

Mobility Pricing

Positions et suggestions



Thomas Mahrer, responsable de la Politique économique Coop

St-Gall, le 24 octobre 2014

Trafic quotidien généré par le commerce de détail Coop/Suisse

Route	Rail
<p>Trafic individuel motorisé</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ ~ 2,2 mio. de déplacements pour les achats ▪ Distance parcourue pour ces déplacements: 25 mio. de km ▪ Les modes de déplacement pour faire des achats sont le trafic individuel motorisé à 38.5 % et la mobilité douce à 51.8% (répartition modale) ▪ 3,2 mio. de km imputables au tourisme d'achat ▪ Trafic lié au travail chez Coop: env. 0,25 mio. de km 	<p>Caractéristiques du trafic de marchandises</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Part de Coop: près de 7% de toutes les tkm du trafic intérieur de marchandises ▪ railCare – 2017: 34 trains de marchandises desservent 15 stations (hubs) en Suisse ▪ Trains courts avec composition fixe ▪ Vitesse analogue au trafic régional (120 km/h) <p>→ Transports possibles dans le cadre du trafic régional cadencé des CFF</p> <p>→ railCare est la conséquence de l'Objectif neutralité CO₂ en 2023</p> <p>→ Economies de près de 3'000 t CO₂/an</p>
<p>Trafic de marchandises/Logistique Coop</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Plus de 2 mio. de tkm (camions Coop uniquement) ▪ Logistique couvrant l'ensemble du territoire suisse – livraison de 1933 points de vente 	<p style="text-align: center;">  </p>

Défis/Problèmes

	Route	Rail
Infrastructure	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Surcharge (embouteillages) aux heures de pointe ▪ Développement pas assez rapide de l'infrastructure en comparaison de l'augmentation de la demande ▪ env. 400 trajets en camion/jour sur les axes difficiles (Gothard, Gubrist, Arc lémanique, etc.) <p>→ Coûts d'exploitation élevés</p> <p>→ Problèmes pour garantir l'approvisionnement parfois</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Surcharge aux heures de pointe ▪ Besoins en maintenance élevés ▪ Goulets d'étranglement dans l'infrastructure du trafic de marchandises (terminaux efficaces incl.) ▪ Terminal de conteneurs trimodal (rail/route/fluvial) efficace dans la région de Bâle <p>→ Offre pas assez attrayante sur le plan économique pour augmenter le transfert de la route au rail</p>
Financement	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Baisse des recettes issues de l'impôt et du supplément à l'impôt sur les huiles minérales ▪ Pas assez d'argent pour l'entretien / la maintenance / la résorption des goulets d'étranglement <p>→ La problématique s'amplifie</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Subventions pas toujours axées sur la promotion de l'économie (subventions d'exploitation) <p>→ Baisser le prix des tracés pour le trafic de marchandises</p>
Politique	<ul style="list-style-type: none"> ▪ RPLP et interdiction de circuler la nuit en vigueur ✓ ▪ Transfert sur le rail insuffisante ▪ FORTA: une chance d'aboutir sur le plan politique? 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ FAIF ✓ ▪ Loi sur le transport de marchandises, navigation incl. <i>bon avancement</i>

Situation visée pour la route et le rail

1. **Pas de construction d'une infrastructure réservée UNIQUEMENT aux heures de pointe**
2. **Financement assuré à long terme, sur la base du principe de causalité**, pour la construction, l'exploitation et l'entretien et l'élimination des goulets d'étranglement
3. **Considération et planification intégrées des différents moyens de transport**
 - Caractère multimodal des chaînes logistiques
 - Exploitation des avantages comparatifs des différents moyens de transport
 - Plan sectoriel du trafic comme instrument de coordination pour une exploitation efficace des moyens à disposition

Coop dans les faits

1. **La route et le rail doivent être aussi attrayants l'un que l'autre à partir d'une distance de transport de 90 km!**
2. **Livraison aux points de vente par la route**
3. **Logistique City avec solutions intelligentes**
4. **Développement et contrôle des visions: Cargo Tube**

Mobility Pricing – la solution?

Trafic individuel motorisé
Transports publics
Trafic de marchandises

} Tarification différenciée en fonction du lieu, de l'heure et de la nature des marchandises

OUI au Mobility Pricing, MAIS aux conditions suivantes:

- 1. Application du principe de causalité (demande de transport, kilométrage, consommation des ressources, environnement)**
- 2. Système de tarification transparent (coûts externes inclus)**
- 3. Le plus possible sans incidence sur la quote-part de l'Etat et sans subventions croisées**
- 4. Mise en œuvre progressive assortie de la suppression de l'impôt sur les véhicules, de l'impôt sur les huiles minérales et du supplément à l'impôt sur les huiles minérales**
- 5. Planification de l'infrastructure en étroite collaboration avec les milieux économiques**

Merci beaucoup

