

Madame Simonetta Sommaruga
Conseillère fédérale
Cheffe du Département fédéral de
l'environnement, des transports, de
l'énergie et de la communication (DETEC)
3003 Berne

Par email :
vernehmlassungen@astra.admin.ch

Genève, le 27 avril 2021

Concerne : Mise en consultation de la loi fédérale sur les projets pilotes de tarification de la mobilité

Madame la Conseillère fédérale,

Le département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication a mis en consultation son projet de loi fédérale sur les projets pilotes de tarification de la mobilité.

La Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève (CCIG), association de droit privé indépendante de l'Etat, regroupe plus de 2'400 entreprises membres représentant 120'000 emplois dans le canton. La CCIG s'engage pour la représentation des intérêts de ses membres et pour la défense de bonnes conditions cadres pour l'économie genevoise dans son ensemble.

La politique des transports et de la mobilité constitue un domaine d'action prioritaire pour la Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève (CCIG). Des infrastructures de transports performantes aux niveaux tant fédéral que cantonal sont en effet une condition cadre de première importance pour les entreprises et concourent à la bonne marche de l'économie.

Au vu de l'importance que revêt à cet égard la disponibilité et le financement futur des infrastructures de transport, nous avons l'avantage de vous faire parvenir nos observations sur le présent projet.

En 2015, lors de la mise en consultation par le DETEC du *Rapport sur la tarification de la mobilité - Stratégies de résolution des problèmes de trafic routier et ferroviaire en Suisse*, la CCIG avait déjà fait part de ses réserves quant au principe de tarification de la mobilité. La présente prise de position s'inscrit ainsi dans la même lignée et reprend, en sus des commentaires spécifiques liés au présent projet, les éléments d'appréciation relatifs au principe de tarification de la mobilité.

1. Synthèse

- La CCIG s'oppose au principe de tarification de la mobilité tel que présenté en raison de la hausse des coûts de la mobilité à prévoir.
- La CCIG s'oppose en particulier à l'utilisation de la tarification de la mobilité en vue d'influencer la demande en mobilité et d'orienter les habitudes de déplacement des usagers.
- Les objectifs des projets pilotes nécessitent la mise en place de tarifs dissuasifs. Il est à prévoir que le bilan de telles mesures sur le plan économique sera négatif.
- La CCIG rappelle que le principe de gratuité de l'utilisation des routes publiques est inscrit dans la Constitution fédérale.
- La tarification de la mobilité ne constitue pas une solution adéquate pour la résolution des problèmes d'engorgement des réseaux routier et ferroviaire.
- Le transport routier est déjà dans une large mesure conforme au principe de l'utilisateur-payeur (*pay as you use*).
- La CCIG regrette l'absence de prise en considération dans ce projet des conséquences économiques de la tarification de la mobilité (diminution de la mobilité et baisse de l'attractivité des centres urbains).
- Si une tarification de la mobilité devait être mise en œuvre, l'objectif poursuivi devrait se limiter au financement des infrastructures.

2. Objectifs du projet en consultation

La CCIG constate que les objectifs du projet de loi et des projets pilotes (art. 1 et 2) se limitent à vouloir influencer la demande de transport et mesurer l'acceptation de tels systèmes de tarification de la mobilité. Or, la stratégie du Conseil fédéral sur la tarification de la mobilité de 2016 et le rapport consécutif de 2019 se positionnaient dans une démarche visant la pérennisation des sources de financement des infrastructures de transport.

Le principe de compensation de la diminution progressive des rentrées financières liées à l'utilisation de carburants fossiles par un système de tarification de la mobilité remplaçant les autres taxes sur la mobilité a été totalement évacué du présent projet.

L'objectif unique déclaré, à savoir la volonté de modifier le comportement des usagers et d'influer sur la demande en matière de mobilité, confirme les appréciations précédentes de la CCIG sur ce dossier. En effet, il apparaît désormais clairement que la mise en place de tels systèmes de taxation de la mobilité constituera une charge supplémentaire pour les entreprises et les usagers. De plus, afin d'être en adéquation avec les résultats escomptés, le prix de la mobilité devra nécessairement être fortement renchéri afin d'être suffisamment dissuasif et orienter les comportements des usagers.

3. Limitations juridiques

La CCIG souhaite également rappeler que la Constitution fédérale prévoit le principe de la gratuité de l'utilisation des routes publiques (art. 82 al.3). Bien que l'Assemblée fédérale puisse autoriser des exceptions à ce principe, la mise en place de projets pilotes de tarification de la mobilité avec assujettissement sur une durée de quatre ans ne semble pas correspondre aux critères retenus lors des précédents débats parlementaires sur le financement par des redevances des projets de traversée du lac à Genève et du Schanzentunnel à Berne¹.

La CCIG souhaite également porter à l'attention du Conseil fédéral que dans le cas de Genève, la Constitution du canton garantit la liberté individuelle du choix du mode de transport (art.190 al.3).

4. Considérations générales concernant la tarification de la mobilité

4.1 Le *mobility pricing* comme solution à la congestion des infrastructures de transports

L'utilisation du *mobility pricing* dans le but de décongestionner les infrastructures de transport se heurte à plusieurs difficultés majeures. D'une part, l'hypothèse sous-jacente dépend de l'élasticité de la demande de transport, conditionnée en grande partie par les besoins professionnels des usagers. Ainsi, une évaluation sérieuse de la marge de manœuvre disponible, à savoir de l'élasticité de cette demande, devrait être entreprise avant de mettre en place des projets pilotes aux conséquences potentiellement importantes (durée de quatre ans et assujettissement obligatoire).

D'autre part, les exemples étrangers de péages urbains comme celui de Londres, ont démontré l'importance que revêt le développement parallèle des infrastructures de transport sous peine d'être rapidement « rattrapé » par l'augmentation structurelle de la demande. Se reposer uniquement sur des incitations financières dissuasives afin de réduire les goulets d'étranglement et les pics de fréquentation est irréaliste à l'horizon des prochaines décennies, raison pour laquelle il est indispensable d'investir dans des infrastructures majeures à même d'avoir un impact significatif, telles que le projet de contournement autoroutier Est à Genève dit « Grande Traversée du Lac ».

4.2 Principe de l'utilisateur-payeur (*pay as you use*)

La CCIG relève que le mécanisme de financement des infrastructures est déjà en grande partie conforme à la logique économique du *pay as you use*.

S'agissant du secteur routier, les mécanismes de financement de la RPLP, de l'impôt sur les huiles minérales et de la surtaxe sur les huiles minérales sont conformes à cette logique. La très grande majorité du financement de la « caisse routière » est donc déjà conforme au principe de l'utilisateur-payeur.

4.3 Renchérissement de la mobilité pour les entreprises

La tarification de la mobilité fait courir le risque d'un renchérissement de la mobilité pour les entreprises.

Au-delà des impacts de la tarification variable de la mobilité, le coût très important de mise en œuvre de systèmes de *mobility pricing* impliquera très probablement une hausse de la facture de la mobilité pour les usagers, en particulier si les postes budgétaires actuellement financés

¹ DETEC (2014) : Etudes complémentaires sur les redevances pour l'utilisation des tunnels et des routes – Mandat de la CTT-N du 24 mars 2014, p.5

par les recettes routières et ferroviaires devraient continuer à être financés par le nouveau système, ceci en parallèle à ses frais de fonctionnement.

Même si la congestion induite par les pics d'utilisation est source de coûts supplémentaires pour les entreprises, la mise en place d'une tarification variable de la mobilité ne constitue pas une solution adéquate. Le Conseil fédéral relevait par ailleurs à juste titre en 2015² qu'il existe déjà « *des incitations financières [...] pour éviter les heures de pointe et circuler plutôt aux heures marginales moins sujettes aux embouteillages. D'une part, la consommation de carburant est bien plus élevée en cas de bouchons que lorsque la circulation est fluide (jusqu'à trois fois plus pour les poids lourds sur les autoroutes) ; d'autre part, la prolongation de la durée des trajets entraîne l'augmentation des charges salariales et donc des coûts de transport globaux. **Les entreprises qui font circuler leurs véhicules aux heures de pointe s'accommodent de ces coûts plus élevés pour des raisons liées à leur exploitation** ».*

La CCIG se prononce donc contre toute mesure dont la finalité serait de contraindre ou d'inciter les entreprises à modifier leurs déplacements.

4.4 Hausse du coût du transport et diminution des échanges

La volonté affichée de la mise en place de systèmes de tarification de la mobilité, à savoir d'orienter les habitudes de déplacement et de taxer le comportement des usagers, induira une diminution globale de la mobilité. Il est à prévoir que cette diminution aura un impact sur le dynamisme économique des régions impliquées, une corrélation étant établie entre le PIB et la mobilité des individus.

4.5 Baisse de l'attractivité des centres-villes et augmentation du tourisme d'achat

Dans l'hypothèse de la mise en place d'un système de tarification de la mobilité renchérissant les déplacements au centre-ville, l'impact pour l'activité économique et les commerces urbains sera considérable, d'autant plus dans les agglomérations frontalières telles que Genève. En effet, il est à craindre qu'un tel système pousse les usagers à consommer dans les centres commerciaux périphériques de l'autre côté de la frontière, pénalisant ainsi le tissu économique genevois et provoquant potentiellement des effets contre-productifs en matière de pollution en augmentant la durée des trajets en transport individuel motorisé.

4.6 Risque de dérèglement du marché de la mobilité

Enfin, la CCIG souhaite mettre en avant le risque encouru en cas de contrôle accru du coût de la mobilité de la part de l'Etat. Dans le cas du transport professionnel, l'augmentation régulière et importante de la RPLP nous fait en effet craindre une évolution similaire dans l'hypothèse de la mise en place d'un système de tarification de la mobilité généralisé. De plus, le remplacement d'une taxation de la consommation au profit d'une taxation du comportement n'apparaît pas comme étant souhaitable du point de vue de la liberté de commerce et d'industrie.

5. Alternatives


Afin de lutter contre la congestion et répondre aux besoins futurs il est indispensable de continuer à développer les infrastructures de transport majeures, notamment via le FORTA et le FAIF. En ce qui concerne l'agglomération genevoise et la métropole lémanique, la CCIG estime que le bouclage autoroutier Est dit « Grande Traversée du Lac » devrait être une priorité.

² *PME et gestion des créneaux horaires* - Rapport du Conseil fédéral (2015) faisant suite au postulat 13.4183, déposé le 12 décembre 2013 par le conseiller aux États Urs Schwaller

En ce qui concerne le financement des infrastructures et la diminution des rentrées financières liées à la consommation de carburant fossile il est nécessaire de lancer une réflexion sur les moyens de taxation envisageables et applicables aux véhicules à propulsion alternative. Si la tarification de la mobilité peut effectivement représenter une solution dans une logique de compensation, il faut également envisager d'autres options permettant de maintenir la qualité des infrastructures routières tout en préservant la mobilité des entreprises et des individus, indispensable aux activités économiques.

Tout en vous remerciant de l'opportunité qui nous est donnée de nous prononcer sur cet enjeu, nous vous prions d'agréer, Madame la Conseillère fédérale, l'assurance de notre haute considération.

Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève



Vincent Subilia
Directeur général



Nathalie Hardyn
Directrice Département Politique