

Conférence de presse

Présentation de l'étude « Infrastructures de réseau : investir avec efficience »

Mardi 29 juin 2010

Seul le discours prononcé fait foi.

La tarification de la mobilité : une solution à long terme

Hanspeter Rentsch, président de la Commission des infrastructures d'economiesuisse

Mesdames, Messieurs,

Comme c'est le cas des infrastructures dans les domaines de l'énergie et des télécommunications, des infrastructures de transport efficaces et de bonne qualité sont importantes pour des économies florissantes. La Suisse dispose d'excellentes infrastructures ferroviaires. Comme le montrent les classements du World Economic Forum (WEF) relatifs à la qualité des infrastructures ferroviaires, la Suisse se trouve à la pointe depuis plusieurs années. Elle devance le Japon, la France, l'Allemagne et d'autres États comme Hong Kong et le Danemark.

Notre pays occupe aussi une bonne position dans le domaine des infrastructures routières. La majorité des dirigeants d'entreprise interrogés par le WEF considèrent qu'elles sont de bonne voire de très bonne qualité, ce qui place la Suisse entre les troisième et quatrième rangs. La France, Singapour et l'Allemagne nous devancent. À cet égard, il convient de noter que les deux petits États asiatiques que sont Singapour et Hong Kong figurent dans le peloton de tête en ce qui concerne la concurrence internationale entre places économiques. Certains pays émergents investissent dans des infrastructures modernes et rattrapent leur retard. Ces pays peuvent sauter des étapes de l'évolution technologique et mettent sous pression les pays industrialisés.

La politisation du processus de financement constitue un défi supplémentaire pour les pays dont les infrastructures doivent être renouvelées. Les ressources doivent être mises à disposition aujourd'hui alors que la population bénéficiera des investissements seulement à l'avenir. Aussi le financement de l'entretien des infrastructures n'est-il guère attrayant pour les milieux politiques. En Suisse, le système de financement des transports se caractérise par sa grande complexité. D'une part, les dépenses sont couvertes par les recettes affectées de l'impôt sur les huiles minérales, de la RPLP, de la vignette autoroutière et du pour mille de TVA, d'autre part, ces secteurs reçoivent des ressources de la caisse générale de la Confédération. L'utilisation des ressources est particulièrement compliquée. Il existe notamment un transfert élevé (près de 2 milliards de francs par an) de recettes de la fiscalité routière aux autres modes de transport.

Le degré d'autofinancement du rail avoisine deux tiers. Ce taux est insuffisant dans la mesure où la route représente 80 % des transports de personnes et près de 60 % des transports de marchandises. Les infrastructures routières revêtent une importance encore plus grande pour le trafic national. Le financement croisé et la non-application du principe de causalité sur le plan de l'utilisation sont des problèmes fondamentaux. En effet, un service est surutilisé lorsque son prix ne reflète pas complètement les coûts correspondants.

C'est le cas des routes, mais surtout du rail. Le prix payé par les utilisateurs ne couvre pas totalement les coûts occasionnés. On constate par exemple la surcharge de certains tronçons routiers et lignes ferroviaires aux heures de pointe ou encore les difficultés des CFF en termes de revenu au vu de l'augmentation des kilomètres parcourus par les titulaires d'un abonnement général. Economiesuisse réitère une mesure réclamée de longue date, celle d'une meilleure prise en compte du principe de causalité pour le financement. Il est urgent de corriger le système actuel, excessivement enchevêtré et source de distorsions. Ainsi, les goulets d'étranglement du côté des capacités entraîneraient une augmentation des coûts d'utilisation et les flux de trafic pourraient être optimisés à certains endroits et à certaines heures.

Une solution possible serait l'abandon du mécanisme actuel de financement, très complexe, pour passer à une tarification de la mobilité, qu'il ne faut pas confondre avec un péage routier. La tarification de la mobilité concernerait tous les moyens de transport et remplacerait les taxes actuelles. Elle suppose l'introduction de taxes pour l'utilisation des infrastructures et des services pour le trafic individuel **et** les transports publics. Une personne qui se déplace beaucoup, paierait beaucoup, une personne qui circule peu, paierait peu. Il ne faut en aucun cas introduire un péage routier sous couvert de tarification de la mobilité, comme cela a été le cas aux Pays-Bas. Les systèmes de tarification focalisés sur un seul moyen de transport ne contribuent pas à résoudre durablement les problèmes de capacité et sont désavantageux sur le plan de l'efficience.

Néanmoins, une approche intégrative, comme la tarification de la mobilité, est efficace à long terme pour la politique des transports. Le rail **et** la route fournissent des services importants en termes de mobilité. La route contribue à la flexibilité des transports pour les marchandises de petite taille, tandis que le rail soutient judicieusement le transport de marchandises lourdes, volumineuses et dangereuses sur de longues distances.

Le financement selon le principe de causalité permet une utilisation optimale des capacités. Dans l'éventualité de l'introduction d'une tarification de la mobilité, il est également crucial de supprimer d'autres charges (fiscales) pesant sur la mobilité et de prendre en compte les coûts de perception. Ces derniers ne devraient pas être supérieurs à l'utilité du dispositif. Les coûts de perception sont particulièrement élevés lorsque le nombre de véhicules ou d'acteurs soumis à la taxe est faible ou que le système est coûteux. Les dispositifs mis en place en Norvège et à Londres ne sont pas de bons exemples.

En guise de résumé, on peut dire que :

- En ce qui concerne les infrastructures ferroviaires, la Suisse est très bien positionnée, mais il existe un certain besoin de rattrapage du côté de la route.
- Le financement devrait être simplifié et aménagé selon le principe de causalité.

La tarification de la mobilité serait une solution pour remplacer le système actuel à condition d'intégrer tous les moyens de transport. Il convient de refuser un péage routier masqué ou une tarification de la mobilité qui ne s'appliquerait qu'à la route, car ils renchériraient les transports et compliqueraient encore le système.