



Mobility Pricing: Wege zur Kostenwahrheit im Verkehr – Anreize für eine kostengünstige, staufreie und intelligente Verkehrssteuerung, 2013

avenir-suisse.ch/30223
(ouvrage uniquement en allemand)



Grundzüge einer zukunfts-fähigen Verkehrspolitik, in: Ideen für die Schweiz – 44 Chancen, die Zukunft zu gewinnen, 2013

avenir-suisse.ch/fr/23836



Verkehrt: Plädoyer für eine nachhaltige Verkehrspolitik – Bessere Mobilität statt mehr Infrastruktur, 2010

avenir-suisse.ch/171
(ouvrage uniquement en allemand)

Politique des transports à sens unique

Une infrastructure de transport performante et exploitée de manière efficace est d'une énorme importance pour le système de production et de distribution d'une économie. La Suisse dispose sans conteste d'un système de transport de qualité; or, il atteint progressivement ses limites en matière de capacité et de viabilité financière.

L'infrastructure des transports est de plus en plus fréquemment surchargée aux points névralgiques durant les heures de pointe. En Suisse, la réaction à ce phénomène est traditionnellement celle d'un accroissement des capacités. En raison d'un raccordement aux trains et aux bus très développé même dans des régions à faible circulation, le système de transport suisse est extrêmement cher en comparaison internationale. Les investissements par habitant dans l'infrastructure ferroviaire sont sept fois plus élevés qu'en Allemagne.

Mépris des principes économiques

Malgré le développement permanent, le sys-

tème de transport subit une pression croissante. Cette évolution apparemment paradoxale s'explique par de multiples atteintes aux principes économiques fondamentaux, tels que la transparence des coûts et le principe du pollueur-payeur.

– Le transport est subventionné par les contribuables à des montants de plusieurs milliards par an. Les utilisateurs du réseau routier public et du réseau ferroviaire ne couvrent respectivement que 42% et 48% de leurs coûts, tandis que le trafic routier motorisé privé est quant à lui financé à 89% par les usagers. Le subventionnement par l'Etat provoque une surconsommation de la mobilité – avec des conséquences indésirables comme l'étalement urbain, des atteintes à l'environnement, etc.

– L'infrastructure est utilisée de manière très inégale, en raison de l'absence quasi totale d'une différenciation des prix en fonction de l'heure ou du lieu. Ainsi, le taux d'occupation moyen des trains CFF régionaux se monte à 23%, bien que les trains soient régulièrement complètement surchargés durant les heures de pointe.

– Les décisions de réaliser des investissements se fondent souvent sur des réflexions de politique (régionale) à la place de calculs coûts-bénéfices concrets. Il en résulte une mauvaise allocation des ressources, dont découlent des frais énormes.

Jusqu'à présent, la politique n'a déployé que très peu d'efforts pour traiter à la racine les erreurs du système de la politique des transports. La redevance poids lourds liée aux prestations

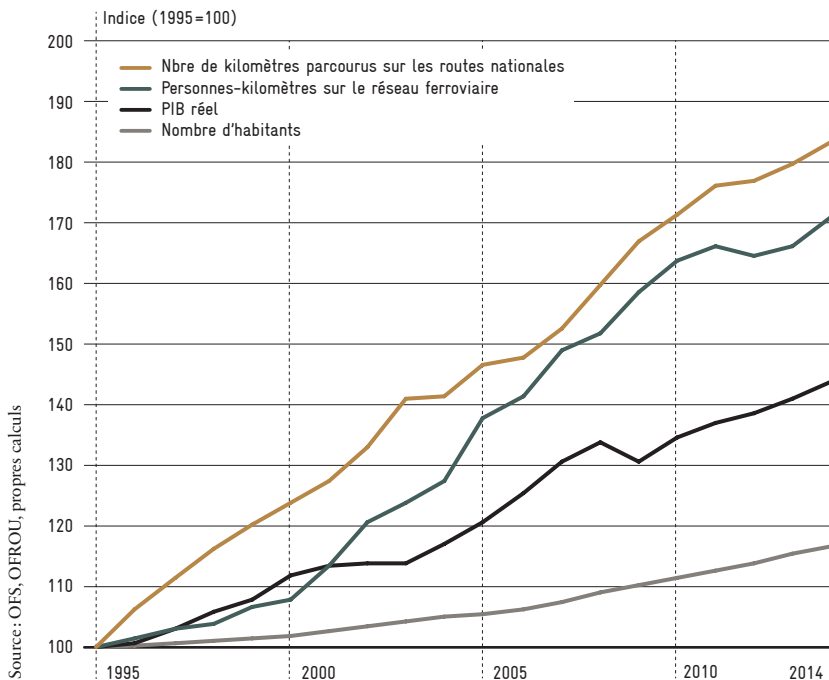
(RPLP) introduite en 2001 est une exception. La votation FAIF acceptée par le peuple en février 2014 établit en revanche un fonds de financement pour l'expansion de l'infrastructure des chemins de fer, mais ne prévoit pas d'augmenter le degré de financement propre du transport ferroviaire.

Des solutions intelligentes, utiles à tous

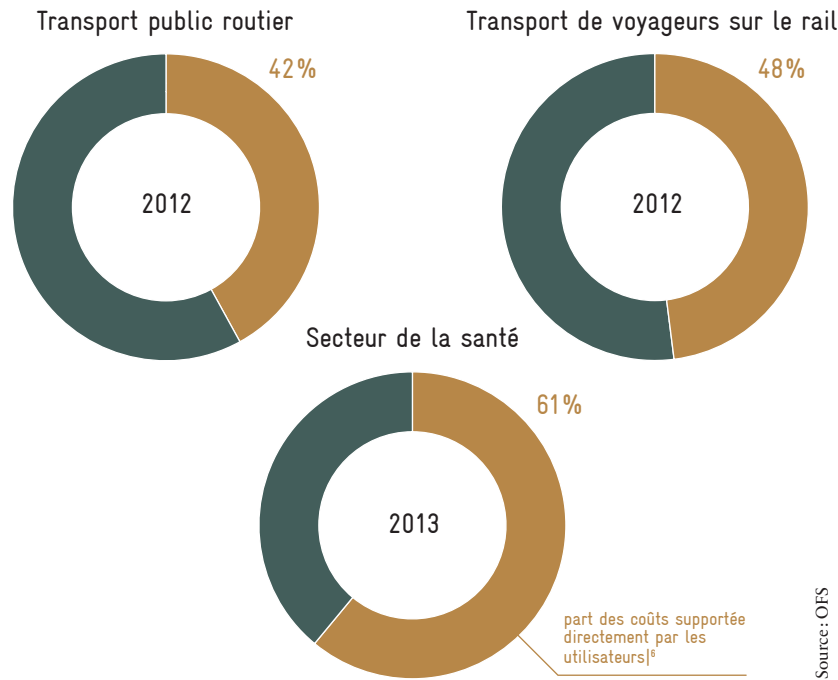
Pour sortir de la spirale de coûts entre renforcement subventionné des capacités et besoins en mobilité croissants, il faudrait davantage recourir à des mécanismes orientés vers l'efficacité, tels que le «mobility pricing». Un plus haut degré de financement par les utilisateurs, des prix différenciés en fonction des horaires et des trajets, ainsi que le renoncement au «cahier des souhaits» fédéral pour les décisions d'investissement en sont des éléments indispensables.

Contrairement à il y a encore 20 ans, le mobility pricing ne peut aujourd'hui plus être rejeté sous prétexte qu'il s'agit d'une solution abstraite et impossible à appliquer. Grâce au progrès technique, les mesures nécessaires pour y parvenir sont devenues moins chères, plus adaptées aux usagers et plus variées. En outre, certains pays ont réalisé des expériences pratiques positives avec le mobility pricing dans l'intervalle: des coûts plus faibles, moins d'embouteillages, une meilleure utilisation des capacités, mais aussi plus d'équité ont permis aux usagers des transports de passer d'un scepticisme initial à une adhésion rapide à ces nouvelles approches. *DH*

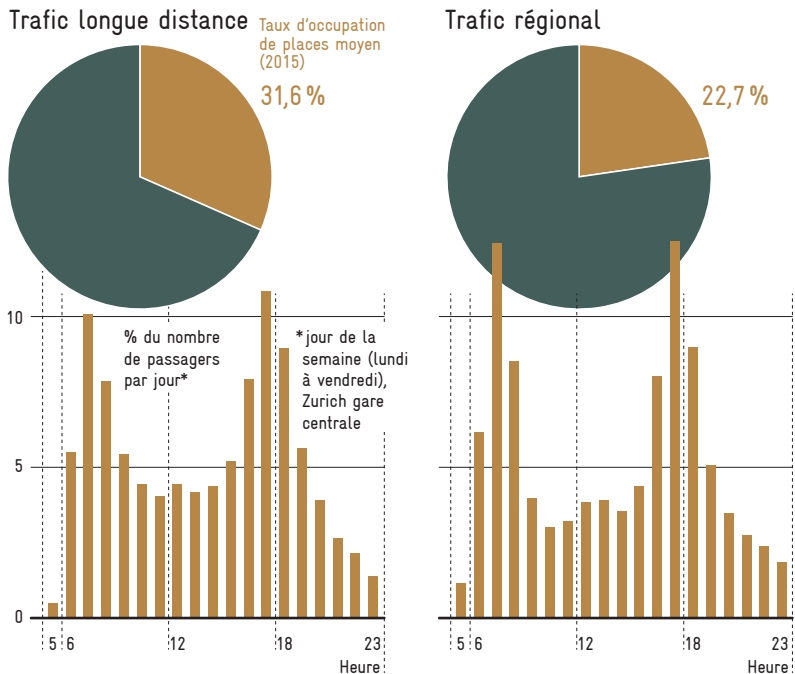
La mobilité croît plus rapidement que la population et l'économie



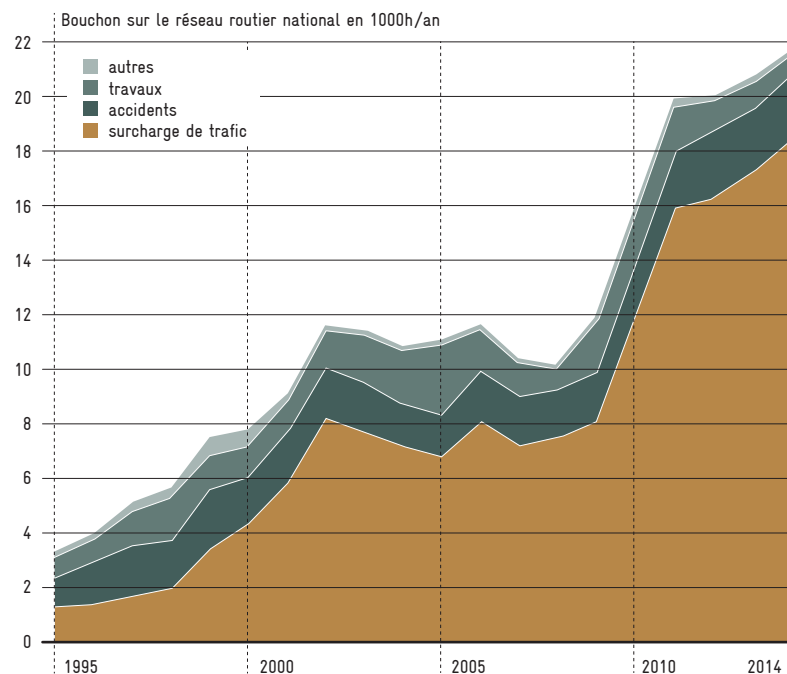
Les TP ont un financement par les usagers plus faible que la santé



Rail: une infrastructure orientée vers les heures de pointe



Route: toujours plus d'embouteillages dus à la surcharge de trafic



1995	Votation 442. Loi relative à une redevance sur le trafic des poids lourds (LRPL). Référendum fac. <input checked="" type="checkbox"/>
27.09.1998	Votation 445. Réalisation et financement des projets d'infrastructure des transports publics. Référendum obl. <input checked="" type="checkbox"/>
18.03.2000	Votation 463. Initiative pour la réduction du trafic. Initiative populaire. <input checked="" type="checkbox"/>
18.05.2003	Votation 498. Pour un dimanche sans voitures par saison. Initiative populaire. <input checked="" type="checkbox"/>
08.02.2004	Votation 504. Contre-projet relatif à l'initiative populaire Avanti. Référendum obl. <input checked="" type="checkbox"/>
24.11.2013	Votation 577. Renchérissement de la vignette autoroutière. Référendum fac. <input checked="" type="checkbox"/>
09.02.2014	Votation 578. Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire. Référendum obl. <input checked="" type="checkbox"/>
28.02.2016	Votation 599. Réfection du tunnel routier du Gothard. Référendum fac. <input checked="" type="checkbox"/>
2015	