

Avenir de la mobilité : taxer, mais encore ?

01.06.2015

D'un coup d'oeil

Le Conseil fédéral lance la procédure d'audition pour son rapport sur la tarification de la mobilité. L'un des principaux objectifs est d'influencer la demande de mobilité du côté du trafic individuel et des transports publics. Un autre objectif est de mieux utiliser les capacités actuelles de la route et du rail. *economiesuisse* salue le fait que la Confédération réfléchisse à une politique des transports tournée vers l'avenir et qu'elle tienne compte du rail et de la route, à part égale, dans ses réflexions. Cela dit, la solution présentée manque de souffle, car elle ne tient pas compte de l'acceptation nécessaire, des défis en matière de financement des infrastructures ni de tendances technologiques importantes dans le domaine de la mobilité.

Selon son projet de tarification de la mobilité, le Conseil fédéral espère influencer la demande de mobilité au moyen de redevances liées à l'utilisation, pour optimiser l'utilisation des infrastructures routières et ferroviaires. C'est un fait qu'une utilisation plus efficace serait judicieuse sous l'angle économique, mais les priorités sont mal définies. La question du financement doit être au centre des réflexions selon *economiesuisse*. Le système actuel de financement des transports renferme des incitations inopportunes et manque de transparence. C'est notamment le cas parce qu'il ne tient pas suffisamment compte du principe de causalité. Quant à la tarification de la mobilité, elle doit avant tout être un instrument de financement d'avenir, dont le but est de maintenir les performances des infrastructures de transport.

Le rapport du Conseil fédéral ne va pas assez loin. La numérisation n'épargnera pas la mobilité. Des véhicules autonomes circuleront sur nos routes sous peu. La tendance au partage a pour effet qu'un nombre croissant d'individus renoncent à posséder une voiture et utilisent des véhicules en commun. De nouveaux prestataires privés vendent aux usagers des prestations de mobilité qui ne sont plus liées à un véhicule ou à un mode de transport donné. Les transports publics et le trafic individuel vont converger en « transports publics individualisés » que l'on pourra solliciter via son smartphone.

Un nouveau paradigme a vu le jour, les « services de mobilité ». Dans cette nouvelle ère, le trafic est de plus en plus organisé par le secteur privé. Des acteurs apparaîtront avec de nouveaux modèles d'affaires qui paveront la voie vers la mobilité de demain. Le débat sur UBER n'en est qu'à ses balbutiements. Dans ce contexte, l'État doit redéfinir son rôle et doter la tarification relative à l'utilisation des infrastructures de nouvelles bases. Il s'agit de garantir un financement durable des infrastructures également pour la mobilité de demain. Comment mettre à contribution l'utilisateur si ce n'est via une redevance intégrant tous les modes de transport ?

Le Conseil fédéral est bien inspiré de s'intéresser à cette question. Cependant, il n'est que partiellement possible de piloter le trafic grâce à la tarification de la mobilité et ce système ne tient pas compte des évolutions. Il est décisif de trouver des solutions pour un financement des infrastructures de transport durable, transparente et liée à l'utilisation, qui répartisse les charges selon le principe de causalité. Les évolutions technologiques nous donnent la possibilité de repenser l'offre et la demande de mobilité. Pour *economiesuisse*, c'est par là

qu'il faut commencer, et c'est l'approche qui a les meilleures chances de succès dans le débat public.