

Hopfenweg 21
PF/CP 5775
CH-3001 Bern
T 031 370 21 11
info@travailsuisse.ch
www.travailsuisse.ch

DETEC
Madame Simonetta Sommaruga
Cheffe du Département
Palais fédéral
Berne

Courriel : vernehmlassungen@astra.admin.ch

Berne, le 6 avril 2021

Loi fédérale sur les projets pilotes de tarification de la mobilité. Consultation.

Madame la Conseillère fédérale,
Madame, Monsieur,

Nous vous remercions de nous donner la possibilité d'exprimer notre avis sur ce projet et c'est bien volontiers que nous vous le faisons parvenir. Avant d'entrer plus en détail sur le projet de loi fédérale, nous émettons des considérations générales incluant un certain nombre de principes qui devraient servir de cadre de référence dans lequel devraient s'inscrire les projets pilotes de tarification de la mobilité.

1. Considérations générales

- Les enjeux de mobilité durable ne se résument pas aux surcharges de trafic dans les agglomérations mais nécessitent, avec l'objectif de neutralité carbone d'ici 2050, de revoir complètement le système d'imposition avec la disparition à moyen terme des recettes issues de la taxation des carburants en raison de l'électrification progressive mais rapide du parc automobile. C'est pourquoi Travail.Suisse considère qu'il faut préparer un nouveau cadre national de la tarification de la mobilité. Il faut dès lors actualiser le rapport de la tarification de la mobilité. Stratégie de résolution des problèmes de circulation sur la route et le rail en Suisse de juin 2016.
- L'électrification du parc automobile ne résoudra toutefois pas le problème des surcharges de trafic en particulier dans les agglomérations urbaines en raison de la poursuite de manière générale de l'augmentation du trafic. C'est pourquoi, un transfert modal vers les transports publics (RER et bus) est inévitable. Afin d'éviter des surcharges excessives à certaines heures de la journée, un système de redevance en fonction des pics de fréquentation est une option à approfondir.
- Sur le fond, le principe de payer selon l'utilisation effective « pay as you use » est justifié en ce sens que la mobilité entraîne des coûts externes importants pour la collectivité et qu'une

réflexion doit avoir lieu sur le fait de devoir payer aussi en fonction des prestations consommées. Dans ce sens, on devrait davantage payer les prestations de mobilité selon la consommation que l'on en fait, au même titre par exemple que la consommation d'eau ou d'électricité. Cette façon d'aborder la question devrait nous rendre plus responsables et réfléchis et limiter les déplacements inutiles. Mais ce principe ne peut s'appliquer comme tel sans facteur correctif d'ordre social et territorial car il faut prendre en considération différents facteurs déterminants, principalement le niveau de revenu, les horaires de travail et le lieu d'habitation.

- La tarification de la mobilité ne peut être qu'une réponse partielle aux trois principaux défis liés à la route et au rail (problèmes accrus de capacité, hausse des coûts et augmentation des effets externes). L'objectif doit aussi être de réduire la mobilité par des instruments complémentaires d'aménagement du territoire et de création d'emplois dans les régions décentrées.
- La crise de la Covid-19 a réduit la mobilité en raison des périodes de confinement et semi-confinement. Le développement du télétravail y a contribué. On peut formuler l'hypothèse que, même avec un retour à la normale, la part du télétravail va demeurer plus élevée qu'avant la crise mais n'atteindra sans doute pas un niveau apte à décharger suffisamment la surcharge du trafic aux heures de pointe. Toutefois, les prévisions de 2016 dont fait état le rapport explicatif du projet à la page 4 sous point 1.1, en prévoyant une augmentation de 25% du transport des voyageurs et de 37% du transport de marchandises d'ici 2050, devraient faire l'objet d'un réexamen suite à la crise de la Covid-19 et de changements de fond dans la société (développement du télétravail, neutralité carbone, accent mis sur la consommation locale et durable etc.)

2. Appréciation du projet de loi

Avant de créer éventuellement une base constitutionnelle et légale générale sur la tarification de la mobilité, Travail.Suisse considère qu'il est opportun de faire un certain nombre d'expériences sur ce sujet via des projets pilotes de tarification de la mobilité au niveau des communes, des villes et des cantons. Ce sont en particulier les effets sur la demande de transport et le comportement en matière de mobilité qui doivent être soigneusement examinés.

Mais, en tant qu'organisation faîtière indépendante des travailleurs et travailleuses, Travail.Suisse analyse ce projet de loi non seulement sous l'angle de la politique des transports et environnemental mais aussi en prenant particulièrement en considération les aspects sociaux ; car la nécessaire modification des comportements de mobilité dans une perspective de durabilité ne sera couronnée de succès que si elle ne défavorise pas certaines catégories de la population. Sans des mesures de compensation sociale, de nouvelles redevances tarifaires sur la mobilité ne bénéficieront pas d'une adhésion et d'un soutien suffisants d'une partie de la population.

C'est pourquoi, Travail.Suisse propose d'inclure dans ce projet de loi fédérale limitée dans le temps sur les projets pilotes de tarification de la mobilité les principes directeurs suivants :

2.1 Principes directeurs à intégrer

► Prise en compte de l'ensemble des mesures de gestion du trafic

L'application de systèmes tarifaires différenciés selon l'heure et le lieu ne devrait intervenir que si manifestement d'autres mesures de gestion de trafic couplées avec des instruments pour la promotion des transports publics (par ex. pôles d'échange, politique de stationnement dans les centres urbains etc.) ne suffisent pas. Appliquer des systèmes tarifaires différenciés pourrait avoir comme effet pervers de renoncer à prendre ou développer des mesures ou instruments plus traditionnels de gestion du trafic.

► Mesures de compensation sociale.

L'application de systèmes tarifaires différenciés n'est acceptable qu'avec des mesures d'accompagnement sociales. Si une tarification de la mobilité se mettait en place, cela ne doit pas aggraver les inégalités socio-économiques déjà fortes. Certes, la réglementation proposée prévoit d'analyser les effets de la tarification de la mobilité sur la répartition spatiale et sociale. Mais déjà au niveau des projets pilotes (en tout cas ceux qui prévoient un assujettissement obligatoire à la redevance), il faut aller au-delà de l'analyse et prévoir des compensations de type social. Le rapport explicatif consacre certes un paragraphe sur les conséquences sociales (point 3.4, p. 13), Mais son énoncé est très décevant dans la mesure où il indique que cela entraînera des coûts pour certains usagers mais qu'ils sont inévitables et que, comme on aura une atténuation des problèmes locaux de circulation, le bilan sera positif pour les usagers.

Pourtant, selon le rapport de 2016 (p. 38), la proportion d'employés bénéficiant d'horaires flexibles varie fortement en fonction du secteur économique : la fourchette va de 13,7 % dans la restauration à 75,3 % dans les branches du crédit et des assurances. Les hommes ont plus souvent des horaires flexibles que les femmes (49,3 % contre 34,7 %). En d'autres termes, sans mesures compensatoires ou changements dans les horaires de travail, la tarification de la mobilité aggravera les inégalités déjà existantes entre bas/moyen revenus et revenus élevés et même entre les hommes et les femmes. Aux mesures d'accompagnement proposées dans le rapport de type écologique (p. 38), comme l'acquisition de vélos électriques à prix réduit ou des places de parc moins chères en cas de co-voiturage, il faut ajouter aussi des mesures de type social (par ex. baisse des coûts de garde pour les enfants pour les bas revenus, repas gratuits pour les enfants en cas d'horaire continu, compensation financière par l'employeur pour les employé-e-s ne pouvant pas adapter les horaires de travail etc.).

Nous demandons dès lors de prévoir une compensation sociale dans le projet de loi en prévoyant qu'une partie des recettes qui seront issues d'un système tarifaire différencié soit affectée pas seulement aux besoins des transports dans le secteur d'origine du trafic concerné par le projet pilote mais aussi pour compenser l'augmentation des coûts pour certains usagers (bas revenus, personnes n'ayant pas le choix de leurs horaires ou ne pouvant pas faire de télétravail etc.).

Nous proposons dès lors de modifier l'alinéa 2 de l'Article 22 Utilisation des recettes générées par la perception de la redevance en ajoutant la formulation ci-après (en italique gras).

Article 22, alinéa 2 : les excédents devront être utilisés pour les besoins des transports dans le secteur d'origine du trafic concerné par le projet pilote ***et pour compenser socialement l'augmentation des coûts pour certains usagers qui ont des bas revenus ou qui n'ont que peu de flexibilité dans leurs horaires de travail.***

Nous aimerions rappeler tout de même qu'il est délicat, en l'absence de base constitutionnelle, de contraindre des usagers à payer une redevance de mobilité même si c'est dans le cadre d'un projet pilote limité dans le temps. En effet, l'article 82, al. 3, Cst. dispose que l'utilisation des routes publiques est exempte de taxes et que la compétence pour des exceptions octroyée aux Chambres fédérales ne s'étend pas à des exceptions prévoyant la perception d'une taxe dans le périmètre tel que toute une région, ville ou commune ni à des exceptions à la gratuité de l'utilisation pendant un certain temps. Cela plaide d'autant plus pour affecter une partie des recettes des projets pour les usagers contraints de s'en acquitter dans le périmètre de tels projets.

En vous remerciant par avance de réserver un bon accueil à notre réponse, nous vous adressons, Madame la Conseillère fédérale, Madame, Monsieur, nos salutations distinguées.



Adrian Wüthrich, président de Travail. Suisse



Denis Torche, responsable
du dossier service public