



## CONSEIL D'ETAT

Château cantonal  
1014 Lausanne

Madame la Conseillère fédérale  
Doris Leuthard  
Cheffe du Département fédéral de  
l'environnement, des transports, de  
l'énergie et de la communication  
Palais fédéral  
3003 Berne

Réf. : MFP/15018862

Lausanne, le 9 septembre 2015

**Procédure d'audition fédérale :  
Projet de rapport stratégique sur la tarification de la mobilité  
Stratégies de résolution des problèmes de trafic routier et ferroviaire en Suisse**

Madame la Conseillère fédérale,

Nous vous remercions de nous avoir consultés sur le projet de rapport stratégique sur la tarification de la mobilité.

Vous trouvez en annexe notre réponse au questionnaire concernant la procédure d'audition susmentionnée et nous vous communiquons ci-après les points principaux de notre détermination.

### **Préambule**

Nous saluons cette réflexion stratégique visant à la résolution des problèmes de capacité des réseaux de transport, tout en relativisant la nécessité de donner suite dans un avenir proche à la question de la tarification de la mobilité, en regard des priorités véritables que sont les besoins actuels et à venir en matière de desserte et de modernisation des infrastructures.

En particulier, nous relevons l'ambiguïté du rapport sur le caractère exclusif de cet objectif, à savoir le lissage des pics de demande en vue d'une utilisation plus homogène, donc mieux étalée dans le temps, des infrastructures de transport existantes. Bien que cet objectif soit explicitement affirmé dans le chapitre 2, nous constatons à de nombreux autres endroits du texte (par ex. aux chapitres 3, 7.1 ou encore 11) qu'un objectif plus ambitieux n'est pas totalement écarté sans être clairement évoqué : celui de diminuer la consommation de prestations de mobilité à travers le remplacement de systèmes forfaitaires (vignette, impôt sur les véhicules automobiles, abonnement général, etc.) par des décomptes liés à la quantité de prestations consommées (c'est-à-dire de kilomètres parcourus).

Il importe de différencier strictement la réduction des pics d'affluence d'un but nettement plus ambitieux, celui de faire payer à l'utilisateur chaque prestation consommée en sortant des modèles forfaitaires, but qui ne manquerait pas de déboucher sur un renchérissement, au moins pour certaines catégories d'utilisateurs, de la mobilité en général.

Cette distinction est importante car nous considérons que le lissage des pics est un objectif qui peut être largement partagé. En revanche, son acceptabilité diminuera drastiquement s'il prépare, préfigure ou annonce la généralisation de redevances liées à l'utilisation, en lieu et place du système actuel comprenant des forfaits.

Le Canton de Vaud souhaite, en cohérence avec la politique fédérale des transports, faire absorber aux transports publics une part aussi élevée que possible de la croissance des besoins de mobilité. L'augmentation de la part modale des transports publics constitue une volonté politique largement partagée à laquelle il est impératif de se référer lors de toute réflexion sur les sujets ayant trait à la mobilité. Il s'agit, dans le cas d'espèce, d'éviter que des mesures visant à lisser les pics d'affluence contribuent par ailleurs à ralentir, voire à inverser, la tendance actuellement favorable de la répartition des modes, évoquées dans le chapitre 1. La politique tarifaire du transport public veut être facile et accessible. La facilité d'usage et un prix connu à l'avance ont jusqu'ici favorisé l'utilisation des transports en commun.

Il est, par ailleurs, regrettable que le rapport n'explore pas une évolution du système actuel, en proposant des mesures incitatives ciblées favorisant par exemple les modèles de partages de voitures, de co-voiturage ou modifiant la structure des abonnements de transports publics. Nous pouvons également regretter que les questions liées aux différents horaires régissant fortement la société (ouverture des magasins et services, écoles, organisation des entreprises) ne soient abordées qu'au chapitre 7 parmi les conséquences. Nous considérons en effet qu'une action efficace contre les problèmes de capacité en général et les pics de demande en particulier doit se déployer également en amont, du côté des activités qui génèrent les besoins de mobilité et en imposent les horaires. Des incitations auprès des employeurs – par exemple dans la mise en place de possibilités de télétravail – ou des encouragements à moduler les horaires des institutions de formation mériteraient ainsi d'être au moins évoquées dans ce contexte.

### **Convergence des stratégies de la mobilité et énergétiques**

Il est dommage que la protection de l'environnement ne soit pas considérée dans l'objectif de la tarification de la mobilité. Cette prise en compte permettrait une réelle application du principe dit de causalité (pollueur-payeur).

Il est à relever qu'il n'est pas démontré qu'une réduction des embouteillages produise des effets bénéfiques pour l'environnement. Par ailleurs, l'utilisation plus efficace des infrastructures routières pourrait conduire à une augmentation globale des prestations kilométriques et par conséquent à une augmentation des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, ainsi que des nuisances sonores. En ce sens, l'établissement de redevances en fonction de la catégorie d'émission constitue une mesure qui doit être renforcée. Cela est d'autant plus important au vu des objectifs de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> fixés par la loi fédérale homonyme.

La *Stratégie énergétique 2050*, élaborée par la Confédération, prévoit des mesures pour réduire la consommation énergétique considérable de la mobilité. Il serait donc inapproprié d'imaginer pouvoir traiter la question des pics de trafic de manière indépendante. Les politiques énergétiques et de mobilité doivent impérativement se coordonner.

En dehors de ces considérations, on peut notamment souligner le fait que le *deuxième volet de la Stratégie énergétique 2050* et les modèles qui figurent dans votre rapport utilisent les mêmes outils financiers pour atteindre leurs objectifs (taxation, remboursement par le biais de l'assurance-maladie) et influencent fortement les mêmes impôts et redevances, principalement la Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) et la Loi sur l'imposition des huiles minérales (LimpMin). Il est donc indispensable, encore une fois, de considérer globalement ces diverses mesures afin d'intégrer l'ensemble dans une stratégie globale où la mobilité constitue un volet important de la politique énergétique. Il serait regrettable que la Confédération se mette à multiplier des taxes et redevances dans tous les domaines alors que l'on prône la simplification administrative.

Pour terminer, le rapport stratégique renonce à des estimations et modélisations quantitatives. Au vu des nombreux paramètres encore inconnus, il est impossible de formuler des évaluations quantitatives pour les modèles présentés.

Selon notre compréhension du dossier, il s'avère que le projet mis en consultation n'implique pour l'instant pas de conséquences financières pour le canton de Vaud. Cependant, les mesures de compensation mentionnées dans le rapport, comme par exemple le remplacement de l'impôt existant sur les véhicules à moteur, pourraient se traduire par une diminution de revenu pour le canton. Il faudra donc, dans tous les cas, que la neutralité financière par rapport à la situation actuelle soit assurée pour le canton. Par ailleurs, il existe également le risque qu'une hausse abusive du coût de la mobilité résulte de ce projet, ce qui serait inacceptable.

En vous remerciant de l'attention portée à la présente, nous vous prions d'agréer, Madame la Conseillère fédérale, l'expression de notre considération très distinguée.

AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

LE PRESIDENT



Pierre-Yves Maillard

LE CHANCELIER



Vincent Grandjean

**Annexe**

- Réponse au questionnaire

**Copies**

- DGMR
- OAE