



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la communication DETEC
Office fédéral des routes OFROU

19 juin 2017

Tarification de la mobilité

Rapport relatif à l'évaluation de la possibilité de réaliser des projets pilotes

P115-0941

SOMMAIRE

1.	Mandat.....	3
2.	Discussions avec les représentants des régions intéressées.....	3
2.1.	Canton de Genève.....	3
2.2.	Canton du Tessin.....	4
2.3.	Canton de Zoug.....	4
2.4.	Canton de Saint-Gall (ville de Rapperswil-Jona).....	5
2.5.	Canton de Berne (agglomération de Berne).....	5
2.6.	Canton de Neuchâtel.....	5
2.7.	Bilan des discussions avec les représentants des régions intéressées.....	5
3.	Discussion au sein des commissions parlementaires.....	6
3.1.	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national.....	6
3.2.	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des États.....	6
4.	Clarification des bases légales.....	6
4.1.	Route.....	7
4.2.	Rail.....	7
4.3.	Bilan de la clarification des bases légales.....	7
5.	Poursuite des travaux par étapes.....	8
5.1.	Projet partiel Analyse d'efficacité à partir de l'exemple du canton de Zoug.....	9
5.2.	Projet partiel Protection des données.....	10
5.3.	Projet partiel Technologie.....	10
5.4.	Autres activités.....	10
5.5.	Elaboration d'un rapport destiné au Conseil fédéral.....	11
6.	Aperçu des éventuelles étapes à venir.....	11

1. Mandat

Le 29 juin 2016, le Conseil fédéral a approuvé et publié le rapport stratégique sur la tarification de la mobilité, et il a pris connaissance du rapport sur les résultats de l'audition relative au projet de rapport stratégique. Il a chargé le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC), au terme de discussions avec les commissions parlementaires compétentes et les représentants des régions intéressées, d'examiner la possibilité de réaliser des projets pilotes¹, de clarifier les bases légales et de rendre compte au Conseil fédéral d'ici fin juin 2017 des résultats de ces clarifications.

2. Discussions avec les représentants des régions intéressées

Dans le cadre de l'audition relative au projet de rapport stratégique, cinq cantons ont fait part de leur intérêt pour la réalisation d'un projet pilote dans leur région (GE, TI, ZG, SG [ville de Rapperswil-Jona] et BE [agglomération de Berne]). Lors de la Conférence des directeurs cantonaux des transports publics (CTP) du 23 septembre 2016, le canton de Neuchâtel (NE) a lui aussi manifesté son intérêt pour un projet pilote.

Le 10 octobre 2016, l'Office fédéral des routes (OFROU) et l'Office fédéral des transports publics (OFT) ont adressé un courrier commun aux Chancelleries d'État des six cantons les invitant à décrire leurs idées, en vue de discuter de celles-ci lors d'échanges directs avec les représentants des cantons.

Divers contacts ont été établis par la suite avec les cantons. Une synthèse des résultats est présentée ci-après.

2.1. Canton de Genève

Le canton de Genève a indiqué que la demande de mobilité avait beaucoup augmenté sur son territoire ces dernières années en raison du dynamisme de la région : + 25 % pour le trafic routier et même + 50 % pour les transports publics depuis 2005. D'après son courrier du 16 novembre 2016, le Conseil d'État part du principe que les améliorations prévues du système de transport ne suffiront pas à répondre à la demande future. Il appuie donc l'objectif du Conseil fédéral consistant à réduire les pics d'affluence et à parvenir à une utilisation plus homogène des infrastructures de transport. Contrairement au Conseil fédéral, le Conseil d'État souhaite que la tarification de la mobilité puisse également être utilisée comme un instrument de financement complémentaire.

Par ailleurs, un entretien organisé en décembre 2016 avec les représentants du canton de Genève a montré que ce dernier accorde pour l'heure la priorité aux péages routiers² et considère que dans le contexte politique actuel, une augmentation tarifaire des transports publics aux heures de pointe est irréaliste.

Une orientation que confirment d'une part l'initiative déposée par le canton de Genève « Pour des expériences pilotes de péages urbains »³ et d'autre part le crédit de 250 000 francs octroyé par le Grand Conseil pour la réalisation d'une étude sur l'opportunité et la faisabilité d'un péage urbain. Le rapport final relatif à ce « Programme d'études sur le péage urbain » devrait être présenté au Conseil d'État au deuxième trimestre 2018. L'OFROU est représenté au sein du groupe de suivi constitué pour cette étude.

L'approche du canton de Genève sur les modalités de mise en oeuvre d'incitations tarifaires pour résoudre les problèmes de circulation ne rejoint que partiellement les principes de base et les objectifs fixés par le Conseil fédéral dans le rapport sur la tarification de la mobilité. En outre, comme le canton de Genève donne actuellement la priorité aux travaux concernant le « Programme d'études sur le péage urbain », la mise en oeuvre d'un projet pilote de tarification de la mobilité sur son territoire

¹ Sauf mention contraire, les essais pilotes évoqués dans le présent rapport sont limités à une région et engagent tous les usagers de cette région.

² Taxes perçues pour l'utilisation des routes et visant le trafic individuel motorisé afin d'influer sur la demande de transport.

³ Par décision du 21 mars 2017, la CTT-N a demandé à son conseil, par 22 voix contre 1, de ne pas donner suite à l'initiative déposée par le canton de Genève « Pour des expériences pilotes de péages urbains » (15.322).

semble pour l'instant prématurée. Le canton de Genève a cependant laissé entendre qu'il était ouvert à une extension de l'étude aux transports publics.

2.2. Canton du Tessin

Le canton du Tessin fait état d'une augmentation annuelle moyenne du trafic d'environ 2 à 3 % sur les autoroutes et 1 % sur les routes cantonales ces dernières années. Le trafic frontalier, notamment, a connu une forte hausse. Le nombre de frontaliers est passé de 26 500 en 1999 à 65 500 en 2015, ce qui entraîne des difficultés de circulation aux heures de pointe, en particulier le matin en direction du nord et le soir en direction du sud.

Dans le cadre de l'audition relative au projet de rapport stratégique sur la tarification de la mobilité organisée en septembre 2015, le canton du Tessin a indiqué que pour lui, seul un projet pilote de péage routier entrerait en ligne de compte. Cette position a été réaffirmée dans le courrier adressé à l'OFROU le 18 novembre 2016 par le *Dipartimento del territorio*. Elle est motivée principalement par le fait que précédemment, les augmentations tarifaires ont été plus importantes pour les transports publics que pour le trafic individuel motorisé (TIM).

Les représentants du canton du Tessin ont réitéré ces déclarations lors de l'entretien du 1^{er} décembre 2016 avec l'OFROU et l'OFT en précisant que le canton du Tessin privilégierait un péage de cordon⁴. Les idées de ce dernier concernant un projet pilote de péage routier sont encore peu concrètes et aucune discussion n'a été menée avec quelque commune que ce soit à ce sujet. Les représentants cantonaux ont en outre expliqué que dans certaines conditions, une différenciation tarifaire pour les transports publics serait envisageable, mais qu'il ne pourrait s'agir que d'une dégression (c.-à-d. tarifs moins élevés aux heures creuses et tarifs actuels aux heures de pointe).

L'approche du canton du Tessin sur les modalités de mise en oeuvre d'incitations tarifaires pour résoudre les problèmes de circulation est incompatible avec les principes de base et les objectifs fixés par le Conseil fédéral dans le rapport sur la tarification de la mobilité, notamment du fait que le canton s'intéresse uniquement à un éventuel essai pilote de péage routier. La mise en oeuvre d'un projet pilote de tarification de la mobilité sur son territoire ne semble donc pas possible pour le moment.

2.3. Canton de Zoug

Selon ses déclarations, le canton de Zoug est confronté à des problèmes de circulation grandissants, en particulier aux heures de pointe. Ces derniers tradiraient notamment le fait que le canton offre de très nombreux emplois (103 270) en comparaison de sa population résidente (122 134), ce qui entraînerait un nombre important de navetteurs « entrants » (35 400) par rapport au nombre de navetteurs « sortants » (17 700). Pour le canton de Zoug, la résolution des problèmes de circulation passe plus par l'accroissement de la performance et l'aménagement des infrastructures existantes que par la construction de nouveaux axes de circulation à grande échelle.

S'agissant de la réalisation d'un essai pilote, la direction des travaux publics du canton de Zoug a indiqué à l'OFROU dans son courrier du 7 novembre 2016 que le canton n'était pas en mesure de présenter d'idée concrète pour le moment, mais qu'il pouvait néanmoins envisager de poursuivre la réflexion avec la Confédération. Par ailleurs, un entretien avec les représentants du canton début décembre 2016 est venu confirmer que le canton de Zoug considère la mise en oeuvre d'un essai pilote comme prématurée. Le canton adhère cependant aux principes de base et aux objectifs du Conseil fédéral en ce qui concerne la tarification de la mobilité et a manifesté son intérêt pour une collaboration dans le cadre d'une approche théorique. Dans un courrier daté du 20 décembre 2016, il a ainsi proposé une idée pour les étapes suivantes (comparaison des différentes options – « Béton »⁵, « Gestion et régulation »⁶, « Tarification de la mobilité » – du point de vue du rapport coût-utilité).

⁴ La redevance est perçue au moment de l'entrée dans la zone et/ou de la sortie de la zone. Les déplacements dans la zone de péage sont gratuits.

⁵ D'après la proposition du canton de Zoug, l'option « Béton » désigne l'aménagement des infrastructures routières et ferroviaires en fonction des exigences inhérentes aux heures de pointe.

⁶ Selon la proposition du canton de Zoug, l'option « Gestion et régulation » désigne notamment un système composé d'un périphérique externe et d'un périphérique interne (autour de Zoug) et destiné à réguler et gérer le trafic individuel motorisé tout en privilégiant les transports publics.

Les prochaines étapes ont été précisées lors d'entretiens réunissant l'OFROU, l'OFT et des représentants du canton. Il a été convenu qu'une analyse d'efficacité de la tarification de la mobilité devrait être réalisée à partir de l'exemple du canton de Zoug (cf. chap. 5.1). Cette collaboration entre la Confédération et le canton de Zoug est arrêtée dans une déclaration d'intention approuvée le 2 mai 2017 par le Conseil d'État du canton de Zoug.

2.4. Canton de Saint-Gall (ville de Rapperswil-Jona)

Le 26 janvier 2017, le canton de Saint-Gall a informé l'OFROU par téléphone que la ville de Rapperswil-Jona, dont il avait précédemment communiqué l'intérêt pour un essai pilote, s'était rétractée en janvier 2017.

Selon la décision du conseil municipal de la ville de Rapperswil-Jona du 23 janvier 2017, une participation à un projet pilote n'est pas jugée idéale à l'heure actuelle du point de vue politique. L'intéressée souhaite en premier lieu faire avancer le projet intitulé « Mobilitätszukunft »⁷, qui vise à améliorer l'état du trafic en ville grâce à des idées développées conjointement par le conseil municipal et la population. La décision du conseil indique par ailleurs que l'orientation choisie par le Conseil fédéral est claire et va dans le bon sens.

Le canton de Saint-Gall – en l'occurrence Rapperswil-Jona – n'est donc actuellement pas disponible pour un essai pilote.

2.5. Canton de Berne (agglomération de Berne)

Le 26 janvier 2017, la Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie du canton de Berne a informé par écrit l'OFROU et l'OFT que le canton de Berne renonçait à participer à un projet pilote intermodal en matière de tarification de la mobilité. Le canton souligne que ce choix a également été validé en novembre 2016 par le Grand Conseil bernois (motions M 144-2016 Riem et M 183-2016 Alberucci).

Le Conseil-exécutif considère qu'« en matière de politique des transports, le péage routier et la tarification de la mobilité sont des concepts qui valent la peine d'être examinés » et que « plutôt que de développer les infrastructures de transport », ils constituent d'autres options prometteuses. Il justifie son opposition à un essai pilote en invoquant le fait que si le péage routier a fait ses preuves, la tarification de la mobilité, par contre, laisse encore en suspens de nombreuses questions de conception concernant notamment la prise en compte des transports publics. Le Conseil-exécutif bernois mentionne par exemple explicitement la gestion des abonnements tels que l'abonnement général.

Malgré ses réticences vis-à-vis d'un essai pilote sur son territoire, le canton de Berne voit d'un bon œil la poursuite des travaux relatifs à la tarification de la mobilité avec un engagement fort de la Confédération, notamment compte tenu de la diminution des ressources provenant des taxes et des redevances actuelles ainsi que de l'augmentation des engorgements.

2.6. Canton de Neuchâtel

Le 5 décembre 2016, le Conseil d'État du canton de Neuchâtel a informé par écrit l'OFROU qu'en ce qui concerne le canton, il était trop tôt pour s'engager dans un projet concret de tarification de la mobilité. Il a toutefois souligné qu'il restait intéressé par la question et qu'il était prêt à reprendre la discussion à ce sujet ultérieurement.

Le canton de Neuchâtel n'est donc actuellement pas disponible pour un essai pilote.

2.7. Bilan des discussions avec les représentants des régions intéressées

Les contacts établis avec les cantons ont révélé que le contexte varie d'un canton à l'autre. Les problématiques et les désagréments subis sont extrêmement divers, et les solutions examinées sont à l'avenant. Aucun canton n'a d'idées concrètes pour la mise en œuvre d'un projet.

⁷ <http://www.mobilitaetszukunft.ch/>

Pratiquement tous les cantons considèrent que les instruments de tarification constituent une solution intéressante pour résoudre les problèmes de circulation. Cependant, leur conception de l'utilisation de ces instruments diffère parfois nettement de celle de la Confédération. La plupart des cantons, par exemple, privilégient un système de péage urbain. Les cantons sont toutefois d'avis que la Confédération devrait continuer de se pencher sur la question d'une tarification de la mobilité intermodale afin d'en préciser les modalités.

Dans quelques cantons, divers travaux sur ce thème sont en cours et des décisions ont déjà été prises dans ce cadre. Ainsi, le canton de Genève a lancé le « Programme d'études sur le péage urbain » (fin des travaux prévue au 1^{er} semestre 2018).

C'est dans le canton de Zoug que les réflexions sur la tarification de la mobilité au sens du rapport stratégique sont les plus avancées. Ce canton est en train d'adapter le plan directeur cantonal⁸, lequel prévoit l'élaboration d'un concept englobant l'ensemble des modes de transport et tenant compte des évolutions les plus récentes dans le domaine de la mobilité. Il s'agit ici de réduire les pics d'affluence grâce à des mesures de régulation et de gestion du trafic, et d'étudier de nouvelles solutions telles que la tarification de la mobilité. Le canton de Zoug adhère ainsi au principe de l'intermodalité, fondamental aux yeux du Conseil fédéral, et manifeste son intérêt pour la poursuite des travaux en ce sens.

3. Discussion au sein des commissions parlementaires

3.1. Commission des transports et des télécommunications du Conseil national

Le 21 mars 2017, la Commission des transports et des télécommunications du Conseil national (CTT-N) a examiné le rapport stratégique sur la tarification de la mobilité et les projets pilotes éventuels.

Malgré une divergence d'opinion au sein de la CTT-N au sujet de la tarification de la mobilité, ses membres ont tous estimé qu'il était nécessaire de disposer d'informations approfondies pour pouvoir évaluer soigneusement le concept. Aussi la commission a-t-elle chargé l'administration de lui indiquer concrètement sous quelle forme les projets pilotes intermodaux devraient se présenter, en examinant notamment les aspects suivants : intégration de l'ensemble des modes de transport, calendrier, périmètre de mise en œuvre, coûts d'investissement et système de financement, neutralité budgétaire, protection des données et constitutionnalité. Il s'agira en outre d'exposer comment ces essais pourraient être réalisés avec des participants volontaires, en étudiant la possibilité de procéder par étapes. L'introduction d'une redevance pour les véhicules électriques, rendue possible par l'acceptation du projet FORTA, pourrait constituer une étape concrète.

L'administration fournira des informations supplémentaires d'ici à juillet 2019, après quoi la commission se penchera de nouveau sur la question.

3.2. Commission des transports et des télécommunications du Conseil des États

Le 22 juin 2017, la Commission des transports et des télécommunications du Conseil des États (CTT-E) a examiné le rapport stratégique sur la tarification de la mobilité et les éventuels projets pilotes.

La commission a pris connaissance du rapport stratégique sur la tarification de la mobilité et de la suite de la procédure par étapes sans attribuer de mandat supplémentaire à l'administration.

4. Clarification des bases légales

Une analyse détaillée des exigences légales conditionnant la mise en œuvre d'essais pilotes suppose des connaissances précises des modalités effectives de ces essais. Celles-ci n'étant pour l'heure pas encore définies, les explications ci-après sont volontairement concises et générales. Elles concernent des essais pilotes limités à une région mais impliquant tous les usagers. Pour un essai pilote avec des

⁸ Délai probable pour la décision du Parlement : hiver 2017-2018.

participants volontaires, tel que le propose la CTT-E, les exigences légales à satisfaire seraient moins élevées. Celles-ci n'ont pas été étudiées concrètement.

4.1. Route

Selon l'art. 82, al. 3, première phrase, de la Constitution fédérale de la Confédération suisse (Cst., RS 101), l'utilisation des routes publiques est exempte de taxe. Aux termes de l'art. 82, al. 3, deuxième phrase, Cst., l'Assemblée fédérale peut autoriser des exceptions si cela semble justifié pour des motifs particuliers. Le seul cas d'application jusqu'ici est le tunnel routier sous le Grand-Saint-Bernard (Convention du 23 mai 1958 entre la Confédération suisse et la République italienne relative à la construction et à l'exploitation du tunnel routier sous le Grand-Saint-Bernard [RS 0.725.151]).

Compte tenu du caractère exceptionnel de l'autorisation, il n'est pas possible de s'appuyer sur celle-ci pour introduire une taxe à grande échelle (périmètre ou réseau). Par ailleurs, la perception d'une taxe requiert elle-même une base légale suffisante en vertu du principe de la légalité (art. 164 Cst.).⁹ Dans le cadre de la rédaction du rapport « Introduction d'un péage routier - Rapport du Conseil fédéral sur la possibilité d'introduire un péage routier en Suisse »¹⁰, l'Office fédéral de la justice s'est penché en particulier sur la question de savoir s'il était possible de poser des exigences moins contraignantes à un régime de péage urbain à l'essai qu'à un régime définitif. Selon l'office, ceci est envisageable si l'on utilise de manière analogue la pratique que le Conseil fédéral a appliquée jusqu'à ce jour, selon laquelle les réglementations expérimentales, qui servent de base à l'élaboration d'une loi définitive, sont rendues possibles grâce à l'adoption d'ordonnances du Conseil fédéral de durée limitée, pour autant que ces réglementations n'engendrent pas des situations irréversibles. Selon l'essai pilote, il est possible que le droit cantonal doive également être modifié.

4.2. Rail

En vertu de l'art. 15 de la loi sur le transport de voyageurs (LTV, RS 745.1), la fixation des tarifs est du ressort des entreprises de transport. La loi prévoit que celles-ci peuvent fixer leurs tarifs de manière à atténuer les pics de demande et à équilibrer le taux d'utilisation des véhicules et de l'infrastructure, étant entendu que les titres de transport à tarif normal doivent être valables pour toutes les catégories d'un moyen de transport, indépendamment du créneau horaire. Comme les entreprises de transport sont libres de fixer leurs tarifs, il n'existe pas de base légale suffisante pour les contraindre à participer à un essai pilote et à adapter leurs tarifs en conséquence. Si l'essai pilote devait influencer directement sur les tarifs et si toutes les entreprises de transport dans le périmètre de l'essai pilote devaient être contraintes à y participer, il serait nécessaire de créer une base légale à cet effet sous la forme d'une loi fédérale de durée limitée. Cela dit, si la participation à l'essai était obligatoire pour les usagers, une base légale prenant la forme d'une loi fédérale de durée limitée serait nécessaire même pour un essai pilote n'affectant pas la liberté tarifaire des entreprises. (Il serait envisageable de réaliser un essai pilote sans empiéter sur l'autonomie tarifaire si les usagers y participant de leur plein gré payaient le tarif normal et si, dans un second temps, l'augmentation ou la diminution des coûts était répercutée sur eux en fonction de leurs habitudes de déplacement.)

Si une tarification de la mobilité doit être introduite définitivement à un stade ultérieur, la création d'une base légale au sens formel du terme sera appropriée. Il ne sera pas nécessaire de modifier la Constitution, comme tel est le cas pour la route.

4.3. Bilan de la clarification des bases légales

Un essai pilote impliquant la participation obligatoire de tous les intéressés requiert l'existence d'une loi fédérale de durée limitée sujette au référendum.

Une votation référendaire pourrait s'apparenter à un vote de principe national sur la tarification de la mobilité. En cas de rejet par les électeurs, cette question pourrait disparaître de l'agenda politique. C'est là que réside le dilemme : d'un côté, les essais pilotes sont censés susciter l'adhésion au concept, et d'un autre côté, l'acceptation doit déjà exister au moment d'une votation référendaire.

⁹ Giovanni Biaggini, dans : Orell Füssli Kommentar, *BV Kommentar Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft*, 2007, Art. 82 N 8; ATF la 39 consid. 2a.

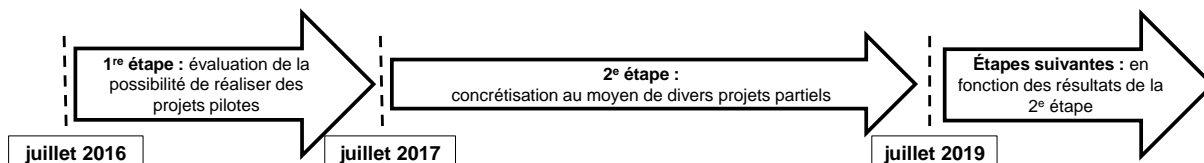
¹⁰ Postulat 04.3619 de la CTT du Conseil national

Autrement dit, le projet pilote pourrait ne pas remplir du tout sa fonction dans la mesure où la votation référendaire aurait lieu avant.

5. Poursuite des travaux par étapes

Les discussions avec les représentants des cantons intéressés ont montré qu'actuellement, les conditions préalables à la réalisation d'essais pilotes ne sont pas réunies. Cependant, divers cantons demeurent intéressés par la tarification de la mobilité et appellent de leurs vœux une précision de la question et la poursuite des travaux avec un encadrement fort de la Confédération.

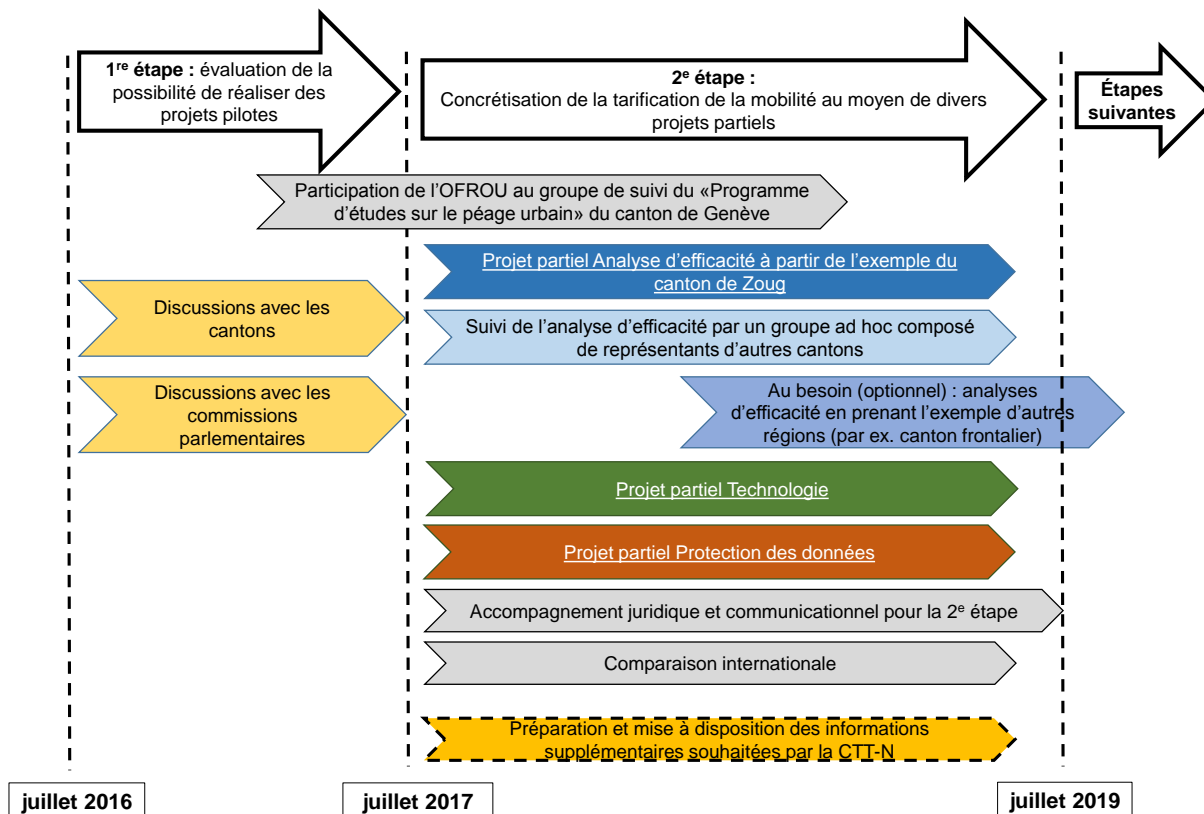
Pour ce faire, il est proposé de procéder par étapes. Après la première étape achevée avec le présent rapport, une deuxième étape (à partir de juillet 2017) visera à préciser le concept de tarification de la mobilité au moyen de divers projets partiels.



La deuxième étape consiste principalement en une analyse d'efficacité de la tarification de la mobilité à partir de l'exemple d'une région. Le canton de Zoug s'est déclaré disposé à réaliser cette analyse avec la Confédération. Il s'agit en l'occurrence d'une approche théorique, qui présente l'avantage de ne requérir aucune adaptation légale mais de permettre d'avancer dans les recherches afin de susciter l'acceptation.

La deuxième étape comprend aussi d'autres projets partiels et activités. L'illustration 1 en donne un aperçu.

Illustration 1: Aperçu de la deuxième étape – concrétisation de la tarification de la mobilité



5.1. **Projet partiel Analyse d'efficacité à partir de l'exemple du canton de Zoug**

Le projet partiel Analyse d'efficacité constitue l'élément essentiel de la deuxième étape.

Objectif de l'analyse d'efficacité

Ce projet partiel consistera entre autres à examiner, à l'aide d'un modèle global des transports, les effets de l'introduction de la tarification de la mobilité au sens du rapport stratégique (notamment neutralité budgétaire, réduction des pics d'affluence, intermodalité) sur la circulation, la population, les entreprises, le développement territorial, l'environnement, etc. Cette analyse d'efficacité permettra également d'éclaircir certaines questions concernant la définition des pics (critères horaires et géographiques) ou le montant des tarifs. Pour ce faire, diverses hypothèses doivent être formulées et modélisées (concept indiquant le traitement des usagers venant d'ailleurs, des exceptions, etc.).

L'analyse des répercussions de la tarification de la mobilité sur toute la Suisse étant beaucoup plus complexe, la modélisation ne doit porter que sur un échantillon. Il s'agira par exemple de montrer les effets possibles sur une région.

Région test

Concrètement, l'analyse d'efficacité sera effectuée en prenant le canton de Zoug pour exemple. Diverses raisons plaident en faveur de cette option :

- Pour le canton de Zoug, la tarification de la mobilité est un instrument de politique des transports qui mérite d'être examiné. Dans la version actuelle du plan directeur cantonal en cours de remaniement, la tarification de la mobilité figure parmi les objectifs avec la mention « à examiner ».¹¹
- Le canton de Zoug partage en grande partie les principes de base et les objectifs fixés par le Conseil fédéral en matière de tarification de la mobilité, notamment le principe de l'intermodalité.
- Le canton de Zoug ayant supervisé l'étude sur la réduction des pics d'affluence réalisée dans le cadre de l'organisation *metropolitan konferenz zürich*, il dispose de précieuses connaissances préalables en la matière. Cette étude s'est intéressée notamment à la question de la tarification différenciée des transports publics.
- Le canton de Zoug se prête bien à l'expérimentation de la tarification de la mobilité compte tenu du fait que son espace de circulation est plutôt petit et relativement facile à délimiter.
- Les modèles de transport présentent certaines faiblesses au niveau du trafic frontalier. Il est donc préférable de choisir dans un premier temps une zone avec peu de trafic frontalier pour la réalisation des essais.
- Le modèle de transport du canton de Zoug utilise le même logiciel et la même structure que le Modèle national pour le trafic voyageurs (MNTP), ce qui facilitera considérablement la coordination des deux modèles.
- Après le premier entretien, le canton de Zoug a présenté spontanément une proposition pour la suite des opérations.

Aucune garantie de concrétisation ultérieure

Le projet partiel Analyse d'efficacité porte sur la tarification de la mobilité à partir de l'exemple du canton de Zoug et vise à en montrer les incidences possibles pour cette région.

¹¹ « Un modèle global des transports à élaborer planifiera les transports de manière proactive. Des mesures de régulation et de gestion du trafic contribueront à réduire les pics d'affluence. L'amélioration de la performance des installations actuelles prime la création de nouvelles infrastructures de transport. Il convient d'examiner de nouvelles formes de mobilité privilégiant la vérité des coûts ou l'économie de partage (tarification de la mobilité). » Objectif G 7.4 en matière de transports : « Le canton, la Confédération, les communes et l'économie zougnoise étudient ensemble de nouvelles formes de mobilité privilégiant la vérité des coûts ou l'économie de partage (tarification de la mobilité) ».

Il n'est toutefois pas exclu d'effectuer ultérieurement des analyses de ce type dans d'autres régions, par exemple dans des régions frontalières si besoin est.

Le projet partiel Analyse d'efficacité à partir de l'exemple du canton de Zoug ne garantit en rien la réalisation d'un projet pilote dans ce canton.

D'autres cantons sont impliqués dans les travaux de la deuxième étape dans le cadre d'un groupe de suivi.

5.2. Projet partiel Protection des données

La tarification de la mobilité repose sur la perception de taxes en fonction de profils individuels de déplacement. La protection des données est un principe de base important pour la conception de cette tarification et doit, selon le rapport stratégique (chap. 3, p. 13), faire partie intégrante de la planification ainsi que de la mise en œuvre et de l'exploitation.

Ce projet partiel vise, notamment dans le cadre d'une collaboration avec le préposé fédéral à la protection des données et à la transparence, à déterminer comment ces exigences importantes peuvent être satisfaites.

5.3. Projet partiel Technologie

La mise en œuvre de la tarification de la mobilité requiert l'enregistrement des kilomètres parcourus par moyen de transport, lieu et heure. Il faut pour ce faire recourir à des technologies infaillibles et capables d'empêcher ou de compliquer considérablement les abus. Ce projet partiel vise à montrer comment l'enregistrement et le décompte pourraient être réalisés et à combien environ les coûts de mise en œuvre pourraient s'élever. Pour ce faire, il sera fondamental de définir les exigences fonctionnelles qu'il devra satisfaire. La procédure d'enregistrement et de perception proposée à l'utilisateur devra être simple.

Par ailleurs, une fois le projet partiel achevé, il sera possible de montrer comment garantir le respect du principe de transparence (rapport stratégique, chap. 3, p. 13) du point de vue technologique, autrement dit comment faire en sorte que les usagers soient informés en tout temps du coût d'un déplacement d'un point A à un point B (en temps réel mais aussi à l'avance).

Les projets partiels sont liés les uns aux autres. Leur coordination est garantie.

5.4. Autres activités

5.4.1. Accompagnement juridique et communicationnel pour la 2^e étape

Les clarifications juridiques ont révélé l'existence d'obstacles relativement importants (au moins une loi fédérale soumise au référendum) pour l'introduction définitive de la tarification de la mobilité mais aussi déjà pour les essais pilotes. Afin d'améliorer à long terme l'acceptation de la tarification de la mobilité en général et des éventuels projets pilotes en particulier, les projets partiels doivent être assortis de mesures de communication adéquates. Autrement dit, les objectifs, les travaux et les résultats des projets partiels devront être présentés d'une manière adaptée.

Il faut s'attendre à ce que des questions juridiques spécifiques se posent à plusieurs reprises dans le cadre des différents projets partiels (concernant par ex. la protection des données, les dispositifs d'enregistrement, le décompte). C'est pourquoi les projets partiels seront suivis de près par les services juridiques des différents offices fédéraux concernés, afin que les questions juridiques puissent être éclaircies au cas par cas.

5.4.2. Comparaison internationale

La deuxième étape consistera à analyser et exploiter les évolutions actuelles en matière de systèmes de péages urbains à l'étranger, de tarifs de TP différenciés selon des critères horaires, etc.

5.4.3. Comparaison nationale : participation de l'OFROU au groupe de suivi du « Programme d'études sur le péage urbain » du canton de Genève

L'OFROU est représenté au sein du groupe de suivi du « Programme d'études sur le péage urbain ». Il suivra les évolutions et les conclusions et présentera la position de la Confédération au cours des discussions.

5.4.4. Préparation et mise à disposition des informations supplémentaires souhaitées par la CTT-N

Les informations supplémentaires souhaitées par la CTT-N (cf. chap. 3.1) seront préparées et fournies à la CTT-N d'ici à fin juin 2019 dans le cadre de la deuxième étape.

5.5. Élaboration d'un rapport destiné au Conseil fédéral

Ce rapport mettra un point final à la deuxième étape en juin 2019. Il présentera l'état des travaux et les étapes suivantes.

6. Aperçu des éventuelles étapes à venir

À un stade ultérieur, les enseignements tirés de la deuxième étape (par ex. en ce qui concerne le périmètre, le système tarifaire, la technologie, la protection des données) pourraient être vérifiés dans la pratique au moyen d'une étude de terrain, par exemple en faisant appel à des clients tests.

Voici quelques questions qui pourraient être éclaircies dans ce cadre :

- Les tarifs calculés ont-ils les effets sur le trafic prédits par le modèle ?
- La technologie est-elle adaptée à une utilisation quotidienne ?
- Dans la pratique, l'utilisateur a-t-il l'impression que sa sphère privée est suffisamment protégée ?