

Embargo: jeudi, 19 septembre 2013, 11h15

«Mobility pricing: la vérité des coûts dans les transports»

Le système des transports suisse est cher et de plus en plus surchargé. L'offre massivement subventionnée fait croître la demande de mobilité. Pour sortir de cette spirale, Avenir Suisse plaide pour un système de «mobility pricing», c'est-à-dire la stricte application des mécanismes de marché dans le secteur des transports. Par conséquent, le financement doit être pris en charge davantage par les utilisateurs eux-mêmes, les prix différenciés par rapport aux horaires d'usage et les trajets et les investissements faits sur la base d'une analyse coût-bénéfice. Bref: le but, c'est d'établir davantage de vérité des coûts.

Pendant ces dernières années, la demande de mobilité en Suisse a pris une allure bien différente de la croissance démographique et économique. Tandis que la population a crû entre 2000 et 2011 de 10 % et le produit intérieur brut de 21 % (réels), la circulation sur les routes nationales s'est intensifiée de 41 % et sur le rail même de 54 %. Les défauts structurels de la politique des transports pratiquée en Suisse en sont la cause:

1. Le subventionnement important des transports qui encourage la demande, sur le dos des contribuables. Le degré de couverture des coûts du rail se chiffre à 41 % seulement.
2. Un manque de différenciation des prix. Pendant les heures de pointe, les trains sont surchargés, mais le taux d'occupation des trains CFF régionaux atteint à peine 20 % et dans les trains à longue distance 32 %. La circulation routière est, elle aussi, très asymétrique.
3. La politisation des décisions d'investissement qui est responsable d'une mauvaise allocation des fonds. Tandis que le trafic routier est sur le point d'exploser sur les axes principaux du réseau national, presque 9 milliards de francs sont investis dans les voies peu fréquentées.

Pour corriger ce défaut structurel, nous proposons le recours au «mobility pricing», c'est-à-dire la stricte application des mécanismes de marché dans le secteur des transports. Pour cela il faudra que les utilisateurs soient davantage impliqués dans le financement, les prix échelonnés selon les horaires et les trajets parcourus et les décisions d'investissement prises sur la base d'analyses coûts-bénéfices, et non pas selon les caprices politiques du moment. Le «mobility pricing» représente un principe économique basé sur une plus grande vérité des coûts.

Prenant appui sur des études de cas, le présent document de travail montre que le «mobility pricing» a fait ses preuves dans de nombreux pays. Traversée par six voies transalpines, l'Autriche, par exemple, a introduit une taxe de péage pour les tunnels de plus de 5 km de longueur. En Suisse, le tunnel du Saint Gothard se prêterait pour un projet pilote pour l'introduction d'un tel péage. Ainsi, on pourrait faire d'une pierre deux coups: financer son assainissement et réduire les embouteillages fréquents sur ce tronçon. Pour des villes telles que Genève et Zurich un péage-cité pourrait remédier à leur surcharge chronique. La ville de Stockholm, qui a introduit un péage de ce genre en 2006 déjà, pourrait servir de modèle. Au fond, le principe du «mobility pricing» n'est pas complètement méconnu en Suisse: la «Redevance poids lourds liée aux prestations» (RPLP), a engendré depuis 2001 des recettes de 14 milliards de francs, prêts à être investis dans l'infrastructure des transports.

Dans les transports publics, la priorité devrait être l'augmentation des prix pendant les heures de pointe et sur les voies surchargés, notamment entre Genève et Lausanne où Zurich et Berne. À long terme, la suppression de l'AG serait à considérer, car cette «flat rate» incite à la consommation excessive. Premièrement, il faudrait remplacer l'AG senior par un abonnement pour les heures de faible circulation, valable seulement en dehors des heures de pointe. Puis, le degré de couverture des coûts doit être relevé, par exemple à 60 % d'ici 2030.

Le «mobility pricing» est faisable et il peut être appliqué sans distinction à la route et au rail. Son introduction peut se faire graduellement. Ce principe économique permettrait de redimensionner la demande de mobilité, d'améliorer l'utilisation des capacités, de limiter les embouteillages, de réduire les énormes coûts du système des transports et garantir davantage de fair-play dans la consommation de mobilité. Car qui consomme doit payer.

Petit-déjeuner pour la presse:

Jeudi, 19 septembre 2013, entrée dès 08h30, début 09h15, chez Avenir Suisse, Giessereistrasse 5, 8005 Zurich.

Publication (en allemand): «Mobility Pricing: Wege zur Kostenwahrheit im Verkehr», document de travail, Daniel Müller-Jentsch/Frank Bruns/Marco Kauffmann Bossart, septembre 2013, en annexe et disponible en ligne dès 11h15 sur <http://www.avenir-suisse.ch/30223/mobility-pricing/>

Pour plus d'informations:

Daniel Müller-Jentsch, tél.: 044 445 90 14, daniel.mueller-jentsch@avenir-suisse.ch