

16 février 2020, 23h12

20.120

Interpellation Clarence Chollet**Le canton de Neuchâtel entend-il se profiler sur le thème de la tarification intelligente de la mobilité ?***Contenu :*

Face aux défis actuels et futurs de la mobilité et à la volonté annoncée de la Confédération d'effectuer des essais pilotes de « mobility pricing », nous aimerions poser au Conseil d'État les questions suivantes :

1. *Le canton a-t-il fait part au Conseil fédéral de son intérêt pour la participation aux projets pilotes liés à la tarification de la mobilité ? Si oui, pour quel projet ?*
2. *Le canton a-t-il identifié les avantages et inconvénients liés au mobility pricing et, si oui, quelles mesures ont été examinées et quelles sont les conclusions ?*
3. *Plus généralement, quel rôle le canton souhaite-t-il jouer dans le cadre de la tarification de la mobilité ?*
4. *Des échanges ou discussions existent-ils à ce sujet avec les communes ?*
5. *Si aucune des démarches citées ci-devant n'a été menée, le canton réfléchit-il tout de même à une stratégie sur le long terme pour une tarification équitable et pérenne de la mobilité individuelle, en sachant que les taxes sur les carburants et les systèmes récompensant financièrement les conducteurs de voitures moins polluantes deviendront obsolètes lorsque la mobilité individuelle sera sortie des énergies fossiles ?*

Développement :

Les enjeux et défis à venir en termes de mobilité ne sont plus à démontrer : la croissance démographique et des habitudes de mobilité toujours plus renforcées mettent une pression importante sur l'entier du réseau routier, ferroviaire et de transports publics. Ceci avec des effets extrêmement marqués sur l'environnement et la santé. Aujourd'hui, les transports représentent 39% de l'entier des émissions CO2 en Suisse, une proportion qui est appelée à augmenter ces prochaines années.

En 2014, les prestations de transport atteignaient en Suisse 127,6 milliards de voyageurs-kilomètre, dont 74% est à imputer au trafic individuel motorisé (TIM). Les prestations de transport sur route et sur rail augmenteront de près d'un quart entre 2010 et 2030¹, et il faut s'attendre à une augmentation de 25% du transport de voyageurs et de 37% du transport de marchandises d'ici à 2040². Cette croissance concernera en particulier les zones urbaines et entraînera des problèmes de capacité, une hausse des coûts ainsi qu'une augmentation des conséquences négatives externes (bruit, pollution, accidents, mitage du territoire, pertes économiques). Ceci notamment en heures de pointe, lorsque le réseau est surutilisé.

À la lumière de ces constats, le Conseil fédéral a lancé en 2012 un vaste plan d'étude sur la tarification de la mobilité, avec le double objectif d'identifier si :

1. *la demande en mobilité peut être influencée par le prix et si ;*
2. *la répartition actuelle des coûts de la mobilité entre les utilisateurs et le secteur public est juste et efficace.*

Ce plan a abouti à un premier rapport stratégique en juin 2016³, dans lequel le Conseil fédéral a détaillé les voies qu'il entendait suivre à ce sujet. En substance, cette stratégie prévoit notamment que, dans les régions touchées par des surcharges de trafic particulièrement importantes, deux tarifs kilométriques différents devraient être appliqués : un tarif majoré aux heures de pointe et un tarif minoré aux heures creuses.

Ce système a été appliqué théoriquement à la ville et l'agglomération de Zoug⁴ afin d'homogénéiser la répartition du trafic et de réduire, voire d'empêcher la surcharge des systèmes de transport. Il en ressort que, aux heures de pointe du matin et du soir, le volume de trafic a pu être réduit de 9% à 12% pour le TIM et de 5% à 9% dans les transports publics.

¹Conseil fédéral, Rapport stratégique sur la tarification de la mobilité 2016, pp. 7 et 8.

²DETEC, Tarification de la mobilité, 13 décembre 2019 (« Rapport TM 2019 »), p. 3.

³Conseil fédéral, Rapport stratégique sur la tarification de la mobilité 2016, disponible sur <https://www.astra.admin.ch/astra/fr/home/themes/mobility-pricing.html>

⁴Office fédéral des routes, Tarification de la mobilité – Analyse d'efficacité fondée sur l'exemple de la région de Zoug, rapport final, disponible sur [https://www.astra.admin.ch/dam/astra/fr/dokumente/abteilung_direktionsgeschaefteallgemein/mobility-pricing-wirkungsanalyse-zug.pdf.download.pdf/Tarification%20de%20la%20mobilit%C3%A9%20%E2%80%93%20Analyse%20d%E2%80%99efficacit%C3%A9%20fond%C3%A9e%20sur%20l%E2%80%99exemple%20de%20la%20r%C3%A9gion%20de%20Zoug.%20rapport%20final%20\(en%20allemand\).pdf](https://www.astra.admin.ch/dam/astra/fr/dokumente/abteilung_direktionsgeschaefteallgemein/mobility-pricing-wirkungsanalyse-zug.pdf.download.pdf/Tarification%20de%20la%20mobilit%C3%A9%20%E2%80%93%20Analyse%20d%E2%80%99efficacit%C3%A9%20fond%C3%A9e%20sur%20l%E2%80%99exemple%20de%20la%20r%C3%A9gion%20de%20Zoug.%20rapport%20final%20(en%20allemand).pdf)

Dans l'ensemble, les usagers ne devraient pas payer davantage avec ce système de tarification de la mobilité, mais différemment. Ainsi, les impôts et redevances perçus pour le TIM, ainsi que les revenus générés par les recettes provenant de la vente de billets ou d'abonnements de transport public sont remplacés par une redevance liée aux prestations. Avec ce système et en termes financiers, les ménages très peu flexibles pourraient avoir un surcoût d'au maximum 1% du revenu brut, alors que ceux bénéficiant d'une grande souplesse au niveau des horaires pourraient réaliser des économies égales à 1,2% du revenu brut.

Ces tests et expériences ayant été appliqués de façon théorique, il est maintenant intéressant que des projets pilotes et expériences réelles soient menés, ceci a fortiori dans la mesure où les engorgements sur les réseaux de transport sont un défi majeur pour les cantons et les communes. Le Conseil fédéral a donc souligné que si une région ou une commune 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. Des modifications législatives sont en cours d'élaboration pour permettre, juridiquement, ces projets pilotes en adoptant les bases légales nécessaires.

Ces études pratiques devraient également permettre de garantir l'acceptabilité sociale du système qui serait mis en place, afin d'éviter que les parts de la population les plus défavorisées n'en ressortent pénalisées. Dans la mesure où l'analyse menée n'a pas explicitement pris en compte la question du transfert modal et de l'utilité de la tarification de la mobilité dans ce cadre, il est central que les projets pilotes menés portent aussi sur ce sujet, ceci d'autant plus que l'un des trois objectifs du projet de tarification de la mobilité consiste à réduire l'impact environnemental du trafic.

La tarification de la mobilité doit notamment viser à augmenter l'attractivité, par le prix, des transports publics par rapport aux TIM. Elle doit aussi impérativement permettre de lisser les pics de mobilité avant de construire ou d'agrandir des infrastructures de transport. Ce faisant, tant les montants des investissements que les impacts de nouvelles infrastructures sur l'environnement, la nature et le paysage (morcellement, pertes d'habitat pour la faune, pertes en termes de surfaces agricoles, etc.) peuvent être diminués, voire exclus. Dans l'ensemble, il est impératif de repenser la mobilité afin d'en éviter la croissance sans limite.

Mais revoir la tarification de la mobilité devient également essentiel pour une autre raison, plus réjouissante cette fois : la transformation du parc automobile, qui devient de plus en plus durable et efficient. Si l'on veut atteindre nos objectifs de neutralité carbone ou de société à 2'000 watts d'ici à 2050 (voire plus tôt), il est incontestable que le parc automobile devra devenir entièrement durable d'ici à quelques décennies. Or, le système actuel de tarification (à travers la taxe sur le carburant) deviendra caduc, même les recettes de notre taxe automobile fondront. Ainsi, il paraît essentiel de définir une stratégie rapidement, que ce soit dans le cadre du « mobility pricing » avancé par la Confédération ou dans un cadre cantonal.

Signataire : C. Chollet

Réponse écrite du Conseil d'État, transmise aux membres du Grand Conseil le 31 mars 2020

La tarification de la mobilité (ou mobility pricing) s'applique à tous les modes de transports et vise différents objectifs. Pour certains, il s'agit principalement de réduire les pics d'affluence sur les réseaux routiers et ferroviaires aux heures de pointe. Pour d'autres, il s'agit de baisser la demande en mobilité, d'assurer le financement des infrastructures ou encore, de promouvoir les transports publics avec une réduction des atteintes environnementales à la clé.

Comme expliqué dans le développement de l'interpellation, l'objectif de la Confédération est d'aller progressivement vers une tarification de la prestation de transport, basée sur le kilométrage parcouru, en lieu et place du système actuel de taxes et d'impôts, basé sur la consommation de carburants. L'OFROU mène donc une étude au niveau national avec un essai appliqué à la région de Zoug, qui vient de s'achever et dont les résultats théoriques encouragent la Confédération à poursuivre ses travaux.

Le Conseil d'État est convaincu que l'innovation et le développement sociétal pousseront notre canton à adopter à moyen terme des modèles intelligents de mobilité. Il souhaite accompagner au mieux l'évolution sociétale en la matière et entend donc participer aux réflexions de la Confédération. Sachant que le besoin et le type de mobilité dépendent fortement du fait que l'on se trouve en région urbaine, péri-urbaine ou rurale, il faudra notamment s'assurer que lesdites réflexions prennent en compte les différentes typologies au sein des régions considérées.

Dans le cas de l'essai de l'OFROU, il faut relever que la région de Zoug a été choisie avant tout parce que le périmètre d'étude était de taille modeste, bien délimité, non sujet à du trafic frontalier et dont l'infrastructure de base est bien développée. L'origine des engorgements est, dans cette région, avant tout associée à la haute densité d'emplois au regard de la densité de population

résidente, soit plus de 100'000 emplois pour un peu plus de 120'000 habitants. Ces critères ne sont pas réunis dans le canton de Neuchâtel. Les problèmes d'engorgement temporaire sur le réseau routier sont ici autant le fait du trafic exogène qu'endogène aux agglomérations principales.

En l'état, il n'est pas prévu de projet pilote de mobility pricing sur notre territoire. En effet, avant d'étudier de nouvelles règles de financement de la mobilité, il y a lieu de s'assurer que notre réseau routier et ferroviaire soit complet et opérationnel. Ce qui sera le cas avec la concrétisation du RER neuchâtelois et des contournements routiers du Locle et de La Chaux-de-Fonds à l'horizon 2035.

C'est pourquoi, le Conseil d'État n'a pas à ce jour approché les communes sur cette thématique et ne dispose pas d'une évaluation des avantages et des inconvénients propres à un projet cantonal de tarification de la mobilité.

En conclusion, le Conseil d'État estime que les technologies en développement offrent des perspectives intéressantes mais ne pense pas lancer de projet pilote en matière de mobility pricing tant que les infrastructures de base au niveau ferroviaire (Ligne directe RER et jonction Corcelles-Bôle) et routier (contournements du Locle et de La Chaux-de-Fonds) ne sont réalisées comme prévu dans la stratégie Mobilité 2030 soutenue par 84 % de notre population. Un tel projet pilote en lien aux infrastructures actuelles n'apporterait de plus pas de résultats utilisables pour le moyen terme vu le changement de paradigme à venir en matière d'infrastructure de mobilité.