes d'accès pour le trafic individuel motorisé en direction des centres urbains, selon le modèle de métropoles étrangères.