

**Projet stratégique sur la tarification de la mobilité  
Stratégie de résolution des problèmes de trafic routier et ferroviaire en Suisse  
Ouverture de la procédure d'audition**

Madame la Conseillère fédérale,

Le gouvernement neuchâtelois soutient une discussion constructive sur la tarification de la mobilité et plus généralement les coûts que doit avoir cette mobilité. C'est un sujet actuel qui impacte potentiellement les cantons et les communes, nous vous remercions de nous y associer.

En liminaire, il nous semble cependant important de préciser que la mobilité et son coût dépasse la thématique de la politique des transports, mais est un thème socio-économique fort, susceptible d'orienter le développement du territoire. Une tarification de la mobilité, par ailleurs déjà existante dans les faits, impacte de nombreux domaines transversaux et ne peut être motivée par une simple logique d'optimisation des réseaux de transport. Une analyse globale est importante. Le débat doit être lancé en tenant compte de l'actuelle et délicate construction d'un consensus portant sur le financement des infrastructures. Les deux points suivants résument la position du canton de Neuchâtel.

1. Nous sommes d'avis qu'il est peu opportun de lancer un débat sur la tarification de la mobilité en amont de la votation sur le fonds FORTA, respectivement de la mise en œuvre de l'arrêté sur le réseau des routes nationales de 2012. La compréhension des mécanismes proposés dans le fonds FORTA n'est pas aisée. Par ailleurs, la mise en place d'un système de tarification implique nécessairement la construction d'un équilibre politique qui pourrait être autre que celui propice au fonds FORTA. Il y a lieu de finaliser le dossier susceptible de garantir l'achèvement du réseau avant de discuter de nouvelles règles.
2. Nous soutenons l'idée d'un débat sur la tarification de la mobilité. Une optimisation de la répartition des charges en matière de mobilité devrait soutenir une répartition territoriale plus large du développement du pays. Ce faisant, la tarification de la mobilité est au service du Projet de territoire suisse qui postule la mise en place d'un réseau polycentrique de villes et de communes en contrepoint de la métropolisation, laquelle induit l'engorgement des infrastructures. En effet, il est attendu que les tarifs soient les plus onéreux dans et à proximité des métropoles. Certaines activités seront invitées à s'installer dans les moyens et petits centres urbains, contribuant ainsi à lisser les plans de charges.

Si l'objectif initial semble clair, le projet se perd ensuite dans des considérations méthodologiques qui mélangent des éléments stratégiques avec des éléments de mise en œuvre. Les questions 3 à 6 sont éloquentes à ce sujet. Un débat général et de fond nous semble nécessaire avant de descendre dans certains détails tels qu'exposés dans le rapport soumis à consultation.

Ci-après nous nous permettons de relever quelques points structurants à approfondir:

a) Objectifs

La tarification de la mobilité doit-elle permettre de :

- Mieux répartir la demande de transport dans le temps et l'espace?
- Diminuer le nombre de déplacements au total?
- Améliorer le degré de financement des transports?
- Augmenter le report modal?

b) Mesures

Suivant l'objectif choisi, des mesures complémentaires à la tarification de la mobilité sont possibles :

- Gestion dynamique du réseau routier (voies réservées au covoiturage à certaines heures, information en temps réel des temps de parcours pour différer le départ des automobilistes, gestion du stationnement au lieu de destination)
- Conditions-cadres au niveau des horaires de travail

c) Impacts

En plus d'une meilleure gestion des infrastructures de transports permettant de limiter leur extension et un meilleur niveau d'autofinancement de la mobilité, les impacts sur les autres domaines sont à traiter :

- Productivité de l'économie
- Sociaux (risque de ségrégation, le domaine secondaire n'a que très peu d'horaire flexible)
- Aménagement du territoire (impacts sur le logement et l'emploi, impacts sur les prix de l'immobilier)
- Spécificité régionale (la situation de congestion n'étant pas partout égale)

d) Partenaires de l'étude

En plus de la Confédération et la consultation des cantons, il nous semble primordial d'élargir de cercle avec les acteurs économique et sociaux. Cette prise en compte devrait se faire impérativement en amont selon notre avis.

Nonobstant ces points structurants à approfondir, vous trouverez ci-dessous notre prise de position sur le questionnaire soumis :

**1. Que pensez-vous de l'objectif de la tarification de la mobilité consistant à «réduire les pics d'affluence sur l'ensemble des modes de transport et à parvenir à une utilisation plus homogène des infrastructures de transport»?**

a. Cet objectif est-il bien choisi (cf. ch. 2.1 du rapport)?

L'objectif d'une réduction des pointes de demande sur les réseaux de transports est certainement pertinent, pour autant qu'il soit appliqué simultanément aux transports

individuels motorisés (TIM) et aux transports publics (TP), et qu'une mise en place progressive soit pratiquée en fonction des secteurs congestionnés.

La tarification différenciée est une des mesures possibles qui doit en tous les cas être approfondie. Il existe aussi d'autres mesures envisageables et complémentaires, comme la gestion dynamique de l'infrastructure. Il convient de tenir compte des effets collatéraux comme par exemple sur l'économie, l'éducation, le logement.

a. Dans le cas contraire, quel autre objectif faudrait-il poursuivre (cf. ch. 2.2 du rapport)?

Nous sommes plus sceptiques quant aux effets d'aubaine comme le financement des coûts des infrastructures de transports. En effet, une partie de l'augmentation de ces coûts est induite par l'augmentation des exigences sécuritaires et l'entretien des réseaux.

Si "pay as you use" est la volonté à long terme, l'objectif devrait plutôt être défini comme une réduction globale de la demande en mobilité, au premier niveau par le biais d'une contribution proportionnelle des usagers aux coûts directs et indirects engendrés par leur utilisation des réseaux, au second niveau par une action forte visant à restructurer la demande, notamment en permettant aux apprenants, étudiants et travailleurs d'habiter à proximité de leur lieu d'étude ou de travail.

Au niveau technique pour le trafic automobile, il existe des pistes de solution non tarifaires comme la mise en place d'un système de trafic intelligent/automatique dès l'approche de la saturation ("trains" de voitures "intelligente" roulant pare-chocs contre pare-chocs), et pour les transports publics, un système de réservation pour les heures de pointe et augmentation des capacités.

## **2. Dans quelle mesure trouvez-vous que les sept principes de base définis pour la tarification de la mobilité sont pertinents et complets (cf. ch. 3 du rapport)?**

Cela nous paraît être une illusion que de respecter ces sept principes. Le fait par exemple que l'ensemble sera neutre financièrement ne sera pas possible pour un usager devant se déplacer exclusivement aux heures de pointes.

De plus la tarification de la mobilité basée sur une harmonisation du financement rail route nous semble remettre en cause certains éléments des fonds financiers FIF (FAIF) et FORTA. Il ne nous semble pas judicieux d'ouvrir un tel débat sur le financement de la mobilité avant la votation sur FORTA. Il pourrait en découler une confusion et donc des craintes infondées dans la population.

Il manque également le rôle des cantons et des communes. Il n'est pas fait mention des collectivités publiques, alors qu'elles assument plus de la moitié des coûts liés à la circulation routière (cf. p. 67 du rapport). Les principes de compensation, d'effet de redistribution et de structure modulaire devraient être liés à cette question.

### 3. Pensez-vous que le tableau matriciel pour:

- a. la route (cf. ch. 5.1 du rapport)

Bien que le tableau mentionné nous semble intéressant, il n'est à ce stade, en amont des réflexions sur la tarification de la mobilité, pas opportun de discuter du détail des modalités d'application. Il est beaucoup plus important de discuter sur les grands principes et les répercussions économiques et sociales.

- b. le rail (cf. ch. 5.3 du rapport)

Idem paragraphe précédent

### 4. Que pensez-vous de la systématique des modèles (du plus simple au plus complexe) pour

- a. la route?

Nous réitérons notre avis sur le fait qu'il n'est pas opportun de discuter à ce stade du mode opératoire de la tarification. **Nous désapprouvons un débat public sur ces thèmes avant la votation sur FORTA.**

Le système de tarification futur devra être simple et permettre un accès direct et facile à la mobilité. Les coûts des systèmes de contrôle devront être maîtrisés et donc marginaux. Par ailleurs une redevance kilométrique indirecte existe déjà par la consommation de carburant des véhicules et par là les taxes sur les huiles minérales.

Dans les modèles proposés, il manque une indication claire sur la modulation de la tarification aux heures de pointes. Il semble que certains modèles ne soient pas en capacité d'adapter les tarifs. Ce qui n'est pas cohérent avec l'objectif principal de l'étude. Des vignettes spécifiques aux heures de pointes sont-elles prévues?

Il semble difficile de taxer les routes communales tout en maintenant la philosophie de "ne pas payer plus cher que maintenant". Si une mise en place par étape est envisagée, les tarifs de l'étape antérieure devraient diminuer pour équilibrer les recettes.

La tarification est basée sur les taxes fédérales (vignette, huiles minérales, RPLP, ...) avec le but de ne pas entraîner de contributions supplémentaires pour l'utilisateur. Il convient cependant de permettre une compensation également au niveau des cantons et des communes. Pour les routes cantonales, une possibilité serait de compenser sur la base d'une diminution de la taxe automobile. Pour les communes, nous ne voyons pas de possibilité de compensation.

**Il est également important que ces nouveaux outils de tarification n'entraînent pas un report des autoroutes sur les réseaux cantonaux et communaux.**

- b. le rail?

Le modèle de tarification doit rester simple et être compréhensible pour l'utilisateur. Cela est d'autant plus essentiel dans le domaine des transports publics qui ne bénéficie pas du même niveau de disponibilité que la voiture individuelle par exemple.

Pour cette raison une tarification à l'utilisation type BIBO (Be-in-Be-out) paraît difficile à mettre en œuvre du fait du manque de transparence pour l'utilisateur qu'un tel système engendrerait. En contrepartie une tarification préférentielle aux heures creuses permettrait d'attirer une partie de la clientèle flexible.

#### **5. Que pensez-vous des modèles proposés pour**

Cf. point 4

#### **6. Quel modèle vous semble le plus approprié pour**

Cf. point 4

#### **7. Quelles sont les forces et les faiblesses du modèle selon vous le plus approprié à votre environnement (cf. question 6)?**

Nous trouvons inopportun de débattre d'un tel niveau de détail à ce stade. Nous désirons que les questions plus fondamentales et plus générales soient dans un premier temps débattues et approfondies. Par exemple, quelles sont les conditions cadres essentielles pour flexibiliser les créneaux horaires dans les domaines du travail, de la formation, des loisirs ? Quelles sont les conséquences d'une telle flexibilisation?

#### **8. Quels sont, selon vous, les défis que pose une éventuelle introduction de la tarification de la mobilité et quels en sont les risques? A quoi faut-il prêter particulièrement attention?**

La mesure de tarification de la mobilité n'est au final qu'un outil au service de l'objectif d'une meilleure gestion des réseaux de transports. Le risque est d'introduire des outils contraignants aux usagers, alors que des conditions cadres pour la flexibilisation des heures de travail ou d'autres motifs n'ont pas été mises en place.

Outre le défi de ne pas reporter du trafic sur les réseaux secondaires, il faut particulièrement prêter attention à la répartition des tâches et des coûts entre Confédération, cantons et communes, répartition qui n'est pas, même sur le principe, abordée dans ce rapport. Par ailleurs, nous sommes d'avis qu'il serait opportun de mettre sur pied d'égalité en matière d'équipement les TIM et les TP en conditionnant la possibilité de réaliser de nouvelles constructions à l'existence d'une desserte TP.

Nous craignons que la tarification se traduise par la localisation d'entreprises le long de voies d'accès faiblement chargées mais également dépourvues de solution en TP. Il convient d'éviter que la tarification se traduise par une répartition modale en faveur des TIM.

#### **9. Que pensez-vous de l'idée de projet pilote pour la tarification de la mobilité?**

Il est essentiel de traiter les conditions cadres sociales et économiques en amont. Dans le cas contraire, l'acceptabilité dans la population sera très faible.

**10. Le rapport prévoit, en contrepartie de l'introduction d'une redevance liée au kilométrage, de remplacer progressivement les redevances existantes (compensation). Il serait également envisageable d'introduire une redevance liée au kilométrage en plus des redevances existantes, et de la rembourser à titre de mesure incitative (remboursement forfaitaire, par ex. via une réduction des primes d'assurance-maladie). Que pensez-vous de cette idée?**

La question doit être précisée. S'agit-il de redistribuer les recettes supplémentaires à celles de la vignette et des huiles minérales dans d'autres domaines. Nous privilégions une réaffectation de ces recettes supplémentaires à la route. En effet, les discussions actuellement en cours en lien à l'initiative "Vache à lait" et à FORTA montrent à quel point ce sujet est sensible.

Nous estimons qu'une compensation complète n'est pas un objectif absolu, notamment vu les charges croissantes, directes ou indirectes, des entités publiques pour développer et gérer la mobilité dans notre pays.

**La compensation et le remboursement forfaitaire ne doivent pas se faire au détriment des cantons et des communes.**

**11. Avez-vous d'autres remarques?**

Cf. points a) à d).

Nous vous remercions de nous avoir consulté et vous prions d'agréer, Madame la Conseillère fédérale, l'assurance de notre considération distinguée.

Neuchâtel, le 31 août 2015

Au nom du Conseil d'Etat:

*La présidente,*  
M. MAIRE-HEFTI

*La chancelière,*  
S. DESPLAND