



3 février 2023

Comportement de mobilité

Rapport à l'intention de la CEATE-E

22.061 é Loi sur le CO₂ pour la période postérieure à 2024. Révision

1 Contexte

Le 10 novembre 2022, la Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil des États (CEATE-E) a chargé l'administration d'examiner les effets des mesures de lutte contre le coronavirus et de l'évolution du prix des carburants sur le comportement de mobilité et d'en tirer des conclusions concernant les instruments déployés dans le domaine des transports.

2 Effets à court terme des mesures de lutte contre le coronavirus sur le comportement de mobilité

Les mesures prises pour freiner la progression du coronavirus au plus fort de la pandémie, soit durant le printemps 2020 et l'hiver 2020/2021, ont entraîné une nette baisse des kilomètres parcourus dans le cadre du transport individuel motorisé (véhicules-kilomètres)^{1,2}. En moyenne annuelle, ceux-ci affichaient, par rapport à 2019, un recul de 10 % en 2020 et de 5 % en 2021³.

Le constat est le même s'agissant du transport routier de marchandises, à ceci près que la diminution observée était nettement moins marquée que celle du transport de voyageurs et que le trafic des voitures de livraison a retrouvé voire dépassé son niveau d'avant la pandémie dès la levée des mesures⁴. Sur toute l'année 2020, seule la croissance annuelle moyenne des prestations kilométriques, chiffrée à environ 2 % avant la pandémie, a légèrement ralenti³.

La diminution des véhicules-kilomètres a conduit à une baisse des ventes de carburants et, partant, à un recul des émissions de CO₂. En effet, les ventes d'essence étaient inférieures d'environ 11 % en 2020 et de presque 10 % en 2021 aux ventes enregistrées en 2019. Le recul des ventes de diesel, d'environ 5 % en 2020 et 4 % en 2021 par comparaison à 2019, était bien moins prononcé, du fait notamment que les prestations kilométriques du transport de marchandises ont été moins affectées par la pandémie. En 2020, les émissions de CO₂ causées par les transports étaient inférieures de 9 % au niveau de 2019. Reparties à la hausse en 2021, elles sont tout de même restées nettement en dessous de ce dernier.

¹ Auswirkungen der Covid-19-Pandemie auf das Mobilitätsverhalten (<https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/actualites/quoi-de-neuf.assetdetail.19244128.html>) (disponible uniquement en allemand)

² [Suivi de la mobilité COVID-19](#)

³ [Prestations du transport de personnes | Office fédéral de la statistique \(admin.ch\)](#)

⁴ Beurteilung der Auswirkungen von Covid-19 auf die Verkehrsnachfrage sowie der potenziellen mittel- und langfristigen Folgen der Pandemie (<https://www.bav.admin.ch/dam/bav/de/dokumente/aktuell-startseite/berichte/berspektive-bahn-2050/auswirkungen-covid19-auf-verkehrsnachfrage.pdf>) (disponible uniquement en allemand)

3 Influence du prix des carburants

Il n'est pas possible de chiffrer l'ampleur dans laquelle les variations du prix des carburants en 2022 se sont répercutées sur le comportement de mobilité. Les ventes ne permettent pas de tirer des conclusions fiables, car elles sont influencées par une multitude de facteurs. En raison de l'élasticité des prix à court terme estimée⁵, il est peu aisé de distinguer les changements résultant de la pandémie des fluctuations usuelles.

Plusieurs études se sont penchées sur l'influence du prix des carburants sur le comportement de mobilité. L'élasticité des prix a été estimée entre -0,08 et -0,23 à court terme et entre -0,34 et -0,51 à long terme⁶. Les augmentations de prix à court terme ont donc bien moins d'impact sur la demande de carburants que les hausses à plus long terme. En effet, il est possible à court terme d'adapter sa consommation en utilisant les véhicules moins souvent ou pour de moins longues distances ou encore en recourant à d'autres modes de transport. À long terme, les augmentations tendent à mener à l'achat de véhicules plus économes en carburants et à la réduction des kilomètres parcourus avec ces véhicules. De nombreux autres facteurs pèsent toutefois dans la balance. Les résultats de différentes études laissent penser qu'en Suisse, la hausse du prix des carburants a peu d'impact sur le choix du véhicule⁷, bien qu'elle puisse aussi influencer à moyen voire à long terme des décisions plus lourdes de sens, comme un changement de travail ou de domicile, qui ont également des retombées sur la mobilité.

Si l'estimation de l'élasticité des prix dépend de nombreux facteurs environnementaux, les faibles variations du prix des carburants n'ont qu'un impact minime sur la demande de carburants, les coûts de carburant ne représentant qu'un sixième environ des dépenses annuelles pour un véhicule⁸.

4 Évolution à long terme des transports

Selon les conclusions d'une étude sur les effets à moyen et à long terme de la pandémie⁴, le télétravail et le commerce en ligne devraient augmenter et les voyages d'affaires, diminuer. L'influence de la pandémie sur le choix du mode de transport est difficile à estimer et dépend notamment de la façon dont le secteur des transports publics réagit aux changements de comportements en matière de travail et de voyage avec des offres adaptées.

Les Perspectives d'évolution du transport 2050 de la Confédération⁹ prennent certaines répercussions de la pandémie en considération et visent à décrire l'évolution des transports à long terme. Ses modélisations démarrent en 2025 et sont établies par tranche de cinq ans jusqu'en 2050. Publiées en novembre 2021, les Perspectives d'évolution du transport 2050 ne tiennent pas compte des effets (à court terme) de la guerre en Ukraine et de l'augmentation du prix des carburants en résultant, même si différents scénarios supposent une augmentation du prix de la mobilité.

Les Perspectives d'évolution du transport 2050 estiment que les prestations kilométriques des voitures de livraison devraient augmenter de 58 % par rapport à 2017, en raison notamment du développement dynamique du commerce en ligne. Elles se fondent également sur la tendance à la hausse du télétravail et présument que 50 % des tâches pouvant être réalisées à domicile le seront d'ici 2050. Le scénario principal « Base » s'appuie sur l'hypothèse d'un renchérissement modéré du transport individuel motorisé dès 2035, résultant en particulier de l'internalisation partielle de coûts externes, qui contribuerait à ce que la population se tourne vers d'autres modes de transport (transports publics et vélo, notamment). Les changements susmentionnés freineraient l'évolution des transports, et le nombre absolu de trajets

⁵ L'élasticité des prix rend compte de la mesure dans laquelle une modification du prix influence la demande. Ainsi, une élasticité des prix de -0,5 signifie qu'une augmentation des prix de 1 % entraîne une diminution de la demande de -0,5 %.

⁶ Filippini, Heimisch 2016 : The regional impact of a CO₂ tax on gasoline demand: a spatial econometric approach, *Ressource and Energy Economics*, August 2016; Baranzini, Weber 2013: Elasticities of gasoline demand in Switzerland; *Energy Policy*, décembre 2013 (disponible uniquement en anglais)

⁷ Axhausen et al 2010 : Long term fuel price elasticity: Effects on mobility tool ownership and residential location choice. Lien : <https://www.aramis.admin.ch/Default?DocumentID=62373&Load=true> (disponible uniquement en anglais)

⁸ [Combien me coûte ma voiture au km ? - TCS Suisse](#)

⁹ [Perspectives d'évolution du transport 2050](#)

domicile-travail diminueraient de 13 % malgré la croissance de la population et de la population active. Entre 2017 et 2050, la prestation de transport dans son ensemble n'augmenterait donc que de 11 % en dépit d'une croissance démographique de 21 %.

5 Effets sur les instruments de protection du climat dans le secteur des transports

Si les conséquences de la pandémie de coronavirus ont parfois profité aux instruments de protection du climat mis en place dans le secteur des transports, elles les ont aussi desservis.

Pendant les années de la pandémie, en 2020 et en 2021, le nombre de véhicules-kilomètres a diminué à court terme. Il devrait en aller de même à moyen terme, compte tenu de la tendance à la hausse du télétravail et du commerce en ligne et à la baisse des voyages d'affaires, pour autant que les trajets domicile-travail et les déplacements destinés aux loisirs et aux achats réalisés en voiture n'augmentent pas sensiblement. Les difficultés d'approvisionnement rencontrées au cours de la pandémie semblent avoir eu un impact notamment sur les ventes de véhicules neufs à moteur à combustion, mais n'ont pas influencé celles des véhicules électriques, dont la part a augmenté. En ce sens, la pandémie de coronavirus n'a pour l'heure pas compromis l'objectif de réduire les émissions de CO₂ des véhicules neufs visé par les prescriptions idoines. En revanche, les transports publics ont été moins plébiscités à court terme. Ce changement de comportement est allé à l'encontre de l'objectif visant à délaisser le transport individuel motorisé au profit des transports publics. L'utilisation des transports en commun se rapproche toutefois déjà du niveau d'avant la pandémie. À moyen terme, la pandémie de coronavirus associée à la mise en œuvre cohérente de la politique climatique peut globalement plutôt avantager la protection du climat dans le secteur des transports.

Le renchérissement des carburants fossile soutient généralement les instruments de protection du climat déjà mis en œuvre dans le secteur des transports : il a un effet positif sur la demande de véhicules électriques efficaces, renforce l'attractivité des carburants renouvelables, encourage le passage du transport individuel motorisé aux transports publics et à la mobilité douce (déplacements à pied et à vélo) et incite à un comportement parcimonieux (choix d'itinéraires et style de conduite adaptés, taux d'occupation des véhicules accru et renonciation à certains trajets). Ces effets n'ont toutefois qu'une portée restreinte compte tenu des faibles réactions, tout du moins à court terme, aux variations de prix. Il convient également de se demander dans quelle mesure les augmentations de prix récemment observées constituent une conséquence à plus long terme. Ainsi, l'effet de soutien aux instruments existants dans le secteur des transports paraît limité.

6 Renforcement possible des futurs instruments

Comme expliqué ci-dessus, les effets des récentes hausses du prix des carburants semblent ténus et, pour la plupart, de courte durée. Ils ne devraient donc pas influencer les prochains instruments. À l'inverse, l'augmentation du télétravail résultant de la pandémie ralentit la croissance du trafic. Sous l'angle climatique, il est souhaitable que cette tendance se poursuive à long terme, voire qu'elle s'accroisse, en limitant l'influence des facteurs qui se mettent en travers des mesures de protection du climat. Ainsi, les trajets domicile-travail plus longs ou les déplacements supplémentaires destinés aux loisirs ou aux achats doivent être évités dans la mesure du possible ou effectués via un mode de transport respectueux du climat. En outre, les mesures définies pour les voitures de livraison, comme les prescriptions concernant les émissions de CO₂, doivent être maintenues et éventuellement renforcées. Les incitations en faveur des véhicules efficaces et ménageant le climat, les carburants renouvelables, le passage du transport individuel motorisé aux transports publics et à la mobilité douce, l'augmentation du taux d'occupation des véhicules, la renonciation à certains trajets et la coordination du développement des transports et de l'urbanisation restent des leviers pertinents pour réduire à moyen terme puis éliminer à long terme les émissions de gaz à effet de serre. Les villes, les agglomérations et les cantons ont un rôle de premier plan à jouer dans la promotion de la mobilité douce.

Dans le cadre du nouveau projet de révision de la loi sur le CO₂, le Conseil fédéral souhaite mettre en place différentes mesures pour renforcer les incitations en faveur d'un transport routier respectueux de l'environnement. Ainsi, il entend abaisser, sur la base de la réglementation de l'Union européenne, les valeurs cibles de CO₂ fixées pour les parcs de voitures de tourisme et de voitures de livraison neuves

et en définir pour les camions. Il désire également encourager l'installation de bornes de recharge pour les véhicules électriques. En outre, il prévoit de supprimer le privilège fiscal accordé aux bus diesel et de réinvestir les fonds ainsi perçus dans des bus électriques ou à hydrogène. Enfin, les camions électriques et à hydrogène seraient exemptés de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations jusqu'à 2030.

L'introduction d'un système d'échange de quotas d'émission (SEQE) pour l'importation de carburants fossiles ou l'instauration d'un quota continuellement revu à la hausse pour les carburants renouvelables constitueraient d'autres mesures concrètes qui soutiendraient (au niveau fédéral) le secteur des transports terrestres dans son objectif de neutralité climatique d'ici à 2050. Toutefois, la mise en place d'un SEQE pour les carburants fossiles pourrait, dépendant de sa conception, mener à une hausse continue du prix des carburants. Le Conseil fédéral est d'avis qu'une telle mesure n'est pas prioritaire compte tenu des résultats de la votation populaire sur la révision totale de la loi sur le CO₂.

Digression sur les bénéfices excédentaires

Le mandat confié à l'administration soulevait également la question de savoir dans quelle mesure la vente de carburants a généré des bénéfices excédentaires et s'il est possible de consacrer ces derniers à une meilleure protection du climat. Cette question n'étant pas directement liée au mandat, le sujet des bénéfices excédentaires est traité à part.

Le surveillant des prix mène actuellement une analyse approfondie de la situation des prix et des marges, sur la période allant de mars à juin 2022, pour ce qui est de l'essence et du diesel. Les résultats concernant d'éventuels problèmes de concurrence aux niveaux de la production et du commerce de gros ne sont pas encore connus et devraient être disponibles début 2023. Des contre-mesures pourraient s'ensuivre dans le cadre du droit de la concurrence. Par ailleurs, la motion 22.3804 « Calculateur de prix des carburants. S'inspirer du modèle autrichien », déposée par le conseiller aux États Pirmin Bischof et adoptée par le Conseil des États, exige la transparence sur les prix à la pompe pour les consommateurs. L'intensification de la concurrence qui en découlerait vise explicitement à accélérer les répercussions de la baisse des prix. De plus, le Conseil national a adopté le 14 décembre 2022 une motion similaire (motion 22.3884 « Pour un calculateur en ligne des prix du carburant », déposée par la Commission de l'économie et des redevances du Conseil national), et le TCS a lancé fin novembre 2022 un comparateur en ligne du prix des carburants¹⁰ qui repose non pas sur les rapports obligatoires des entrepositaires, mais sur les informations fournies volontairement par les utilisateurs.

¹⁰ <https://www.tcs.ch/fr/le-tcs/presse/communiqués-de-presse-2021/comparateur-prix-essence-2022.php>