



Grand Conseil
Secrétariat général
Pl. du Château 6
1014 Lausanne

Interpellation

(formulaire de dépôt)

A remplir par le Secrétariat du Grand Conseil

N° de tiré à part : 20-INT-661

Déposé le : 06.02.20

Scanné le : _____

Art. 115 et 116 LGC L'interpellation est une demande d'explications ou de précisions adressée au CE sur un fait du gouvernement ou de son administration. Elle porte sur une compétence propre ou déléguée du CE et peut être développée oralement devant le GC. Les questions qu'elle contient sont exprimées de telle manière que le CE puisse y répondre et sont suffisamment précises pour qu'une réponse courte y soit apportée dans le délai légal (attention : ne pas demander un rapport, auquel cas il s'agit d'un postulat).

Délai de réponse dès le renvoi au CE : trois mois.

Titre de l'interpellation

Le Canton de Vaud entend-il se profiler sur les rails d'une tarification intelligente de la mobilité ?

Texte déposé

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-kilomètres, 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 densément peuplées 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.

A 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 (i) la demande en mobilité peut être influencée par le prix et si (ii) 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.

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

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

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

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

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 de 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.

* * *

Questions :

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, sur quel projet ?

3. Le Canton a-t-il identifié les avantages et inconvénients liés au mobility pricing et si oui, quelles mesures ont été examinées et quels sont les conclusions ?

⁴ Office 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)

4.Plus généralement, quel rôle le Canton souhaite-t-il jouer dans le cadre de la tarification de la mobilité ?

5.Des échanges ou discussions existent-ils à ce sujet avec les communes et/ou à l'échelle de l'agglomération ?

Commentaire(s)

Conclusions

Souhaite développer



Ne souhaite pas développer



Nom et prénom de l'auteur :

Alice Genoud

Signature :



Nom(s) et prénom(s) du (des) consort(s) :

Signature(s) :

Merci d'envoyer une copie à la boîte mail du Bulletin : bulletin.grandconseil@vd.ch