



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**  
**Office fédéral des transports OFT**

18 décembre 2015

---

# **Rapport sur les résultats de l'audition relative au projet de rapport stratégique sur la tarification de la mobilité**

---

## Table des matières

<b>1.</b>	<b>AUDITION .....</b>	<b>3</b>
1.1.	Contenu du projet de rapport stratégique sur la tarification de la mobilité .....	3
1.2.	Avis reçus .....	4
1.3.	Synthèse.....	5
<b>2.</b>	<b>ÉVALUATION DES AVIS EXPRIMÉS DANS LE QUESTIONNAIRE.....</b>	<b>9</b>
2.1.	Remarques générales concernant l'évaluation.....	9
2.2.	Questions .....	10
<b>3.</b>	<b>ANNEXE 1 : LISTE DES PARTICIPANTS À L'AUDITION.....</b>	<b>31</b>
<b>4.</b>	<b>ANNEXE 2 : QUESTIONNAIRE POUR L'AUDITION .....</b>	<b>35</b>

## 1. Audition

Le 27 mai 2015, le Conseil fédéral a pris acte du projet de rapport stratégique sur la tarification de la mobilité et lancé l'audition y relative. Cette dernière s'est achevée le 11 septembre 2015. Les avis reçus ont été évalués et synthétisés dans le présent rapport.

### 1.1. Contenu du projet de rapport stratégique sur la tarification de la mobilité

#### Contexte

Le trafic est en augmentation constante depuis des années. Cette évolution s'explique notamment par la croissance démographique et par l'augmentation des revenus des ménages en termes réels, mais aussi par l'éloignement toujours plus grand entre le domicile et le lieu de travail. La demande de mobilité continuera de croître au vu des actuelles évolutions démographique, économique, technologique et territoriale<sup>1</sup>. Selon les projections de l'Office fédéral du développement territorial (ARE), il faut prévoir que les prestations de transport sur route et sur rail augmenteront de près d'un quart entre 2010 et 2030<sup>2</sup>. Il faut s'attendre à une croissance de 19 % pour le trafic individuel motorisé (TIM) et de 50 % pour les transports publics (TP)<sup>3</sup>.

La forte augmentation des kilomètres parcourus sur les routes et les voies ferrées va de pair avec trois défis majeurs, à savoir l'aggravation des problèmes de capacité, l'augmentation des coûts et la multiplication d'effets externes. Les instruments qui ont fait leurs preuves jusqu'à présent ne permettront plus à l'avenir de faire face à ces défis de manière satisfaisante. Les progrès technologiques offrent de nouvelles possibilités pour y répondre efficacement.

#### Mandat

Dans son message sur le programme de la législature 2011-2015, le Conseil fédéral prévoit l'élaboration d'un rapport stratégique sur la tarification de la mobilité. Ce dernier doit présenter différents modèles envisageables pour la Suisse, sans pour autant imposer leur mise en œuvre ultérieure.

#### Définition et objectif de la tarification de la mobilité

Le rapport stratégique définit la tarification de la mobilité comme le « *prélèvement d'une redevance liée à l'utilisation de l'infrastructure et des services dans les transports individuels et dans les transports publics afin d'influer sur la demande* ».

Sur la base de la définition donnée précédemment, l'objectif de la tarification de la mobilité pour le présent rapport stratégique est le suivant : « *La tarification de la mobilité doit permettre de réduire les pics d'affluence sur l'ensemble des modes de transport et de parvenir à une utilisation plus homogène des infrastructures de transport* ».

#### Principes de base

La tarification de la mobilité repose sur sept principes de base : « *pay as you use* », compensation, effet de redistribution / conception sociopolitique, intermodalité, structure modulaire, protection des données. Ces principes servent également de conditions-cadre à l'élaboration des modèles.

<sup>1</sup> + 23,7 % jusqu'en 2030 (~0,7 % par an) pour l'ensemble des kilomètres parcourus selon le scénario de base de l'évolution future du trafic. Il faut toutefois tabler sur une croissance plus élevée pour le rail que pour la route (Perspectives d'évolution du trafic voyageurs en Suisse d'ici à 2030, ARE, 2006).

<sup>2</sup> Compléments aux Perspectives d'évolution du trafic voyageurs en Suisse d'ici à 2030, ARE, 2012.

<sup>3</sup> Selon le message sur le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF), il faut s'attendre à une croissance de 60 % du trafic voyageurs sur le rail d'ici à 2030 (cf. message du 18 janvier 2012 relatif à l'initiative populaire « Pour les transports publics » et sur le contre-projet direct (arrêté fédéral portant règlement du financement et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, message FAIF), (FF 2012 1371). Le FAIF a été adopté par le Parlement le 21 juin 2013. Le peuple a accepté le texte le 9 février 2014.

## Modèles envisageables en Suisse

Les modèles décrits dans le projet de rapport stratégique présentent une architecture modulaire, c'est-à-dire qu'ils vont de modèles géographiquement limités jusqu'à un modèle incluant tout le territoire. Tous les modèles décrits pour la route et le rail ont en commun de prévoir l'introduction d'une redevance liée aux kilomètres parcourus ainsi qu'une compensation totale ou partielle des redevances existantes.

Les modèles routiers « Réseau A », « Réseau B », « Zone-réseau-zone A », « Zone-réseau-zone B » et « Territoire » appellent les questions suivantes :

- Quel doit être l'objet de la tarification ? (par ex. places de stationnement, tronçons routiers, réseaux routiers définis, zones, combinaison de réseaux et de zones ou ensemble d'un territoire)
- Quels moyens de locomotion doivent être taxés ? (par ex. voitures de tourisme, voitures de livraison, poids lourds, motocycles, mobilité douce)
- Comment les tarifs doivent-ils être fixés ? (par ex. redevance pour certains objets, redevance forfaitaire, redevance kilométrique, tarifs variables en fonction du lieu, du moment ou du trafic, tarifs échelonnés selon la catégorie d'émission ou le poids)
- Où est-il possible de compenser les nouvelles taxes ? (par ex. vignette, impôt sur les huiles minérales, surtaxe sur les huiles minérales, impôt sur les véhicules automobiles, RPLP, impôt sur les véhicules à moteur, taxes de stationnement, primes d'assurance)
- Quel doit-être le mode d'enregistrement des données relatives à l'utilisation des infrastructures ? (par ex. poste de péage, e-vignette, péage vidéo, péage radio, appareil intelligent)

Des questions identiques se posent pour les modèles ferroviaires « TP-ligne », « TP-zone » et « TP-réseau » :

- Quel doit être l'objet de la tarification ? (par ex. ligne, tronçon, nœud, zone, réseau, territoire)
- Quels modes de transport doivent être taxés ? (par ex. transport de voyageurs, transport de marchandises, train, bus, tram, bateau, installations à câbles, trafic local, trafic régional, trafic grandes lignes)
- Qui paiera ? (par ex. entreprise de transport, client, bénéficiaire)
- Comment les tarifs doivent-ils être fixés ? (par ex. prix du sillon, tarif payé par le client en fin de chaîne, contribution des bénéficiaires, tarifs variables en fonction du lieu, du moment, de la qualité, de facteurs environnementaux, redevance forfaitaire)
- Qui fixera les tarifs ? (charges contractuelles, prescriptions dans le cadre de concessions, prescriptions du propriétaire, fixation légale, prescriptions du régulateur, souveraineté de la Confédération, des entreprises de transport ou des gestionnaires d'infrastructure en matière de tarifs)
- Où est-il possible de compenser les nouvelles taxes ? (par ex. augmentations du tarif, mesures concernant les indemnités, remboursement général)
- Quel doit-être le mode d'enregistrement des données relatives à l'utilisation des infrastructures ? (par ex. enregistrement manuel avec ticket/puce, CICO = Check In/Check Out, WIWO = Walk In/Walk Out, BIBO = Be In/Be Out, décompte des sillons, facturation au bénéficiaire)

### 1.2. Avis reçus

90 avis ont été reçus au total, selon la répartition suivante :

- |   |    |
|---|----|
| • Cantons et conférences :  | 28 |
| • Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale :                                  | 8  |
| • Associations faïtières nationales des communes, des villes et des régions de montagne : | 3  |
| • Associations faïtières nationales des milieux économiques :                             | 8  |
| • Fédérations de transports :   | 13 |

- Autres associations, organisations, institutions : 30

Les différents avis étant consultables sur Internet, le présent rapport ne revient pas dessus en détail. Il synthétise simplement les avis reçus.

Site Internet : <http://www.astra.admin.ch/themen/00901/07175/index.html?lang=fr>. Une liste de l'ensemble des participants à l'audition ainsi que des abréviations utilisées dans le présent rapport figure en annexe 1.<sup>4</sup>

### 1.3. Synthèse

#### Généralités

Les avis vont de l'approbation pleine et entière jusqu'au rejet total ; on dénombre toutefois davantage d'avis favorables que défavorables (56 favorables / plutôt favorables<sup>5</sup>, 23 défavorables / plutôt défavorables<sup>6</sup>, 11 neutres<sup>7</sup>). Pour autant, parmi les avis favorables sur le principe, les positions divergent parfois sur des questions concrètes.

Il convient de souligner qu'une majorité des cantons salue l'idée d'une tarification de la mobilité. La DTAP et la CTP y sont également favorables et voient dans celle-ci un instrument permettant de mieux gérer le trafic et de réduire ainsi les pics d'affluence, qui occasionnent des coûts. Pour ces acteurs, la question n'est pas de savoir s'il faut continuer sur la voie de la tarification de la mobilité, mais plutôt à quel horizon celle-ci doit être mise en place.

#### Objectif

Les participants à l'audition s'accordent à dire que la réduction des pics d'affluence est un objectif primordial. Toutefois, tous ne sont pas d'avis (9)<sup>8</sup> que l'accomplissement de cet objectif doit passer par la tarification de la mobilité. Une majorité (54)<sup>9</sup> estime qu'il faudrait poursuivre encore d'autres objectifs. Les plus fréquemment cités sont les objectifs environnementaux et climatiques, ainsi que ceux relatifs au financement.

#### Principes de base

72<sup>10</sup> participants à l'audition se sont exprimés sur la question des principes de base. Dans l'ensemble, ils adhèrent largement aux principes du « pay as you use », de la compensation, de l'effet de redistribution, de l'intermodalité, de la structure modulaire, de la protection des données et de la transparence.

<sup>4</sup> NdT : Par souci de simplification, l'ensemble des sigles d'organisations sont laissés en allemand dans le corps du texte ainsi que dans les notes de bas de page. Leur équivalent et leur traduction en français figurent à l'annexe 1 du présent rapport.

<sup>5</sup> AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GR, LU, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, ZG, ZH, BPUK, KöV, BDP, FDP, GLP, GPS, SPS, Gemeindeverband, SSV, bauenschweiz, economiesuisse, Travail.Suisse, CFS, IGöV, LITRA, Pro Velo, VAP, VCS, asut, CerclAir, espace.mobilité, EV, HKBB, IG DHS, SES, SVI, swisscleantech, UFS, USIC, WWF, Mobility Carsharing, La Poste, RWU, RZU, SBB, Ville de Lausanne

<sup>6</sup> NE, GLP, SVP, hotelleriesuisse, SBV, SGV, STV, ACS, ASTAG, CI Motards, Pro Bahn, strasseschweiz, TCS, Auto-Schweiz, CCIG, CP, FER, FRC, ParkingSwiss, SRF, SWISSCOFEL, VFAS, VTL

<sup>7</sup> GR, JU, SO, VS, CVP, EVP, SAB, SGB, VöV, AG Berggebiete, SEV

<sup>8</sup> GL, LU, EVP, SAB, SBV, STV, TCS, FRC, SWISSCOFEL

<sup>9</sup> AG, AI, AR, BE, BL, BS, GE, NE, OW, SG, SH, SO, SZ, TI, UR, VD, ZG, ZH, BPUK, KöV, BDP, CVP, FDP, GLP, GPS, SPS, SSV, economiesuisse, SGB, Travail.Suisse, CFS, IGöV, Pro Velo, VAP, VCS, asut, CerclAir, espace.mobilité, EV, HKBB, IG DHS, SES, SEV, SRF, SVI, swisscleantech, UFS, USIC, WWF, Mobility Carsharing, La Poste, RZU, SBB, Ville de Lausanne

<sup>10</sup> AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, BDP, EVP, FDP, GLP, GPS, SPS, Gemeindeverband, SAB, SSV, economiesuisse, SBV, SGB, Travail.Suisse, ACS, ASTAG, CFS, LITRA, Pro Velo, strasseschweiz, TCS, VAP, VCS, VöV, AG Berggebiete, asut, Auto-Schweiz, CP, espace.mobilité, EV, FRC, HKBB, IG DHS, ParkingSwiss, SES, SEV, SVI, swisscleantech, SWISSCOFEL, UFS, USIC, WWF, Mobility Carsharing, La Poste, RWU, RZU, SBB, Ville de Lausanne

## Tableau matriciel

Respectivement 54<sup>11</sup> et 56<sup>12</sup> participants à l'audition ont donné leur avis sur la question de l'exhaustivité du tableau matriciel pour la route et pour le rail. Une majorité des participants juge globalement que ledit tableau matriciel est complet et pertinent. Des compléments ne sont apportés à ce dernier que dans certains cas. 11 participants à l'audition<sup>13</sup> demandent que le tableau matriciel pour la route et le rail soit complété de sorte à permettre une imputation des coûts externes.

## Systématique

Une majorité des sondés se dit satisfaite de la systématique avec plusieurs modèles.

35<sup>14</sup> des 50 participants à l'audition qui se sont exprimés sur la systématique relative à la route la jugent pertinente, 11<sup>15</sup> l'approuvent avec toutefois une remarque et 4<sup>16</sup> ne l'estiment pas nécessaire.

38<sup>17</sup> des 46 participants à l'audition ayant donné leur avis sur la systématique relative au rail la jugent pertinente, 5<sup>18</sup> l'approuvent avec toutefois une remarque et 3<sup>19</sup> la rejettent.

## Modèles les plus appropriés

46<sup>20</sup> sondés ont donné leur opinion sur le modèle le plus approprié pour la route. Un seul d'entre eux<sup>21</sup> considère que le premier modèle (Réseau A) est le plus pertinent. 3 participants<sup>22</sup> disent leur préférence pour le modèle 3 (Zone-réseau-zone A), alors qu'ils sont 5<sup>23</sup> à privilégier le modèle 4 (Zone-réseau-zone B). 3 participants<sup>24</sup> estiment que les modèles 3 et 4 sont les plus appropriés, tandis que 34 autres<sup>25</sup> se prononcent en faveur du modèle 5 (territoire).

42<sup>26</sup> participants à l'audition ont fait part de leur sentiment sur le modèle le plus approprié pour le rail. Un seul d'entre eux<sup>27</sup> pense que le premier modèle (TP-ligne) est le plus pertinent. Ils sont 7<sup>28</sup> à

<sup>11</sup> AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VD, VS, ZG, ZH, CVP, EVP, GLP, GPS, SPS, SAB, SSV, SBV, SGV, Travail.Suisse, ACS, ASTAG, Pro Velo, strasseschweiz, VCS, VöV, AG Berggebiete, Auto-Schweiz, espace.mobilité, IG DHS, ParkingSwiss, SES, SVI, swisscleantech, UFS, USIC, WWF, La Poste, RWU, Ville de Lausanne

<sup>12</sup> AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VD, VS, ZG, ZH, CVP, EVP, GLP, GPS, SPS, SAB, SBV, SGV, Travail.Suisse, ACS, ASTAG, IGöV, LITRA, Pro Velo, strasseschweiz, VCS, VöV, AG Berggebiete, Auto-Schweiz, CP, espace.mobilité, IG DHS, ParkingSwiss, SES, SVI, swisscleantech, UFS, USIC, WWF, La Poste, RWU, Ville de Lausanne

<sup>13</sup> AG, ZH, GLP, GPS, SPS, SSV, SES, Pro Velo, VCS, swisscleantech, WWF

<sup>14</sup> AI, AR, BS, FR, GL, NW, OW, SG, SH, SZ, TI, ZG, ZH, BDP, EVP, FDP, Gemeindeverband, SSV, economiesuisse, SBV, SGB, Travail.Suisse, ACS, strasseschweiz, VöV, asut, Auto-Schweiz, FRC, ParkingSwiss, SES, SEV, SVI, UFS, La Poste, SBB

<sup>15</sup> BL, LU, SO, TG, GLP, Pro Velo, VCS, swisscleantech, USIC, WWF, RWU

<sup>16</sup> GR, VD, espace.mobilité, IG DHS

<sup>17</sup> AI, BL, BS, FR, GL, GR, NW, OW, SH, SO, TG, TI, ZG, BDP, EVP, FDP, Gemeindeverband, SSV, economiesuisse, SBV, Travail.Suisse, ACS, Pro Velo, strasseschweiz, VCS, VöV, asut, Auto-Schweiz, FRC, ParkingSwiss, SES, SEV, SVI, swisscleantech, UFS, WWF, La Poste, SBB

<sup>18</sup> AR, LU, GLP, USIC, RWU

<sup>19</sup> SG, VD, ZH

<sup>20</sup> Cf. notes de bas de page 20 à 24

<sup>21</sup> SBV

<sup>22</sup> AI, GR, UFS

<sup>23</sup> GE, OW, SG, TG, EVP

<sup>24</sup> CVP, Travail.Suisse, USIC

<sup>25</sup> AG, AR, BE, BS, GL, LU, NW, SH, SO, SZ, TI, UR, ZG, ZH, BDP, GLP, SPS, Gemeindeverband, SSV, economiesuisse, SGB, CFS, Pro Velo, VAP, VCS, espace.mobilité, IG DHS, SES, SEV, SVI, swisscleantech, WWF, La Poste, Ville de Lausanne

<sup>26</sup> Cf. notes de bas de page 26 à 28

<sup>27</sup> SZ

<sup>28</sup> AI, GR, NW, OW, SO, ZH, USIC

pencher plutôt pour le modèle 2 (TP-zone), alors que 34 autres<sup>29</sup> sont favorables au modèle 3 (TP-réseau).

### **Forces et faiblesses des modèles les plus appropriés**

#### **Forces :**

- pas de report du trafic
- réduction de l'extension des surfaces urbanisées
- possibilité de financer les infrastructures
- diminution du volume de déplacements
- baisse des coûts externes
- efficacité globale
- répartition modale favorable aux TP
- vérité des coûts
- rapport coûts-avantages

#### **et faiblesses :**

- manque de flexibilité pour les navetteurs
- complexité des modèles
- acceptation insuffisante
- question de la protection des données
- pas d'effet positif sur l'environnement
- répartition modale inchangée
- volume de trafic identique
- préjudice pour les couches les plus pauvres de la population
- tourisme à la pompe
- mauvais rapport coûts-avantages
- davantage de bruit

#### **Défis**

Les avis montrent que les thèmes ou axes prioritaires ci-après sont considérés comme des défis :

- acceptation insuffisante (notamment du fait que le problème n'est pas suffisamment grave)
- question du fédéralisme / des différents niveaux étatiques
- flexibilité insuffisante pour éviter les heures de pointe
- effet de redistribution lié aux politiques régionale et sociale / équité
- effet (incitatif) incertain
- conflit d'intérêts entre la conception sociopolitique et l'effet (incitatif)
- frais de perception
- garantie de la compatibilité / harmonisation au niveau international / usagers occasionnels
- garantie de la protection des données
- garantie de la transparence
- évolutions indésirables de la répartition modale (TIM/TP)
- risques en termes d'attractivité de la place économique et de compétitivité du tourisme

<sup>29</sup> AG, AR, BE, BS, GE, GL, LU, SG, SH, TG, TI, UR, ZG, BDP, EVP, GLP, SPS, Gemeindeverband, SSV, economiesuisse, SGB, CFS, IGöV, Pro Velo, VAP, VCS, SES, SEV, SVI, UFS, swisscleantech, WWF, La Poste, Ville de Lausanne

## Projets pilotes

L'idée de projets pilotes pour la tarification de la mobilité est accueillie favorablement par la majorité des participants à l'audition. Nombre d'entre eux estiment que les projets pilotes constituent une première étape et plusieurs cantons pourraient déjà s'imaginer en mettre en place sur leur territoire. 53 avis<sup>30</sup> approuvent globalement l'instauration de tels projets. 18 participants se montrent plutôt critiques<sup>31</sup> à l'égard des projets pilotes ou y sont totalement opposés<sup>32</sup>.

## Taxe d'incitation

L'idée d'une compensation sous forme de taxe d'incitation est rejetée. Seuls 9 avis<sup>33</sup> sont favorables à l'introduction d'une telle taxe. En revanche, 51 participants à l'audition y sont partiellement<sup>34</sup> ou entièrement<sup>35</sup> opposés.

## Autres remarques

Les participants à l'audition ont tenu à préciser que la tarification de la mobilité n'était pas la seule mesure permettant de résoudre les problèmes de trafic et qu'il existait – indépendamment de la tarification de la mobilité ou parallèlement à celle-ci – d'autres mesures pouvant contribuer à réduire les pics d'affluence. Dans ce contexte, il a notamment été fait mention des mesures d'accompagnement telles que le télétravail, la flexibilisation des modèles de temps de travail, l'adaptation des heures de cours ou encore l'incitation au covoiturage. Des mesures en matière d'aménagement du territoire ou un assouplissement des restrictions applicables au transport de marchandises (par ex. interdiction de circuler la nuit) ont également été demandées.

Parmi les autres thèmes importants revenant également dans les avis figuraient les différents taux de couverture des coûts de la route et des transports publics, la période de l'audition, l'incertitude entourant la suite du programme ainsi que des regrets concernant l'absence de modélisations et de quantifications.

---

<sup>30</sup> AG, AI, AR, BE, BS, FR, GE, GL, GR, LU, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, ZG, ZH, BPUK, KöV, BDP, EVP, FDP, GLP, GPS, SPS, Gemeindeverband, SSV, economiesuisse, Travail.Suisse, CFS, IGöV, Pro Velo, VAP, VCS, VöV, asut, espace.mobilité, FRC, IG DHS, SVI, swisscleantech, UFS, USIC, WWF, RWU, RZU, La Poste, SBB, Ville de Lausanne

<sup>31</sup> JU, SAB, SBV, AG Berggebiete, EV, SEV

<sup>32</sup> SVP, SGV, ACS, ASTAG, CI Motards, strasseschweiz, TCS, Auto-Schweiz, CP, ParkingSwiss, SWISSCOFEL, VFAS

<sup>33</sup> BE, TI, VS, GLP, SPS, Travail.Suisse, SVI, swisscleantech, RWU

<sup>34</sup> LU, OW, VD, ZG, VöV, HKBB, USIC, La Poste, SBB

<sup>35</sup> AG, AI, AR, BL, BS, FR, GL, GR, JU, SH, SO, SZ, TG, UR, ZH, BDP, EVP, FDP, Gemeindeverband, SAB, SSV, economiesuisse, SBV, SGV, ACS, ASTAG, CFS, CI Motards, Pro Bahn, strasseschweiz, TCS, VAP, AG Berggebiete, Auto-Schweiz, CP, espace.mobilité, EV, IG DHS, ParkingSwiss, SWISSCOFEL, VFAS, RZU



## 2. Évaluation des avis exprimés dans le questionnaire

### 2.1. Remarques générales concernant l'évaluation

Les participants à l'audition ont été priés de faire part de leur avis en suivant un questionnaire donné. Compte tenu du fait que tous n'ont pas utilisé ledit questionnaire pour donner leur réponse, certains ne se sont exprimés sur le rapport que de manière générale. Afin de dresser un tableau aussi complet que possible des avis reçus, les avis généraux ont aussi été pris en considération dans l'évaluation et classés sous les différentes questions auxquelles ils se rapportent.

Par ailleurs, à certaines questions, les participants ont fourni des réponses qui avaient également un lien avec d'autres questions. En outre, des mots-clés figurant dans telle ou telle question ont été cités par d'autres participants en réponse à d'autres questions. Afin de parvenir à une comparaison et à une évaluation systématiques, les réponses ont été reportées sous les questions spécifiques de manière aussi homogène que possible.

#### Avis identiques ou similaires

Certains avis sont identiques, en grande partie identiques ou présentent des passages identiques. Le tableau ci-dessous donne un aperçu des différents groupes d'avis ayant une teneur identique ou du moins très similaire.

BPUK, KöV (avis commun)
OW (se fonde en grande partie sur l'avis exprimé par la BPUK/KöV)
SPS, SES (quelques éléments identiques, mais aussi de nombreux points de vue divergents)
SSV, BS (quelques éléments identiques, mais aussi de nombreux points de vue divergents)
SAB, AG Berggebiete (avis identiques)
JU (soutient l'avis exprimé par le SAB)
ASTAG, strasseschweiz, ACS (peu d'éléments identiques)
strasseschweiz, Auto-Schweiz (de nombreux éléments identiques dans la lettre d'accompagnement, peu dans le questionnaire)
strasseschweiz, ACS (de nombreux éléments identiques)
strasseschweiz, ParkingSwiss (avis identiques)
Auto-Schweiz, ACS (quelques éléments identiques)
CFS, VAP (réponses identiques dans le questionnaire, lettres d'accompagnement différentes)
espace.mobilité, IG DHS (avis identiques)
WWF, VCS, Pro Velo (avis quasiment identiques)
WWF, SES (quelques éléments identiques)

#### Focalisation sur un seul mode de transport

Certains participants à l'audition n'ont exprimé leur avis que sur un seul mode de transport.

Avis concernant uniquement la route	Avis concernant uniquement le rail
CI Motards	IGöV
CP	Pro Bahn
espace.mobilité	VöV
IG DHS	
TCS	

## 2.2. Questions

<b>Question 1</b>	Que pensez-vous de l'objectif de la tarification de la mobilité consistant à « réduire les pics d'affluence sur l'ensemble des modes de transport et à parvenir à une utilisation plus homogène des infrastructures de transport » ?
<b>Question 1a</b>	Cet objectif est-il bien choisi ou la tarification de la mobilité devrait-elle aussi servir à réduire les atteintes à l'environnement (cf. ch. 2.1 du rapport) ?
<b>Question 1b</b>	Dans le cas contraire, quel autre objectif faudrait-il poursuivre (cf. ch. 2.2 du rapport) ?

8 participants à l'audition sont d'avis que l'objectif est bien choisi et qu'il n'y a pas lieu d'en ajouter un autre. Ils ne mentionnent du moins aucun autre objectif (FR, NW, TG, VS, Gemeindeverband, SBV, LITRA, VöV).

54 participants<sup>36</sup> estiment que si l'objectif est certes bien choisi, il conviendrait cependant d'en poursuivre un voire plusieurs autres. 16 d'entre eux considèrent explicitement que d'autres objectifs sont au moins aussi importants, si ce n'est plus importants, que la réduction des pics d'affluence (NE, SH, BDP, FDP, GPS, SPS, economiesuisse, SGB, Travail.Suisse, EV, HKBB, SES, SRF, swisscleantech, UFS, WWF).

Parmi les autres objectifs à poursuivre dans le cadre de tarification de la mobilité, les pistes suivantes ont été évoquées :

### Financement des infrastructures de transport

29 participants à l'audition<sup>37</sup> pensent que le financement des infrastructures de transport devrait également être un objectif de la tarification de la mobilité. Il s'agit même de l'objectif premier pour le canton de Schaffhouse, ainsi que pour le BDP, le FDP, economiesuisse, la SGB, l'EV, la HKBB et la SRF.

Sous certaines conditions, le canton du Jura, le SAB, le TCS, l'AG Berggebiete et le CP pourraient aussi envisager que la tarification de la mobilité ait pour seul but de financer les infrastructures de transport.

### Objectifs environnementaux et climatiques

Des objectifs environnementaux et climatiques généraux sont par ailleurs cités dans 27 avis<sup>38</sup> à titre de complément aux objectifs initiaux.

Parfois, les participants à l'audition ont également formulé des objectifs spécifiques ou évoqué des sujets qui, en définitive, vont de pair avec les objectifs environnementaux et climatiques :

- internalisation des coûts externes / réduction des coûts externes (26)<sup>39</sup>
- évolution de la répartition modale en faveur des TP et/ou de la mobilité douce (19)<sup>40</sup>
- diminution globale de la demande de mobilité (TIM) / raccourcissement des distances parcourus / réduction du nombre de trajets (13)<sup>41</sup>

<sup>36</sup> AG, AI, AR, BE, BL, BS, GE, NE, OW, SG, SH, SO, SZ, TI, UR, VD, ZG, ZH, BPUK, KöV, BDP, CVP, FDP, GLP, GPS, SPS, SSV, economiesuisse, SGB, Travail.Suisse, CFS, IGöV, Pro Velo, VAP, VCS, asut, CerclAir, espace.mobilité, EV, HKBB, IG DHS, SES, SEV, SRF, SVI, swisscleantech, UFS, USIC, WWF, Mobility Carsharing, La Poste, RZU, SBB, Ville de Lausanne

<sup>37</sup> AG, AR, BE, BL, BS, GE, LU, NE, SH, TI, UR, ZG, ZH, CVP, SSV, Travail.Suisse, Pro Velo, VCS, asut, espace.mobilité, HKBB, IG DHS, SVI, swisscleantech, USIC, WWF, Mobility Carsharing, RZU, Ville de Lausanne

<sup>38</sup> AG, AR, BE, BS, GE, SH, SO, SZ, VD, GPS, SPS, SSV, SGB, Travail.Suisse, IGöV, Pro Velo, VCS, asut, espace.mobilité, FRC, IG DHS, SES, SVI, swisscleantech, UFS, WWF, Mobility Carsharing

<sup>39</sup> BS, NE, OW, TI, VD, ZH, GLP, GPS, SPS, SSV, SGB, IGöV, Pro Velo, VCS, asut, CerclAir, espace.mobilité, FRC, IG DHS, SES, SEV, swisscleantech, USIC, WWF, RZU, SBB. Par ailleurs, d'autres participants à l'audition ont repris la question des coûts externes dans le principe de base du « pay as you use » (cf. question 2).

<sup>40</sup> AG, AR, BE, GE, SG, TI, UR, ZH, GLP, GPS, SSV, SGB, Travail.Suisse, Pro Velo, VCS, SES, SEV, WWF, RZU

<sup>41</sup> BE, NE, SZ, TI, ZH, GLP, GPS, SPS, SSV, IGöV, SES, WWF, RZU

- objectifs en matière de politique énergétique (par ex. virage énergétique dans le domaine des transports, influence sur la réalisation des objectifs énergétiques de la Confédération) (8)<sup>42</sup>

### Aménagement du territoire

Un groupe de 6 participants à l'audition<sup>43</sup> voit dans la tarification de la mobilité une évolution positive pour l'aménagement du territoire (par ex. limitation de l'extension croissante des surfaces urbanisées, réduction de l'éloignement géographique entre le domicile et le lieu de travail).

### Autres objectifs

- Diminuer les coûts d'infrastructure (aménagement et conservation du réseau) / alléger la pression en faveur de la construction de nouvelles infrastructures (AI, CerclAir, CFS, SVI, VAP)
- Parvenir à une égalité de traitement du transport de voyageurs et de marchandises ainsi que du trafic routier et ferroviaire (CFS, VAP)
- Accroître le taux d'occupation des véhicules (SGB)

En ce qui concerne les objectifs, 22 participants à l'audition<sup>44</sup> ont également fait mention du principe de causalité (financement conforme à ce principe, financement par les usagers, vérité des coûts et couverture des coûts). Le sens exact que les différents acteurs donnent à ces termes ne ressort toutefois pas clairement des avis, voire diffère parfois.

Si 9 autres participants considèrent aussi que l'objectif de réduction des pics d'affluence est important, ils estiment pour autant que la tarification de la mobilité n'est pas une mesure adéquate (GL, SAB, STV, TCS, FRC), se montrent sceptiques à son égard (EVP, SBV) ou doutent de son efficacité (LU, STV, FRC, SWISSCOFEL).

Du fait de leur opposition fondamentale au principe de tarification de la mobilité, 15 participants<sup>45</sup> sont en désaccord avec l'objectif et n'ont pas répondu à cette question.

Enfin, 3 participants ne se sont pas du tout exprimés sur la question (bauenschweiz) ou uniquement de manière vague (GR, RWU).

**Question 2** Dans quelle mesure trouvez-vous que les sept principes de base définis pour la tarification de la mobilité sont pertinents et complets (cf. ch. 3 du rapport) ?

72 participants à l'audition<sup>46</sup> ont répondu à la question relative aux principes de base. 27 d'entre eux<sup>47</sup> estiment qu'ils sont pertinents et complets, 33<sup>48</sup> les approuvent moyennant un ajout, 9 autres<sup>49</sup> les acceptent avec deux compléments, tandis que les 3 derniers<sup>50</sup> y souscrivent à condition de les compléter avec trois éléments ou plus.

### Compléments au principe du « pay as you use »

Pour les cantons d'Argovie, de Berne, de Bâle-Ville, du Jura, de Saint-Gall et de Zoug, ainsi que pour le GLP, le GPS, le SAB, la SSV, Travail.Suisse, Pro Velo, la VCS, l'AG Berggebiete, l'asut, l'IG DHS, espace.mobilité, la SVI, swisscleantech, l'usic et le WWF, la prise en compte des coûts externes est

<sup>42</sup> BE, VD, GPS, Travail.Suisse, SGB, IGöV, asut, SES

<sup>43</sup> SG, SZ, SSV, asut, SVI, RWU

<sup>44</sup> AG, BE, BL, SG, TI, VD, ZG, ZH, BDP, FDP, GLP, economiesuisse, ASTAG, CFS, VAP, asut, EV, SES, SVI, swisscleantech, RZU, Ville de Lausanne

<sup>45</sup> SVP, hotelleriesuisse, SGV, ACS, ASTAG, CI Motards, Pro Bahn, strasseschweiz, Auto-Schweiz, CCIG, CP, FER, ParkingSwiss, VFAS, VTL

<sup>46</sup> Cf. notes de bas de page 46 à 49

<sup>47</sup> AI, BE, BL, GL, JU, NW, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, ZG, ZH, BDP, Gemeindeverband, SAB, SBV, VöV, AG Berggebiete, FRC, HKBB, SWISSCOFEL, USIC, Mobility Carsharing, Post, SBB

<sup>48</sup> AG, AR, BS, FR, GE, GR, LU, SG, EVP, FDP, GLP, SP, SSV, economiesuisse, Travail.Suisse, ACS, ASTAG, CFS, Pro Velo, strasseschweiz, VAP, VCS, Auto-Schweiz, EV, ParkingSwiss, SES, SVI, swisscleantech, UFS, WWF, RWU, RZU, Ville de Lausanne

<sup>49</sup> VS, GPS, IGöV, TCS, asut, CP, espace.mobilité, IG DHS, SEV

<sup>50</sup> NE, VD, SGB

une condition *sine qua non*. Le canton du Jura, le SPS, le SAB, l'IGöV, Pro Bahn, l'AG Berggebiete et la SES défendent le maintien des redevances forfaitaires (AG) pour les transports publics. La SSV et l'ASTAG réclament que les recettes soient obligatoirement affectées aux transports. Le canton de Thurgovie considère qu'il faut relativiser ce principe, étant donné que la mobilité devra rester à la portée de tous.

### **Compléments au principe de la compensation**

Le canton du Jura, le SAB et l'AG Berggebiet estiment que la compensation doit être conçue de telle sorte que les redevances existantes soient compensées à l'identique par les nouvelles recettes et que, dans le même temps, les avantages des redevances forfaitaires dans les TP (abonnement général) soient conservés. Pour le canton des Grisons et la Ville de Lausanne, il est important que les moyens nécessaires à la construction, l'entretien et l'exploitation des routes cantonales restent disponibles à l'avenir dans des proportions au moins équivalentes à celles d'aujourd'hui (cf. question 8 relative au fédéralisme). L'ASTAG, Pro Velo, la VCS et le WWF ne sont pas convaincus par l'argument selon lequel la tarification de la mobilité visera uniquement à payer autrement et non pas à payer davantage. Economiesuisse, le CFS, la SVI et la VAP considèrent que cette mesure devrait avoir pour objectif d'augmenter le financement par les usagers. Le canton d'Argovie ne comprend pas le raisonnement selon lequel la tarification de la mobilité devrait donner lieu, dans les TP, à une limitation voire à une suppression des augmentations de tarifs ou à la suppression des adaptations périodiques des indemnités. L'EVP craint qu'une compensation qui ne repose pas sur des critères écologiques puisse nuire à l'environnement. L'ACS, Auto-Schweiz, ParkingSwiss et strasseschweiz redoutent des répercussions massives sur le tourisme à la pompe.

### **Compléments au principe de l'effet de redistribution**

D'après le canton du Jura, le SAB et l'AG Berggebiete, le principe de l'effet de redistribution doit être complété en tenant compte des effets de redistribution spatiale. Le canton de Bâle-Ville et le GLP sont d'avis que le rééquilibrage sociopolitique ne doit pas amener à fixer des prix globalement trop bas. Il est également possible de parvenir à ce rééquilibrage en utilisant d'autres dispositifs tels que des tarifs réduits pour une mobilité de base déterminée ou via des prestations sociales individualisées. Pour la SVI, il est primordial que les usagers aient suffisamment de temps pour s'adapter à la nouvelle situation. swisscleantech se demande combien et quelles formes de mobilité devront rester abordables.

### **Compléments au principe de l'intermodalité**

Le canton de Schaffhouse estime qu'une distinction doit être faite dans les débats politiques entre la tarification de la mobilité pour le TIM et celle pour les TP. Le canton du Tessin considère que le rapport ne traite pas suffisamment du principe de l'intermodalité. Le GLP attire l'attention sur le fait qu'une tarification globale de la mobilité doit également inclure le trafic aérien. La SGB et le SEV réclament de véritables modèles intermodaux.

### **Compléments au principe de la structure modulaire**

Selon la RWU, il faut s'assurer avec la structure modulaire que des solutions partielles ne donnent pas lieu à des inégalités entre les modes de transport ou les régions. Il serait peut-être plus judicieux de faire « un pas courageux en avant » (autrement dit opter dès le départ pour une solution d'ensemble).

### **Compléments au principe de la protection des données**

Les participants à l'audition s'accordent à dire que la protection des données doit être la priorité absolue.

### **Compléments au principe de la transparence**

Les participants conviennent que la transparence est une condition préalable à la mise en place de la tarification de la mobilité. Espace.mobilité et l'IG DHS exigent explicitement de la transparence au regard des coûts et de l'utilisation des recettes.

**Question 3** Pensez-vous que le tableau matriciel pour  
**Question 3a** la route (cf. ch. 5.1 du rapport)  
 est complet ?

54 participants à l'audition<sup>51</sup> se sont prononcés sur la question de l'exhaustivité du tableau matriciel pour la route. 35 d'entre eux<sup>52</sup> ont considéré que celui-ci était complet, 15<sup>53</sup> l'approuvent moyennant un ajout, 3 autres<sup>54</sup> l'acceptent avec deux compléments, tandis qu'un dernier<sup>55</sup> y souscrit à condition de le compléter avec trois éléments ou plus.

Les cantons d'Argovie et de Zurich, le GLP, le GPS, le SPS, la SSV, la SES, swisscleantech, le WWF, la VCS et Pro Velo demandent tous de compléter le tableau afin de permettre l'imputation des coûts externes. La SSV exige en outre qu'une distinction soit faite entre le trafic pédestre et le trafic cycliste. Plutôt que d'employer le terme de « route », la VöV demande que l'on parle de trafic individuel. Les cantons de Nidwald et de Zoug sont d'avis qu'il manque une rubrique « Puissance du véhicule ». Le canton de Saint-Gall regrette le fait qu'aucun tarif n'ait été fixé. Le canton d'Uri et l'USIC souhaiteraient une différenciation supplémentaire entre les routes communales, cantonales et nationales. Pour l'EVP, il manque plusieurs catégories de véhicules, tels que les véhicules agricoles et forestiers, ainsi que la catégorie « Centres urbains » en complément de la catégorie « Agglomération ». Les cantons de Thurgovie et de Vaud ainsi que le GLP souhaiteraient ajouter une catégorie « Perception des redevances », afin de savoir quel organe fixe les prix et perçoit l'argent. Il manque au canton de Zoug une rubrique « Qui paie ? ». Le GLP considère que le paramètre « Zone-réseau-zone » peut être supprimé, étant donné qu'il s'agit déjà d'une combinaison de deux autres paramètres. Il lui manque toutefois les paramètres « Cyclomoteurs » et « Consommation d'énergie ». Par ailleurs, il estime qu'il conviendrait d'inclure la mobilité douce dans la suite des réflexions relatives à la tarification.

**Question 3** Pensez-vous que le tableau matriciel pour  
**Question 3b** le rail (cf. ch. 5.3 du rapport)  
 est complet ?

56 participants à l'audition<sup>56</sup> se sont prononcés sur la question de l'exhaustivité du tableau matriciel pour le rail. 35 d'entre eux<sup>57</sup> ont considéré que celui-ci était complet, 13<sup>58</sup> l'approuvent moyennant un ajout, 6 autres<sup>59</sup> l'acceptent avec deux compléments, tandis que les 2 derniers<sup>60</sup> y souscrivent à condition de le compléter avec trois éléments.

Le GLP, le GPS, Pro Velo, la VCS, la SES, swisscleantech et le WWF demandent tous de compléter le tableau afin de permettre l'imputation des coûts externes. Les cantons d'Argovie, de Schaffhouse, d'Uri et de Zurich ainsi que le GLP exigent que l'on ne fasse pas de distinction entre le rail et la route, mais que l'on parle plutôt de la route et des transports publics. Le canton d'Argovie estime qu'il faut prendre en considération non seulement l'utilisation des infrastructures mais aussi l'exploitation. Le canton de Thurgovie, quant à lui, souhaiterait voir apparaître dans le tableau matriciel la rubrique « Qui perçoit les redevances ? ». D'après le canton de Saint-Gall, l'expression « augmentations de

<sup>51</sup> Cf. notes de bas de page 51 à 54

<sup>52</sup> AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, OW, SH, SO, SZ, VS, CVP, SAB, SBV, SGV, Travail.Suisse, ACS, ASTAG, strasseschweiz, VöV, AG Berggebiete, Auto-Schweiz, espace.mobilité, IG DHS, ParkingSwiss, SVI, UFS, La Poste, RWU, Ville de Lausanne

<sup>53</sup> AG, NW, UR, SG, TG, VD, ZH, GPS, SPS, Pro Velo, VCS, SES, swisscleantech, USIC, WWF

<sup>54</sup> ZG, EVP, SSV

<sup>55</sup> GLP

<sup>56</sup> Cf. notes de bas de page 56 à 59

<sup>57</sup> AI, AR, BE, BL, BS, GE, GL, FR, JU, LU, NW, OW, SO, VS, ZG, CVP, SPS, SAB, Travail.Suisse, SBV, SGV, ACS, ASTAG, strasseschweiz, VöV, AG Berggebiete, Auto-Schweiz, espace.mobilité, IG DHS, ParkingSwiss, SVI, UFS, La Poste, RWU, Ville de Lausanne

<sup>58</sup> SG, TG, VD, ZH, GPS, Pro Bahn, Pro Velo, VCS, CP, SES, swisscleantech, USIC, WWF

<sup>59</sup> GR, SH, UR, EVP, GLP, IGöV

<sup>60</sup> AG, SZ

tarif limitées » ou, mieux encore, « adaptations de tarif » serait plus appropriée que l'expression « augmentations de tarif ». Le canton de Vaud aimerait ajouter le modèle « Zone-ligne-zone ». Le canton de Schaffhouse demande des modèles de tarification différents pour le trafic des navetteurs, le trafic de loisirs, le trafic touristique ainsi que pour le trafic d'agglomération et le trafic grandes lignes. Le canton des Grisons considère que les paramètres « Transport de marchandises » et « Qui paie ? » peuvent être supprimés. Le canton d'Uri aurait aimé trouver le paramètre « Contributions d'éventuels tiers » ainsi que le rôle du Surveillant des prix. En outre, il convient selon lui d'intégrer et de représenter les communautés tarifaires dans les modèles. Le canton de Schwyz estime que les éléments « Structure de l'offre » et « Options de consultation des horaires », nécessaires à la gestion de la chaîne de transport, font défaut. Le GLP demande que le tableau soit complété par le paramètre « Transport public de voyageurs par route » et aussi que le terme « prix du sillon » soit étendu aux bus, aux bateaux et aux installations à câbles. Pour l'USIC, la distinction entre les trains, les trams et les téléphériques n'est pas suffisamment marquée. Pro Bahn considère que les contributions aux transports publics versées par les communes, les villes et les cantons devraient apparaître dans le tableau matriciel. Le canton de Bâle-Ville et l'Union des villes suisses exigent que la compétence en matière de fixation des tarifs ne soit pas entièrement dévolue aux entreprises de transport, mais à un régulateur central puissant, et ce afin de pouvoir imposer ce système sur l'ensemble du territoire. Ils réclament également un certain degré de liberté pour les commanditaires régionaux de sorte que ce système puisse être accepté par un large public. L'EVP, le CP, l'IGöV, la VAP et le SEV déplorent que le transport de marchandises ne soit pas pris en considération dans les modèles. L'EVP critique aussi l'absence du paramètre « Métro ». Pour l'IGöV, l'éventail des possibilités en termes de structure tarifaire, de fixation des tarifs, de compensation et de mode d'enregistrement est trop large.

**Question 4** Que pensez-vous de la systématique des modèles (du plus simple au plus complexe) pour

**Question 4a** la route (cf. ch. 6.1 du rapport) ?

50 participants à l'audition<sup>61</sup> se sont exprimés au sujet de la systématique des modèles pour la route. 35 d'entre eux<sup>62</sup> la jugent pertinente, 11 autres<sup>63</sup> l'approuvent avec une remarque, tandis que 4<sup>64</sup> y sont opposés.

Le canton de Lucerne estime que la systématique ne suit pas la bonne logique. Selon lui, elle devrait commencer par l'introduction des dispositifs techniques (mode d'enregistrement). Le canton de Bâle-Campagne, le GLP et l'USIC saluent la représentation des différents modèles par ordre croissant de complexité, mais regrettent l'absence d'explications concernant le cheminement suivi pour aboutir aux modèles retenus. Le canton de Soleure considère que la systématique est pertinente, mais critique les faiblesses importantes des premiers modèles. Pro Velo, la VCS et le WWF réclament un modèle supplémentaire pour les villes et les agglomérations. Pour la RWU, il serait plus judicieux de faire « un pas courageux en avant » (autrement dit opter dès le départ pour une solution d'ensemble). Swisscleantech souhaite renommer les désignations d'axe, pour aller de « restreint » à « complet ».

Les cantons des Grisons et de Vaud mais aussi espace.mobilité et l'IG DHS ne voient pas la nécessité de la systématique. De surcroît, espace.mobilité et l'IG DHS estiment d'emblée que l'ensemble du réseau routier suisse devrait être soumis à péage.

<sup>61</sup> Cf. notes de bas de page 61 à 63

<sup>62</sup> AI, AR, BS, FR, GL, NW, OW, SG, SH, SZ, TI, ZG, ZH, BDP, EVP, FDP, Gemeindeverband, SSV, economiesuisse, SBV, SGB, Travail.Suisse, ACS, strasseschweiz, VöV, asut, Auto-Schweiz, FRC, ParkingSwiss, SES, SEV, SVI, UFS, La Poste, SBB

<sup>63</sup> BL, LU, SO, TG, GLP, Pro Velo, VCS, swisscleantech, USIC, WWF, RWU

<sup>64</sup> GR, VD, espace.mobilité, IG DHS

**Question 4** Que pensez-vous de la systématique des modèles (du plus simple au plus complexe) pour

**Question 4b** le rail (cf. ch. 6.2 du rapport) ?

46 participants à l'audition<sup>65</sup> se sont exprimés au sujet de la systématique des modèles pour le rail. 38 d'entre eux <sup>66</sup> la jugent pertinente, 5 autres<sup>67</sup> l'approuvent avec une remarque, tandis que 3<sup>68</sup> y sont opposés.

Le GLP et l'USIC regrettent l'absence d'explications concernant le cheminement suivi pour aboutir aux modèles retenus. Pour le canton de Lucerne, à l'instar du modèle routier, l'introduction des dispositifs techniques (mode d'enregistrement) devrait être la première étape. La RWU juge qu'il serait plus judicieux de faire un pas courageux en avant. Le canton de Zurich, quant à lui, se demande si la systématique est optimale. Les cantons de Saint-Gall et de Vaud considèrent que la systématique est insuffisante. Enfin, les cantons d'Argovie et de Saint-Gall estiment qu'il faut tenir compte de modèles complémentaires dans les discussions.

**Question 5** Que pensez-vous des modèles proposés pour

**Question 5a** la route (cf. ch. 6.1 du rapport [solutions principales et secondaires]) ?

35 participants à l'audition<sup>69</sup> ont donné leur avis sur le modèle « Réseau A ». 9 d'entre eux<sup>70</sup> l'ont jugé convaincant. L'USIC reste neutre à son sujet. 10 participants<sup>71</sup> sont partiellement opposés à ce modèle, tandis que 15 autres<sup>72</sup> le rejettent entièrement.

35 participants à l'audition<sup>73</sup> se sont prononcés sur le modèle « Réseau B ». Parmi eux, 8<sup>74</sup> l'ont jugé convaincant. L'USIC le trouve aussi pertinent mais émet quelques réserves, alors que le canton de Bâle-Ville reste neutre à son sujet. 15 participants<sup>75</sup> sont partiellement opposés à ce modèle, tandis que 10 autres <sup>76</sup> le rejettent entièrement.

40 participants à l'audition<sup>77</sup> ont pris position sur le modèle « Zone-réseau-zone A ». 9 d'entre eux<sup>78</sup> ont estimé qu'il était convaincant et 9 autres<sup>79</sup> ont exprimé le même avis avec toutefois quelques réserves. 8 participants<sup>80</sup> restent neutres à son sujet, 10 autres<sup>81</sup> sont partiellement opposés à ce modèle et 4<sup>82</sup> le rejettent entièrement.

40 participants à l'audition<sup>83</sup> ont donné leur avis sur le modèle « Zone-réseau-zone B ». 11 d'entre eux<sup>84</sup> ont estimé qu'il était convaincant et 13 autres<sup>85</sup> ont exprimé le même avis avec toutefois

<sup>65</sup> Cf. notes de bas de page 65 à 67

<sup>66</sup> AI, BL, BS, FR, GL, GR, NW, OW, SH, SO, TG, TI, ZG, BDP, EVP, FDP, Gemeindeverband, SSV, economiesuisse, SBV, Travail.Suisse, ACS, Pro Velo, strasseschweiz, VCS, VöV, asut, Auto-Schweiz, FRC, ParkingSwiss, SES, SEV, SVI, swisscleantech, UFS, WWF, La Poste, SBB

<sup>67</sup> AR, LU, GLP, USIC, RWU

<sup>68</sup> SG, VD, ZH

<sup>69</sup> Cf. notes de bas de page 69 à 71 plus USIC

<sup>70</sup> AI, GL, NW, VS, CVP, EVP, SBV, FRC, UFS

<sup>71</sup> AG, AR, LU, SO, SZ, Pro Velo, VCS, CP, swisscleantech, WWF

<sup>72</sup> BS, GE, OW, TG, GLP, SPS, SSV, CI Motards, TCS, espace.mobilité, IG DHS, SES, SVI, SWISSCOFEL, Ville de Lausanne

<sup>73</sup> Cf. notes de bas de page 73 à 75 plus BS, USIC

<sup>74</sup> AI, GL, NW, VS, CVP, EVP, FRC, UFS

<sup>75</sup> AG, AR, LU, SO, SZ, TG, SPS, SSV, SBV, Pro Velo, VCS, SES, SVI, swisscleantech, WWF

<sup>76</sup> GE, OW, GLP, CI Motards, TCS, CP, espace.mobilité, IG DHS, SWISSCOFEL, Ville de Lausanne

<sup>77</sup> Cf. notes de bas de page 77 à 81

<sup>78</sup> AI, GL, GR, NW, VS, CVP, EVP, FRC, UFS

<sup>79</sup> JU, OW, SZ, TG, SAB, Travail.Suisse, AG Berggebiete, USIC, Ville de Lausanne

<sup>80</sup> BS, GE, GLP, SPS, SSV, SES, SVI, swisscleantech

<sup>81</sup> AG, AR, LU, SO, SBV, Pro Velo, VCS, espace.mobilité, IG DHS, WWF

<sup>82</sup> CI Motards, TCS, CP, SWISSCOFEL

<sup>83</sup> Cf. notes de bas de page 83 à 86 plus SVI, swisscleantech

<sup>84</sup> AI, GL, NW, OW, SG, TG, VS, CVP, EVP, FRC, UFS

quelques réserves. SVI et swisscleantech restent neutres à son sujet. 8 participants<sup>86</sup> sont partiellement opposés à ce modèle, tandis que 6 autres<sup>87</sup> le rejettent entièrement.

36 participants à l'audition<sup>88</sup> se sont prononcés sur le modèle « Territoire ». 23 d'entre eux<sup>89</sup> l'ont jugé convaincant. 3 autres<sup>90</sup> le trouvent aussi pertinent mais émettent quelques réserves. 3 participants<sup>91</sup> restent neutres à son sujet, la SBV y est partiellement opposée et les 6 derniers<sup>92</sup> rejettent entièrement ce modèle.

**Question 5** Que pensez-vous des modèles proposés pour

**Question 5b** le rail (cf. ch. 6.1 du rapport) ?

32 participants à l'audition<sup>93</sup> ont donné leur avis sur le modèle « TP-ligne ». 7 d'entre eux<sup>94</sup> ont estimé qu'il était convaincant. Même jugement avec toutefois quelques réserves pour le canton de Schwyz et la SSV. 7 participants<sup>95</sup> restent neutres au sujet de ce modèle, 8 autres<sup>96</sup> y sont partiellement opposés et les 8 derniers<sup>97</sup> le rejettent entièrement.

32 participants à l'audition<sup>98</sup> ont pris position sur le modèle « TP-zone ». 8 d'entre eux<sup>99</sup> l'ont jugé convaincant. 7 autres<sup>100</sup> le trouvent aussi pertinent mais émettent quelques réserves. 8 participants<sup>101</sup> restent neutres au sujet de ce modèle, 4 autres<sup>102</sup> y sont partiellement opposés et les 5 derniers<sup>103</sup> le rejettent entièrement.

34 participants à l'audition<sup>104</sup> se sont prononcés sur le modèle « TP-réseau ». 16 d'entre eux<sup>105</sup> l'ont jugé convaincant. 12 autres<sup>106</sup> le trouvent aussi pertinent mais émettent quelques réserves. Le canton d'Obwald et la VöV restent neutres à son sujet, tandis que 4 participants<sup>107</sup> sont totalement opposés à ce modèle.

**Question 6** Quel modèle vous semble le plus approprié pour

**Question 6a** la route ?

46 participants à l'audition<sup>108</sup> se sont prononcés sur le modèle qu'ils jugent le plus approprié pour la route. La SBV estime que la première option (Réseau A) est la plus judicieuse. 3 participants<sup>109</sup>

<sup>85</sup> BS, GE, JU, SZ, GLP, SPS, SAB, SSV, Travail.Suisse, AG Berggebiete, SES, USIC, Ville de Lausanne

<sup>86</sup> AG, AR, LU, SO, SBV, Pro Velo, VCS, WWF

<sup>87</sup> CI Motards, TCS, CP, espace.mobilité, IG DHS, SWISSCOFEL

<sup>88</sup> Cf. notes de bas de page 88 à 91 plus SBV

<sup>89</sup> AI, AR, BS, GL, LU, NW, SZ, VS, CVP, EVP, GLP, SSV, Pro Velo, VCS, espace.mobilité, FRC, IG DHS, SES, SVI, swisscleantech, UFS, USIC, WWF

<sup>90</sup> AG, SO, Ville de Lausanne

<sup>91</sup> GE, OW, TG

<sup>92</sup> GR, Travail.Suisse, CI Motards, TCS, CP, SWISSCOFEL

<sup>93</sup> Cf. notes de bas de page 93 à 96 plus SZ, SSV

<sup>94</sup> AI, GL, VS, CVP, Travail.Suisse, FRC, UFS

<sup>95</sup> GE, GR, EVP, SPS, VöV, swisscleantech, USIC

<sup>96</sup> AR, ZH, GLP, SBV, IGöV, Pro Velo, VCS, WWF

<sup>97</sup> AG, LU, OW, SO, Pro Bahn, SES, SWISSCOFEL, Ville de Lausanne

<sup>98</sup> Cf. notes de bas de page 98 à 102

<sup>99</sup> AI, GL, OW, VS, CVP, Travail.Suisse, FRC, UFS

<sup>100</sup> GR, SZ, ZH, SPS, SSV, USIC, Ville de Lausanne

<sup>101</sup> AR, GE, LU, EVP, GLP, VöV, SES, swisscleantech

<sup>102</sup> IGöV, Pro Velo, VCS, WWF

<sup>103</sup> AG, SO, SBV, Pro Bahn, SWISSCOFEL

<sup>104</sup> Cf. notes de bas de page 104 à 106 plus OW, VöV

<sup>105</sup> AI, BS, GE, SG, TG, VS, CVP, GLP, SPS, SSV, Travail.Suisse, FRC, SES, swisscleantech, UFS, USIC

<sup>106</sup> AG, AR, GL, GR, LU, SZ, ZH, IGöV, Pro Velo, VCS, WWF, Ville de Lausanne

<sup>107</sup> SO, SBV, Pro Bahn, SWISSCOFEL

<sup>108</sup> Cf. notes de bas de page 108 à 111 plus SBV

<sup>109</sup> AI, GR, UFS



privilégient le modèle 3 (Zone-réseau-zone A). 5 autres<sup>110</sup> ont une préférence pour le modèle 4 (Zone-réseau-zone B). 3 organisations<sup>111</sup> considèrent que les modèles 3 et 4 sont les plus appropriés. Enfin, 34 participants<sup>112</sup> se disent favorables au modèle 5 (Territoire).

**Question 6** Quel modèle vous semble le plus approprié pour

**Question 6b** le rail ?

42 participants à l'audition<sup>113</sup> se sont prononcés sur le modèle qu'ils jugent le plus approprié pour le rail. Le canton de Schwyz estime que la première option (TP-ligne) est la plus judicieuse. 5 participants<sup>114</sup> privilégient le modèle 2 (TP-zone). Le canton de Zurich considère qu'il serait pertinent de combiner les lignes très chargées avec les zones particulièrement encombrées. Enfin, 35 participants<sup>115</sup> se disent favorables au modèle 3 (TP-réseau).

**Question 7** Quelles sont les forces et les faiblesses du modèle selon vous le plus approprié à votre environnement (cf. question 6) ?

50 participants à l'audition<sup>116</sup> ont donné leur avis sur les forces et les faiblesses des modèles. Toutefois, ceux qui ont qualifié à la question 6 un modèle en particulier comme étant le plus approprié ne se sont ensuite pas tous focalisés uniquement sur celui-ci à la question 7. Au lieu de cela, les participants se sont souvent exprimés seulement de manière générale sur les forces et les faiblesses.

#### **Modèle « Réseau A : routes nationales »**

Pour la SBV, la force de ce modèle réside dans les faibles répercussions sur le milieu rural. Il juge également que le risque d'un report du trafic est faible. En outre, le modèle en question ne présente pas d'inconvénients majeurs pour l'agriculture.

#### **Modèle « Zone-réseau-zone A : routes nationales et agglomérations avec différenciation horaire » (modèle principal 1)**

Pour le canton des Grisons, ce modèle puise sa force dans le fait qu'il permet de résoudre les problèmes de circulation là où ils surviennent. Le canton d'Appenzell Rhodes-Intérieures considère que ce modèle possède deux forces : un impact global et la réalisation de l'objectif de réduction des pics d'affluence. Toutefois, le risque que le rapport coûts-avantages soit mauvais constitue une faiblesse selon lui. L'UFS estime que la force du modèle tient dans sa capacité à faire baisser le volume de trafic aux heures de pointe et aux endroits névralgiques. L'absence d'objectif environnemental constitue en revanche sa faiblesse.

#### **Modèle « Zone-réseau-zone B : routes nationales et agglomérations avec différenciation horaire »**

Le canton d'Obwald salue le fait que ce modèle permette d'éviter un report du trafic. Par ailleurs, il estime que cette solution pourrait être bien acceptée. De plus, l'avantage décisif pourrait être selon lui le temps de développement et de mise en œuvre : celui-ci serait plus court qu'avec le modèle « Territoire ». Pour les cantons de Saint-Gall et du Tessin, la force de ce modèle est sa capacité à

<sup>110</sup> GE, OW, SG, TG, EVP

<sup>111</sup> CVP, Travail.Suisse, USIC

<sup>112</sup> AG, AR, BE, BS, GL, LU, NW, SH, SO, SZ, UR, TI, ZG, ZH, BDP, GLP, SPS, Gemeindeverband, SSV, economiesuisse, SGB, CFS, Pro Velo, VAP, VCS, espace.mobilité, IG DHS, SES, SEV, SVI, swisscleantech, WWF, La Poste, Ville de Lausanne

<sup>113</sup> Cf. notes de bas de page 113 à 114 plus SZ

<sup>114</sup> AI, NW, OW, SO, USIC

<sup>115</sup> AG, AR, BE, BS, GE, GL, GR, LU, SG, SH, TG, TI, UR, ZG, BDP, EVP, GLP, SPS, Gemeindeverband, SSV, economiesuisse, SGB, CFS, IGöV, Pro Velo, VAP, VCS, SES, SEV, SVI, swisscleantech, UFS, WWF, La Poste, Ville de Lausanne

<sup>116</sup> AG, AI, AR, BE, BS, GE, GL, GR, LU, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, ZG, ZH, CVP, EVP, FDP, GLP, SPS, Gemeindeverband, SSV, SBV, SGB, CI Motards, IGöV, LITRA, Pro Bahn, Pro Velo, VCS, FRC, SES, SEV, SVI, swisscleantech, SWISSCOFEL, UFS, USIC, WWF, La Poste, Ville de Lausanne

réduire les pics d'affluence. Ils jugent en revanche que ses faiblesses sont les suivantes : difficultés pour définir le périmètre d'agglomération et perception de la redevance kilométrique uniquement dans ledit périmètre. La possibilité d'appliquer le principe du « pay as you use » est un avantage selon l'EVP et le canton de Genève. Pour ce dernier, l'un des autres intérêts de ce modèle réside dans la tarification avec différenciation horaire, autrement dit en fonction de l'offre et de la demande, et selon une approche intermodale. L'EVP y voit des inconvénients pour l'environnement. Le canton de Thurgovie<sup>117</sup> apprécie la lisibilité du modèle et la possibilité de résoudre les problèmes de circulation là où ils surviennent. Il critique en revanche le risque de report du trafic.

### **Modèles « Zone-réseau-zone A » et « Zone-réseau-zone B »**

Pour l'USIC, la force de ces modèles tient dans le fait qu'ils sont applicables là où il est le plus urgent d'agir. Il estime cependant que le plus gros point faible de cette approche est l'absence d'uniformisation au niveau national. En conséquence, les usagers de la route devraient s'adapter à des structures tarifaires différentes et à de nouveaux systèmes de paiement en fonction de la région dans laquelle ils se trouvent. Pour cette raison, ce modèle risquerait de ne pas être bien accepté par la population.

### **Modèle « Territoire : réseau entier avec différenciation horaire » (modèle principal 2) : forces**

**Report du trafic :** les cantons d'Argovie, d'Appenzell Rhodes-Extérieures, de Berne, de Bâle-Ville, de Lucerne, de Nidwald, de Soleure et de Zoug, de même que l'Association des Communes Suisses, espace.mobilité, l'IG DHS et la SSV saluent le fait que ce modèle permette d'éviter un report du trafic. Le canton de Berne considère toutefois qu'il y a un risque de report du trafic sur des axes routiers étrangers.

**Extension des surfaces urbanisées :** pour les cantons d'Argovie et de Lucerne ainsi que pour la VöV, la force de ce modèle réside dans la diminution du mitage, tandis que la Ville de Lausanne apprécie la possibilité de mieux aménager l'espace public.

**Régulation du trafic :** les cantons d'Argovie et de Schwyz, le SPS, la SSV, la SES, espace.mobilité, l'IG DHS et swisscleantech estiment que le modèle puise sa force dans la possibilité de réguler le trafic en jouant sur les prix.

**Financement :** le canton d'Appenzell Rhodes-Extérieures, la SGB, Pro Velo, la VCS et le WWF apprécient le double intérêt de ce modèle : jeter les bases d'un nouveau système de financement durable et permettre également aux cantons de se fonder sur le système pour percevoir leurs redevances et impôts routiers. Le canton de Zoug salue le fait qu'un maximum de redevances actuellement en vigueur puisse être intégré dans le système. Swisscleantech considère que la garantie de financement à long terme est un avantage pour la préservation d'une infrastructure et d'une offre de grande qualité. Pro Velo, la VCS et le WWF apprécient également que la tarification ne s'applique pas à la mobilité douce.

**Liberté fondamentale :** pour Pro Velo, la VCS et le WWF, la force de ce modèle réside dans le fait qu'il fait évoluer les mentalités pour ne plus considérer que la mobilité est une liberté fondamentale.

**Volume de mobilité :** la SSV et la VöV applaudissent le fait que ce modèle permette d'influencer le volume global de mobilité. La Ville de Lausanne y voit un autre avantage : la baisse du nombre d'heures d'embouteillage.

**Coûts externes :** la SSV et swisscleantech apprécient la possibilité de tenir compte des coûts externes. Selon la SES, le fait de pouvoir prélever des redevances différenciées (par ex. catégorie Euro) pour des catégories d'émission différentes (polluants, bruit, CO<sub>2</sub>) est un bon point.

**Efficacité :** pour les cantons de Nidwald, Schaffhouse et Zurich, de même que pour la SES et swisscleantech, le modèle présente l'intérêt d'être efficace sur l'ensemble du territoire et de permettre de réduire le nombre d'heures d'embouteillage ainsi que les situations de stress. Swisscleantech y

<sup>117</sup> Le canton de Thurgovie juge le modèle « Zone-réseau-zone B » comme étant le plus approprié, mais exprime un avis général sur les forces et les faiblesses des modèles « Zone-réseau-zone A » et « Zone-réseau-zone B ».

voit également la possibilité de réaliser des économies substantielles pour le transport de marchandises et le trafic d'affaires. La Ville de Lausanne considère par ailleurs que la fluidité accrue du trafic améliorera la rentabilité des entreprises.

**Répartition modale** : la SGB apprécie l'efficacité du système et la possibilité d'un report modal sur les TP. Le FDP critique le fait que des systèmes propres à chaque mode de transport aient été proposés lors de la conception des modèles, alors qu'un objectif clair de tarification intermodale de la mobilité avait été formulé. Du point de vue d'une tarification globale de la mobilité, il serait toutefois intéressant de savoir comment les mesures applicables à la route pourraient se combiner avec celles prévues pour le rail.

**Effet de redistribution** : espace.mobilité et l'IG DHS saluent le fait que ce modèle s'applique à l'ensemble de la Suisse et qu'il n'implique donc pas d'effets de redistribution au niveau régional, ou alors très peu. Le SPS et la SES estiment que ce modèle peut être conçu de manière si différenciée qu'il est socialement acceptable.

**Vérité des coûts** : le canton de Schwyz, le GLP, espace.mobilité et l'IG DHS se satisfont d'une grande vérité des coûts suivant le principe du « pay as you use ».

**Rapport coûts-avantages** : pour le canton de Bâle-Campagne, le modèle présente un bon rapport coûts-avantages. Swisscleantech et la Ville de Lausanne s'attendent à une baisse des coûts d'infrastructure, qui permettra d'éviter à l'avenir toute hausse d'impôts et de redevances.

**Modèle « Territoire : réseau entier avec différenciation horaire » (modèle principal 2) : faiblesses**

**Flexibilité des navetteurs et investissement initial** : parmi les points faibles de ce modèle, le canton d'Argovie et la SSV citent la faible flexibilité des navetteurs et un investissement initial élevé. Pro Velo, la VCS et le WWF mettent en doute la capacité du modèle à atteindre l'objectif fixé (en raison de la faible flexibilité des navetteurs) et pointent son impact limité sur le choix du cadre de vie.

**Complexité** : les cantons de Lucerne et de Nidwald, le GLP, le SPS et la SES estiment que le modèle est trop complexe.

**Acceptation** : le canton de Nidwald et le SPS craignent que ce modèle ne soit pas bien accepté. Pour le canton de Berne et la SVI, le défi majeur réside dans le fait que la tarification de la mobilité sera introduite également dans des régions (subjectivement et objectivement) peu ou pas concernées par des problèmes environnementaux ou de capacité. D'après le canton de Berne, le LITRA, la SGB, la SES, espace.mobilité et l'IG DHS, les milieux politiques pourraient aussi de ce fait moins bien accepter ce modèle. En conséquence, dans les régions peu touchées par des problèmes de circulation, les prix devraient être fixés (du moins au cours de la phase initiale) de telle sorte que la charge financière n'augmente pas voire diminue en dehors des heures de pointe, et ce afin de tenir compte également du principe du pollueur-payeur et de l'ampleur du problème.

**Protection des données et transparence** : le canton de Nidwald, le SPS, swisscleantech et le SEV s'inquiètent du possible manque de transparence concernant les frais de déplacement et la protection des données.

**Impact environnemental** : le manque d'effets positifs sur l'environnement est un défaut majeur de ce modèle selon Pro Velo, la VCS et le WWF.

**Répartition modale** : Pro Velo, la VCS et le WWF critiquent l'absence de changement en matière de répartition modale.

**Volume de trafic** : Pro Velo, la VCS et le WWF regrettent que le modèle en question ne permette pas de diminuer le volume de trafic. La Ville de Lausanne craint que la fluidification du trafic ne génère davantage de mobilité, tandis que SWISSCOFEL redoute que les péages routiers déplacent les problèmes de circulation dans les zones extra-urbaines.

**Politique sociale** : Pro Velo, la VCS et le WWF s'inquiètent du préjudice subi par les couches les plus modestes de la population. Pour swisscleantech, l'effet de redistribution doit faire l'objet d'une analyse minutieuse.

**Tourisme à la pompe :** Pro Velo, la VCS et le WWF dénoncent le possible tourisme à la pompe qu'engendrera ce modèle.

**Rapport coûts-avantages :** le canton de Zurich considère que le rapport coûts-avantages est mauvais, tandis que le canton de Nidwald pointe la lourde charge administrative en cas d'infractions.

**Bruit :** la Ville de Lausanne craint une augmentation des nuisances sonores, en particulier à l'aube, ce qui pourrait dégrader la qualité de vie dans les secteurs concernés.

#### **Modèle « TP-ligne »**

Le canton des Grisons indique à plusieurs reprises qu'il faut attacher une importance toute particulière à la gestion des périodes d'affluence touristique (cf. question 8 relative au tourisme), qui devra être différente de celle assurée durant les pics d'affluence quotidiens dans le trafic d'agglomération ou des trains intercités. Il s'agit aussi de garantir que le trafic touristique ou le trafic de loisirs resteront abordables et accessibles à l'avenir. Le canton de Schwyz estime que seules les lignes ferroviaires fortement fréquentées seraient concernées par le modèle « TP-ligne ». L'objectif est d'assurer une gestion qui n'entrave pas l'ensemble de la mobilité ni ne cause de désagréments majeurs pour tout le monde. La VCS considère qu'une offre limitée dans le temps (par ex. une carte valable quatre heures sur l'ensemble du réseau) serait une alternative à la tarification par ligne.

#### **Modèle « TP-zone »**

Le canton de Nidwald estime que la force de ce modèle réside notamment dans le fait qu'il est axé sur les zones actuellement surchargées et qu'il est relativement simple à mettre en œuvre. Il considère toutefois que la délimitation des zones ainsi que les effets de redistribution liés aux politiques régionale et structurelle constituent un défi. Pour le canton d'Obwald, ce modèle est le meilleur moyen de garantir un haut degré d'efficacité. Le canton de Soleure apprécie que les effets de ce modèle se limitent géographiquement aux secteurs particulièrement touchés dans lesquels il est judicieux d'intervenir. Comme dans tous les autres modèles cités, il regrette que l'ensemble des trajets effectués à l'intérieur de la zone concernée voient leur prix augmenter. Sur les lignes fortement fréquentées, des capacités de réserve sont souvent disponibles dans le sens de circulation inverse. En outre, la hausse des prix réduit l'augmentation souhaitée de la demande. Par ailleurs, la majorité des transports scolaires financés par le canton sont effectués aux heures de pointe. Si l'utilisation des transports publics venait elle aussi à coûter plus cher pour les transports scolaires, les pouvoirs publics devraient prendre en charge l'essentiel des coûts.

#### **Modèle « TP-réseau »**

Pour le canton d'Appenzell Rhodes-Extérieures, le modèle « TP-réseau » présente l'avantage d'offrir aux clients un accès aisé à l'ensemble du système de TP ainsi qu'un décompte simple. En termes de gestion du trafic, ce canton attend une utilisation plus efficace et plus homogène des transports publics, ainsi que des solutions pour pallier le manque de place aux heures de pointe. Le canton de Lucerne estime que les coûts vont bondir non seulement pour les navetteurs possédant un abonnement général, mais aussi pour ceux qui n'ont pas la possibilité de se déplacer dans un autre créneau horaire, et s'attend donc à une résistance farouche. De plus, les Lucernois considèrent que le trafic cycliste et le transport ferroviaire de marchandises sont totalement laissés de côté et qu'il manque des précisions concernant la garantie de financement du système de transport. Le canton de Saint-Gall tient particulièrement à souligner la possibilité offerte par ce modèle de procéder à une différenciation locale, temporelle et qualitative. Il permet notamment de réduire les pics d'affluence occasionnés par plusieurs motifs de déplacement (travail, loisirs, etc.), mais aussi de fixer des tarifs différenciés pour le trafic grandes lignes et le trafic régional (qualité différente). Pour l'UFS, la force de ce modèle réside dans le fait que le volume de trafic sera mieux réparti, mais il déplore l'augmentation massive des prix qui en résultera pour les utilisateurs fréquents. Swisscleantech salue la réduction du manque de places assises aux heures de pointe, l'amélioration de la qualité des voyages pour les navetteurs, le confort d'utilisation accru dont bénéficieront l'ensemble des clients des TP grâce aux systèmes CICO/WIWO/BIBO, ainsi que l'élargissement et l'échelonnement qualitatif de l'éventail d'offres. L'acceptation politique, le remplacement des abonnements forfaitaires populaires et les défis à relever en matière de protection des données sont en revanche perçus par l'association comme les

points faibles du modèle. Pour La Poste, il est important que les actuels détenteurs d'un abonnement général ne soient pas trop fortement pénalisés (sanction pour les navetteurs).

Selon la Ville de Lausanne, la tarification de la mobilité présente l'avantage pour les TP de mieux répartir la demande tout au long de la journée et d'offrir des prestations de meilleure qualité dans les agglomérations. Elle estime qu'une meilleure répartition des voyageurs durant la journée permettra à ces derniers de gagner en confort et d'accroître l'attractivité des TP. L'USIC est d'avis qu'il faut également s'attendre à des structures tarifaires différentes pour le trafic ferroviaire. Comme tel est déjà le cas dans une large mesure aujourd'hui, la mise en œuvre technique de ce modèle sera néanmoins simplifiée par l'accueil favorable que lui réserve la population. De la même manière, des systèmes de paiement uniformisés (par ex. abonnement général, suppléments de zone) existent déjà. Du côté des points négatifs, l'USIC cite le calcul des valeurs cibles en termes de demande de mobilité et de prix, ainsi que l'instauration du principe du « pay as you use ». Pour Pro Bahn, le principal point faible du système proposé réside dans le fait que les navetteurs et les écoliers/étudiants verraient leurs charges financières s'alourdir sans pour autant que les pics d'affluence du matin et du soir ne diminuent. L'association estime que la tarification de la mobilité ne résout en rien les problèmes soulevés, mais pénalise celles et ceux qui doivent se rendre au travail ou à l'école/l'université. Selon elle, l'approche devrait être envisagée de manière beaucoup plus large. Par ailleurs, il faudrait procéder à des analyses plus poussées pour savoir si l'évolution démographique ne conduirait pas de toute façon à une diminution des pics d'affluence le matin et le soir, étant donné que le nombre de personnes partant à la retraite est supérieur à celui des nouveaux entrants sur le marché du travail. La VöV, quant à elle, pointe du doigt la fixation des prix, dans la mesure où il faudrait tenir compte de très nombreux facteurs pour parvenir à une structure tarifaire acceptée par le peuple et socialement équitable. Une tarification excessive de la mobilité et une structure tarifaire complexe pourraient constituer un obstacle à l'utilisation des TP et ainsi battre en brèche certaines évolutions positives.

**Question 8** Quels sont, selon vous, les défis que pose une éventuelle introduction de la tarification de la mobilité et quels en sont les risques ? À quoi faut-il prêter particulièrement attention ?

Compte tenu de la formulation ouverte de la question, les participants à l'audition ont abordé de très nombreux aspects en lien avec la tarification de la mobilité. Il s'agit d'un mélange d'exigences et de défis. Au vu de la quantité importante d'aspects mis en lumière, seule une sélection des points les plus importants et les plus fréquemment cités est présentée ci-après.

### **Acceptation insuffisante**

La mise en place de la tarification de la mobilité nécessite une modification de la Constitution fédérale et, de ce fait, une adhésion suffisante de la population au projet. 28 participants à l'audition estiment que l'obtention du consentement des milieux politiques et de la société représente un défi majeur<sup>118</sup>, évoquent la question de l'acceptation dans d'autres contextes ou laissent penser qu'ils la considèrent comme une difficulté<sup>119</sup>.

### **Ampleur du problème insuffisante**

En lien avec la thématique de l'acceptation, certains participants à l'audition ont également abordé la question de la gravité insuffisante du problème. Au total, 6 d'entre eux sont d'avis que le problème n'est pas encore suffisamment important pour que la population soit prête à accepter une tarification de la mobilité (FR, OW, FDP, STV, VöV) ou pour que les comportements individuels changent réellement (RZU).

### **Problématique du fédéralisme / différents niveaux étatiques**

Quelques participants à l'audition soulignent que

<sup>118</sup> AR, BS, FR, GE, GL, NW, OW, SG, SH, UR, ZH, BDP, SPS, SSV, economiesuisse, SGB, IGöV, LITRA, Pro Velo, VCS, SES, SEV, SWISSCOFEL, USIC, WWF, RZU, SBB, Ville de Lausanne

<sup>119</sup> AG, BE, GR, TG, VD, ZG, FDP, VöV, asut, EV, FRC, swisscleantech, UFS

- la diversité des compétences incombant à la Confédération, aux cantons et aux communes pose des défis (NE, NW, USIC, Auto-Schweiz),
- la structure fédérale de l'État devra être respectée lors du lancement du projet (BPUK, KöV) et la tarification de la mobilité ne devra pas donner lieu à un transfert des compétences relevant de la souveraineté de l'État (SH),
- la tarification de la mobilité est une tâche commune qui nécessitera l'implication des cantons et des communes dans les futures réflexions (BL, SO) (cf. aussi le paragraphe « *Suite de la procédure et collaboration avec les groupes d'intérêts* » à la question 11).

Les plus grandes réserves et exigences concernent la répartition des recettes. Ainsi, 9 cantons, (BE, FR, GR, OW, SH, TG, TI, VD, ZH) ainsi que la SSV et la Ville de Lausanne réclament une participation aux recettes générées par la tarification de la mobilité ou demandent du moins à ne pas être lésés financièrement par rapport au système actuel. D'autres acteurs exigent au minimum des informations sur la future répartition des recettes ou se demandent comment celle-ci pourrait se présenter (AG, AR, FR, FDP). Economiesuisse, la SGV et le TCS mettent en lumière le risque de conflits qu'implique la compensation des taxes cantonales. La RZU estime qu'il faut veiller à ce que les actuelles tâches et compétences relevant de la souveraineté de la Confédération, des cantons et des communes soient respectées lors de l'allocation des ressources et à ce que les montants perçus dans les agglomérations soient réaffectés à ces dernières pour la construction, l'entretien et l'exploitation des infrastructures de transport.

### **Manque de flexibilité pour éviter les heures de pointe**

Il est indiqué dans 26 avis<sup>120</sup> que de nombreuses personnes n'ont aucun moyen d'éviter les heures de pointe en raison de diverses restrictions (par ex. horaires de travail et de cours fixes, circonstances familiales, aucune autre solution professionnelle). 7 acteurs font également remarquer que certains transports (par ex. transports de marchandises, transports postaux, transports de produits frais) et certains déplacements (entrepreneurs) ne peuvent être effectués en dehors des heures de pointe (SO, SBV, SGV, CCIG, espace.mobilité, IG DHS, La Poste).

### **Effet de redistribution lié à la politique régionale / équité**

Les participants à l'audition considèrent que l'effet de redistribution lié à la politique régionale est un sujet important et que l'enjeu consiste à ce qu'aucune région ne soit pénalisée. Alors que 20 participants à l'audition<sup>121</sup> craignent que les régions périphériques ou les régions de montagne en soient les grands perdants, la CCIG et la Ville de Lausanne redoutent quant à elles que les agglomérations se trouvent lésées. Pour le canton du Valais, le FDP, le SPS, la SES et swisscleantech, l'enjeu général consiste à créer un équilibre sur le plan de la politique régionale (ils n'expriment pas spécialement de craintes pour certaines régions).

### **Effet de redistribution lié à la politique sociale / équité**

Les participants à l'audition estiment également que l'effet de redistribution lié à la politique sociale et l'équité représentent un enjeu de taille. Il est question d'effet de redistribution, de répartition équitable et d'autres aspects similaires dans 35 avis<sup>122</sup> au total. Plusieurs participants réclament explicitement que les transports publics (GPS, VöV, La Poste, SBB) et la mobilité (GR, NW, TG, economiesuisse, SGB) restent abordables pour tous à l'avenir (cf. aussi question 2 relative aux principes de base).

<sup>120</sup> NE, OW, SO, TG, VS, CVP, EVP, FDP, GLP, SPS, SBV, SGB, STV, Travail.Suisse, ACS, strasseschweiz, asut, Auto-Schweiz, CCIG, FRC, ParkingSwiss, SES, SEV, SWISSCOFEL, VFAS, Ville de Lausanne

<sup>121</sup> AR, GL, GR, JU, OW, SH, SO, TG, BDP, CVP, SPS, SVP, Gemeindeverband, SAB, hotelleriesuisse, ACS, strasseschweiz, AG Berggebiete, Auto-Schweiz, ParkingSwiss

<sup>122</sup> GR, JU, NW, SH, SO, TG, VD, VS, BDP, EVP, FDP, GLP, GPS, SPS, SAB, economiesuisse, hotelleriesuisse, SGB, SGV, Travail.Suisse, ACS, IGöV, Pro Velo, strasseschweiz TCS, VCS, VöV, AG Berggebiete, Auto-Schweiz, FRC, SES, SEV, swisscleantech, WWF, La Poste, SBB

### **Effet (incitatif) incertain**

10 participants à l'audition (en particulier ceux qui s'opposent au principe de tarification de la mobilité)<sup>123</sup> doutent de l'effet incitatif d'une tarification de la mobilité, notamment en raison des restrictions évoquées précédemment (par ex. horaires de travail et de cours fixes, circonstances familiales, aucune autre solution professionnelle), ou craignent que cet effet soit surestimé (SPS, economiesuisse). Le LITRA se demande également si le levier tarifaire peut réellement faire changer les habitudes. Les cantons d'Argovie et de Zurich citent en exemple les expériences faites jusqu'à présent avec une différenciation des prix en fonction de critères temporels (par ex. carte 9 heures), dont l'efficacité s'est révélée limitée. Dans la mesure où les conditions-cadre (par ex. horaires de travail) n'évoluent pas, le canton de Schwyz se montre également sceptique quant au désengorgement du trafic aux heures de pointe. La SES souligne qu'il y aura toujours des goulets d'étranglement périodiques, étant donné qu'il n'est pas possible au quotidien de reporter tous les trajets à sa guise.

### **Conflit d'intérêts entre la conception sociopolitique et l'effet incitatif**

5 cantons (AG, LU, OW, SO, TG) ainsi qu'economiesuisse, la SGB, la SGV, le LITRA et la VCS pensent que le conflit d'intérêts entre la conception sociopolitique (qui a une influence directe sur l'acceptation du système) et l'effet incitatif de la tarification de la mobilité représente une difficulté. L'extrait ci-après de l'avis exprimé par le canton de Soleure en est un exemple représentatif : « Pour que la tarification de la mobilité soit efficace, il est indispensable de mettre en place une différenciation claire des prix en fonction de critères temporels, ce qui peut conduire à des inégalités sociales. Si les différences de prix sont établies en tenant compte de considérations sociales, la tarification de la mobilité risque de ne produire aucun effet ». Pour l'asut, le problème est similaire : « Les dérogations nécessaires pour les groupes particulièrement touchés limiteront l'effet escompté ».

### **Frais de perception**

32 participants à l'audition<sup>124</sup> sont d'avis que les frais de mise en place, d'exploitation et/ou de contrôle (notamment en ce qui concerne le coût des systèmes) constituent des défis de taille. L'ACS, l'ASTAG, strasseschweiz, Auto-Schweiz, ParkingSwiss (« Si la Suisse décide de faire cavalier seul, elle devra assumer elle-même l'ensemble des coûts de développement et des risques ») et bauenschweiz (« La Suisse ne doit pas prendre les devants avec une solution unique (onéreuse) ») attirent l'attention sur les dangers qu'encourt la Suisse en agissant seule.

### **Compatibilité / harmonisation au niveau international / usagers occasionnels**

15 participants à l'audition<sup>125</sup> font remarquer que le système de perception devra être compatible avec les solutions retenues à l'étranger. Les exigences et commentaires faisant état de possibles difficultés en matière d'harmonisation au niveau international (GE, ZG, asut, SVI, USIC) et de prise en compte des usagers de la route étrangers / usagers occasionnels, lesquels devraient pouvoir être intégrés facilement dans le système (BL, BS, JU, SH, SAB, SSV, AG Berggebiete, espace.mobilité, IG DHS), vont aussi dans ce sens.

### **Accès aux systèmes de transport**

Les cantons de Schwyz et de Zoug, la BPUK, la KöV, la VöV et les SBB veulent avoir la garantie que l'accès aux systèmes de transport (plus précisément aux TP) demeurera simple et convivial, même avec la tarification de la mobilité. Le canton de Bâle-Ville et la SSV souhaitent que la tarification de la mobilité permette à une clientèle aussi large que possible de bénéficier d'un confort comparable à celui que procure l'abonnement général.

<sup>123</sup> SVP, STV, ACS, ASTAG, strasseschweiz, Auto-Schweiz, FER, FRC, ParkingSwiss, VTL

<sup>124</sup> AG, GE, GR, JU, LU, NW, OW, SO, TG, ZG, BDP, EVP, FDP, GLP, GPS, SAB, SSV, SBV, SGV, ACS, ASTAG, Pro Velo, strasseschweiz, VCS, AG Berggebiete, Auto-Schweiz, CCIG, EV, ParkingSwiss, SWISSCOFEL, UFS, WWF

<sup>125</sup> BE, SPS, bauenschweiz, economiesuisse, Pro Velo, VAP, VCS, asut, espace.mobilité, HKBB, IG DHS, USIC, WWF, Ville de Lausanne

### **Abonnements généraux / demi-tarif / abonnements communautaires**

10 participants à l'audition demandent explicitement que les abonnements forfaitaires ne soient pas supprimés (JU, SO, SAB, SGB, STV, IGöV, Pro Bahn, VöV, AG Berggebiete, SEV), tandis que 4 autres se déclarent par ailleurs favorables à ce type d'abonnements ou au décompte forfaitaire (SZ, CVP, FRC, USIC). 3 acteurs attirent l'attention sur le fait que les tarifs forfaitaires actuels ne sont pas compatibles avec une tarification de la mobilité (GLP, economiesuisse, Auto-Schweiz) (cf. question 2 relative aux principes de base).

### **Protection des données**

22 avis<sup>126</sup> font explicitement mention de la difficulté et de l'importance de la protection des données. Cl Motards estime que du point de vue de la protection des données, la tarification de la mobilité constitue une atteinte inacceptable à la vie privée.

### **Transparence**

Dans la perspective d'un éventuel système de tarification de la mobilité, 21 participants à l'audition<sup>127</sup> précisent que les coûts devront être transparents et donc prévisibles pour l'utilisateur, ou – de manière générale – que le système devra être conçu en toute transparence. Pour la SGB, il y a un risque que certains clients des TP puissent être rapidement dépassés par un système de tarification qui prévoit une différenciation des prix selon des critères locaux, temporels et qualitatifs. L'ACS, strasseschweiz et ParkingSwiss estiment que l'on ne réussira pas à garantir un niveau suffisant de transparence et que l'on aboutira à un système de tarification peu compréhensible pour les différents usagers.

### **Transferts modaux entre le TIM et les TP**

29 avis<sup>128</sup> font état de possibles évolutions dans la répartition modale, induites par la tarification de la mobilité. Tandis que les uns craignent que les usagers des TP se reportent sur la route (17)<sup>129</sup> et/ou souhaitent même un changement dans la répartition modale au profit des TP (SG, TI, UR, VD, SGB), les autres font remarquer que la coordination entre la route et le rail représente un défi particulier, dans la mesure où les limites de capacité sont déjà atteintes pour ces deux modes de transport (AI, GR, OW, ZH, RZU). Le GLP souligne que les TP ne devront pas coûter plus cher que le TIM et inversement. Pour le canton de Bâle-Campagne, il est primordial d'aborder la question des coûts perçus afin d'éviter des effets de transfert indésirables.

### **Attractivité de la Suisse**

Plusieurs participants à l'audition se posent des questions ou ont des craintes concernant les répercussions sur l'économie et sur l'attractivité de la Suisse. 14 d'entre eux évoquent cette problématique dans un contexte national (ZG, BDP, FDP, economiesuisse, ASTAG, CCIG, CP, espace.mobilité, EV, HKBB, IG DHS, SRF, La Poste, Ville de Lausanne), 3 autres (ACS, strasseschweiz et ParkingSwiss) redoutent que la tarification de la mobilité soit préjudiciable pour les centres, tandis que le canton de Genève se réfère aux répercussions locales. Malgré tout, certains participants à l'audition pensent que ce projet aura des incidences positives sur l'économie (NW, UR, SES).

### **Tourisme**

Il a été question des répercussions d'une tarification de la mobilité sur le tourisme dans 10 avis (notamment ceux concernant les modèles proposés). Les cantons d'Appenzell Rhodes-Extérieures et des Grisons, le SAB, hotelleriesuisse, la STV et La Poste craignent que la Suisse ne devienne une destination moins attrayante en raison de la tarification de la mobilité. Plusieurs acteurs demandent

<sup>126</sup> JU, NW, SO, ZG, BDP, EVP, GLP, SPS, SAB, SSV, economiesuisse, TCS, VöV, AG Berggebiete, asut, espace.mobilité, EV, FRC, IG DHS, swisscleantech, La Poste, SBB

<sup>127</sup> AR, BE, GL, LU, NW, SH, UR, VD, ZH, BPUK, KöV, SPS, economiesuisse, IGöV, espace.mobilité, IG DHS, SES, SVI, swisscleantech, La Poste, RZU

<sup>128</sup> Cf. note de bas de page 128 plus AI, BL, GR, OW, SG, TI, UR, VD, ZH, GLP, SGB, RZU

<sup>129</sup> BE, BS, FR, GR, NE, SG, TI, ZG, BDP, EVP, GPS, SPS, SSV, LITRA, SES, La Poste, SBB



donc de distinguer de quelque manière que ce soit le trafic touristique de celui des navetteurs (AR, GL, GR, SH, TI, ZH, La Poste).

### Report du trafic

8 participants à l'audition<sup>130</sup> considèrent que le possible report du trafic constitue un défi. Étant donné que le report du trafic dépend notamment du modèle retenu, lesdits participants ont également abordé cette thématique dans leur réponse à la question sur les forces et les faiblesses des modèles (cf. question 7).

### Question 9 Que pensez-vous de l'idée de projets pilotes pour la tarification de la mobilité ?

53 avis<sup>131</sup> sont globalement favorables à l'idée de projets pilotes pour la tarification de la mobilité. De l'avis de ces participants, les projets pilotes constituent une première étape. 18 participants à l'audition se montrent plutôt critiques<sup>132</sup> à l'égard de ces projets ou y sont totalement opposés<sup>133</sup>. Les 19 avis<sup>134</sup> restants présentent des arguments tant favorables que défavorables ou ne répondent pas à la question posée.

Au total, 22 participants à l'audition<sup>135</sup> ont avancé l'argument selon lequel les projets pilotes étaient importants pour susciter une plus grande adhésion de la population et balayer les préjugés ainsi que les craintes. 16 participants<sup>136</sup> estiment que les projets pilotes permettent d'acquérir de l'expérience en vue du développement de la tarification de la mobilité et de vérifier ainsi la faisabilité technique. Un autre groupe de 13 participants<sup>137</sup> considère que les projets pilotes sont un instrument pratique pour évaluer les répercussions spécifiques de la tarification de la mobilité et montrer les avantages concrets d'un tel système. Deux participants à l'audition voient aussi dans les projets pilotes un moyen de simplifier l'introduction de la tarification de la mobilité (économiesuisse) ou d'assurer la transparence requise (AI).

13 participants à l'audition<sup>138</sup> souhaitent que les projets pilotes soient mis en place essentiellement dans les grandes agglomérations particulièrement engorgées, et ce afin de brosser un tableau représentatif de la tarification de la mobilité. Les cantons de Genève, du Tessin et de Zoug, la Ville de Rapperswil-Jona (SG) et l'agglomération de Berne se verraient bien mener un projet pilote sur leurs territoires respectifs. Les cantons d'Argovie, des Grisons et de Thurgovie préfèrent des modèles spécifiques pour les projets pilotes : ils souhaiteraient que soit testé l'un des deux modèles « Zone-réseau-zone », dans la mesure où ils espèrent en tirer les plus grands avantages.

Pour les cantons d'Appenzell Rhodes-Extérieures, de Glaris, de Nidwald, de Schwyz, de Thurgovie et de Zurich ainsi que pour le FDP, les projets pilotes doivent englober les TP et le TIM de la même manière. Le canton de Nidwald ainsi que la BPUK, la KöV, économiesuisse, le CFS et la VAP souhaitent une mise en œuvre modulaire des projets pilotes. Ces derniers doivent être conçus de telle sorte qu'ils puissent être développés et intégrés ensuite aisément dans un système global. La RZU estime en revanche que les projets pilotes n'ont de sens que s'ils font suite à une décision de principe

<sup>130</sup> AR, BL, SPS, Gemeindeverband, espace.mobilité, IG DHS, SES, RWU

<sup>131</sup> AG, AI, AR, BE, BS, FR, GE, GL, GR, LU, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, ZG, ZH, BPUK, KöV, BDP, EVP, FDP, GLP, GPS, SPS, Gemeindeverband, SSV, économiesuisse, Travail.Suisse, CFS, IGöV, Pro Velo, VAP, VCS, VöV, asut, espace.mobilité, FRC, IG DHS, SVI, swisscleantech, UFS, USIC, WWF, La Poste, RWU, RZU, SBB, Ville de Lausanne

<sup>132</sup> JU, SAB, SBV, AG Berggebiete, EV, SEV

<sup>133</sup> SVP, SGV, ACS, ASTAG, CI Motards, strasseschweiz, TCS, Auto-Schweiz, CP, ParkingSwiss, SWISSCOFEL, VFAS

<sup>134</sup> BL, NE, NW, VS, CVP, bauenschweiz, hotelleriesuisse, SGB, STV, LITRA, Pro Bahn, CCIG, CerclAir, FER, HKBB, SES, SRF, VTL, Mobility Carsharing

<sup>135</sup> AI, AR, BE, BS, FR, LU, SG, SH, SZ, ZH, BPUK, KöV, Gemeindeverband, SSV, SGB, Travail.Suisse, IGöV, Pro Velo, VCS, SEV, SVI, WWF

<sup>136</sup> AR, NW, SG, SH, SZ, UR, ZH, BPUK, KöV, VöV, asut, espace.mobilité, IG DHS, UFS, USIC, Ville de Lausanne

<sup>137</sup> AI, BE, BS, SO, TG, TI, Gemeindeverband, SSV, Pro Velo, VCS, SES, SVI, WWF

<sup>138</sup> AG, AR, TG, BPUK, KöV, SGB, IGöV, Pro Velo, VCS, SES, UFS, WWF, RWU

visant à instaurer une tarification de la mobilité. De l'avis de 9 participants à l'audition<sup>139</sup>, la Confédération doit assurer la conduite des projets pilotes et créer aussi rapidement que possible les bases légales nécessaires à leur mise en œuvre. La BPUK, la KöV et La Poste exigent en outre que la Confédération participe aussi financièrement auxdits projets et incite ainsi les différents acteurs à y prendre part.

Pour les cantons d'Appenzell Rhodes-Extérieures, de Schaffhouse et de Thurgovie, les projets pilotes ne doivent en aucun cas avoir pour conséquence d'entraver l'accès aux transports publics. Celui-ci doit rester attractif. 7 participants à l'audition soulignent l'importance de tenir dûment compte des répercussions négatives, telles qu'une distorsion de la concurrence (espace.mobilité, IG DHS) ou un report du trafic (BS, SO, SSV, SGB), ainsi que de la question de la compensation (NW) pour les projets pilotes limités à certains secteurs géographiques. C'est la raison pour laquelle 4 participants à l'audition<sup>140</sup> insistent pour que la durée des projets pilotes soit limitée dans le temps. Les cantons de Bâle-Campagne et du Jura, le SAB et l'AG Berggebiete estiment que le sondage au sujet des projets pilotes relatifs à la tarification de la mobilité est trop prématuré. Il reste d'abord à éclaircir des questions fondamentales.

Les détracteurs de la tarification de la mobilité<sup>141</sup> considèrent que les projets pilotes sont un moyen détourné d'instaurer ce système. Pour le SVP et le CP, les projets pilotes doivent impérativement être soumis à l'avis du peuple. L'Association des communes suisses, le TCS et trois autres participants à l'audition<sup>142</sup> attirent l'attention sur le coût financier inhérent à ces projets pilotes. Il faudra éviter, dans toute la mesure du possible, de construire des infrastructures onéreuses.

**Question 10** Le rapport prévoit, en contrepartie de l'introduction d'une redevance liée au kilométrage, de remplacer progressivement les redevances existantes (compensation). Il serait également envisageable d'introduire une redevance liée au kilométrage en plus des redevances existantes, et de la rembourser à titre de mesure incitative (remboursement forfaitaire, par ex. via une réduction des primes d'assurance-maladie). Que pensez-vous de cette idée ?

51 participants se disent partiellement<sup>143</sup> ou totalement<sup>144</sup> opposés à l'introduction d'une redevance liée au kilométrage en plus des redevances existantes ainsi qu'à son remboursement forfaitaire subséquent. Une telle mesure incitative présenterait divers inconvénients, tels qu'un supplément de charges administratives, un renchérissement de la mobilité ou l'enterrement du principe du pollueur-payeur. 9 avis<sup>145</sup> sont favorables à l'introduction d'une taxe d'incitation. Parmi les 30 participants restants, les uns ont répondu à la question 10 en faisant des remarques tant positives que négatives<sup>146</sup>, tandis que les autres n'ont pas apporté de réponse à la question posée<sup>147</sup>.

La principale critique formulée par 10 participants à l'audition<sup>148</sup> vise les charges supplémentaires qui en résulteraient et qui seraient disproportionnées par rapport aux avantages obtenus. 8 participants<sup>149</sup> sont d'avis que l'introduction d'une taxe d'incitation et son remboursement par la

<sup>139</sup> AR, BE, GL, OW, ZH, BPUK, KöV, FDP, SSV

<sup>140</sup> BS, SSV, espace.mobilité, IG DHS

<sup>141</sup> SVP, SGV, ACS, ASTAG, CI Motards, strasseschweiz, TCS, Auto-Schweiz, CP, ParkingSwiss, SWISSCOFEL, VFAS

<sup>142</sup> SBV, IGöV, SEV

<sup>143</sup> LU, OW, VD, ZG, VöV, HKBB, USIC, La Poste, SBB

<sup>144</sup> AG, AI, AR, BL, BS, FR, GL, GR, JU, SH, SO, SZ, TG, UR, ZH, BDP, EVP, FDP, Gemeindeverband, SAB, SSV, economiesuisse, SBV, SGV, ACS, ASTAG, CFS, CI Motards, Pro Bahn, strasseschweiz, TCS, VAP, AG Berggebiete, Auto-Schweiz, CP, espace.mobilité, EV, IG DHS, ParkingSwiss, SWISSCOFEL, VFAS, RZU

<sup>145</sup> BE, TI, VS, GLP, SPS, Travail.Suisse, SVI, swisscleantech, RWU

<sup>146</sup> NW, asut

<sup>147</sup> GE, NE, SG, BPUK, KöV, CVP, GLP, SVP, bauenschweiz, hotelleriesuisse, SGB, STV, IGöV, LITRA, Pro Velo, VCS, CCIG, CerclAir, FER, FRC, SES, SEV, SRF, UFS, VTL, WWF, Mobility Carsharing, Ville de Lausanne

<sup>148</sup> AG, AI, BS, GR, LU, UR, ZG, SSV, espace.mobilité, IG DHS

<sup>149</sup> FR, OW, BDP, economiesuisse, SBV, VöV, La Poste, SBB

suite porteraient un coup au principe du « pay as you use » ou de la redevance liée au kilométrage. 7 autres participants<sup>150</sup> estiment qu'une taxe d'incitation accroîtrait la complexité du système de financement. Pour les cantons d'Appenzell Rhodes-Extérieures et de Schaffhouse ainsi que pour Economiesuisse et l'USIC, une telle taxe réduirait la transparence de l'ensemble du système, ce qui irait à l'encontre de l'objectif recherché, à savoir une plus grande vérité des coûts.

12 participants à l'audition<sup>151</sup> considèrent que les moyens supplémentaires générés devraient être spécifiquement alloués à l'aménagement et l'entretien des infrastructures. Ainsi, ces recettes devraient être dédiées exclusivement à la mobilité et non pas détournées de leur but. 12 autres participants<sup>152</sup> avancent l'argument selon lequel une telle taxe d'incitation renchérirait davantage la mobilité. Il faut éviter de grever davantage le budget des usagers des transports. Par ailleurs, d'après le GLP, espace.mobilité, l'IG DHS et la SVI, l'introduction d'une taxe d'incitation contreviendrait au principe de non-discrimination. En effet, avec un système de ce type, les étrangers seraient injustement désavantagés.

La SGV, l'ACS, l'ASTAG, strasseschweiz, Auto-Schweiz, ParkingSwiss et la VFAS rappellent encore une fois à la question 10 qu'ils s'opposent à tous types de taxes d'incitation et prélèvements obligatoires. Les cantons d'Appenzell Rhodes-Extérieures, de Bâle-Ville et de Schaffhouse estiment que la tarification de la mobilité serait moins bien acceptée de manière générale si une taxe d'incitation venait à être introduite. Le canton de Neuchâtel, le GPS, le SEV et le WWF regrettent l'absence d'approche globale. Une décision ne pourra donc être prise qu'à partir du moment où les précisions nécessaires auront été apportées. Pour le canton de Fribourg et la SVI, la mise en œuvre concrète d'un système de taxe d'incitation constitue un défi. Le SPS, la SGB et la SES considèrent qu'un tel système devrait être coordonné avec le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA). Swisscleantech préconise une combinaison d'éléments agissant sur le financement et sur la gestion du trafic.

D'après 6 participants à l'audition<sup>153</sup>, une taxe d'incitation suivie d'un remboursement constitue une redistribution injustifiée de moyens financiers. Les cantons de Schwyz, de Vaud et de Zoug, ainsi que l'asut et La Poste considèrent que le remboursement de la taxe d'incitation par une diminution des primes d'assurance maladie donnerait lieu à un amalgame entre les redevances de mobilité et des sujets sans rapport, en l'occurrence ici celui de la santé. Une compensation au sein du système est nécessaire pour éviter de tels décalages, faute de quoi les milieux politiques se dessaisiraient du problème urgent de l'explosion des coûts dans le domaine de la santé, selon Pro Bahn.

Pour Travail.Suisse, l'introduction d'une taxe d'incitation avec un remboursement forfaitaire serait un bon moyen d'aider les plus modestes. A contrario, le CP avance l'argument selon lequel un tel système conduirait à une inégalité de traitement entre les diverses couches de la population, et plus précisément entre celles qui habitent et travaillent en centre-ville et celles qui vivent en périphérie et doivent faire la navette pour aller travailler en ville.

#### **Question 11** Avez-vous d'autres remarques ?

#### **Critique concernant la période de l'audition et la coordination avec d'autres projets**

Selon 10 participants à l'audition<sup>154</sup>, le calendrier fixé pour l'audition et le débat sur la tarification de la mobilité est inapproprié compte tenu des autres discussions/projets encore en cours dans le domaine des transports (par ex. le FORTA, l'initiative « vache à lait »). La SES ne critique pas directement la période de l'audition mais elle considère elle aussi que la discussion relative à la tarification de la mobilité devrait être coordonnée avec le FORTA et le projet portant sur un « système incitatif en matière climatique et énergétique ». C'est également ce que réclame le canton de Berne.

<sup>150</sup> AR, SH, UR, Gemeindeverband, VöV, USIC, RZU

<sup>151</sup> BE, JU, SH, SO, SZ, SAB, SGB, Pro Bahn, AG Berggebiete, SWISSCOFEL, USIC, RWU

<sup>152</sup> AR, GL, JU, SO, SAB, ACS, CI Motards, strasseschweiz, TCS, AG Berggebiete, Auto-Schweiz, ParkingSwiss

<sup>153</sup> SH, ACS, ASTAG, strasseschweiz, Auto-Schweiz, ParkingSwiss

<sup>154</sup> NE, VS, FDP, SGB, ASTAG, Pro Velo, TCS, VCS, CP, WWF

## Degré de couverture des coûts / subventionnement croisé

Dans 19 avis<sup>155</sup>, la question du subventionnement croisé du trafic individuel motorisé (MIV) et des transports publics a également été diversement abordée. Certains participants à l'audition soulignent le faible degré de couverture des coûts des transports publics (SG, economiesuisse, CFS, VAP, Ville de Lausanne) et le degré élevé de couverture des coûts de la route (CI Motards, TCS), en exigeant pour la plupart d'entre eux une harmonisation. 5 participants (LU, ACS, strasseschweiz, TCS, ParkingSwiss) réclament que le degré de couverture des coûts soit déterminé pour chaque mode de transport. La BPUK, la KöV et la HKBB estiment que la tarification de la mobilité offre la possibilité de décider dans le cadre de processus démocratiquement légitimes (éventuellement dans un seconde temps [HKBB]) si les transports publics seront soutenus financièrement à l'avenir et dans quelle mesure. Pour d'autres (SGB, IGöV, VCS et SEV), les transports publics sont un service public, qui doit continuer d'être soutenu financièrement par des recettes fiscales. Le canton du Jura, la SAB et l'AG Berggebiete souhaitent quant à eux que le subventionnement croisé des modes de transport soit évité à l'avenir.

## Suite de la procédure et collaboration avec les groupes d'intérêts

Un groupe de 9 participants à l'audition<sup>156</sup> critique le flou qui entoure encore la suite de la procédure. Le GLP souhaite que de premières étapes soient fixées dans un calendrier puis réalisées rapidement. Le canton de Zoug considère quant à lui que la tarification de la mobilité doit être introduite avant 2030 et qu'il conviendrait de débiter rapidement les études de projet et les tests. Le canton de Nidwald et la SVI relèvent que pour l'acceptation par la population et les milieux économiques, il est important de définir l'état final et la date de réalisation du projet, de manière à ce que les processus puissent être adaptés. Pour la SVI, outre l'aspect du prix absolu, la fiabilité et la prévisibilité du prix revêtent une importance majeure pour l'économie.

En prévision d'une étude plus approfondie / de la mise en oeuvre de la tarification de la mobilité, 10 participants à l'audition<sup>157</sup> demandent que divers acteurs (par ex. les cantons et les communes, mais aussi les milieux économiques) soient associés aux réflexions. De simples procédures d'audition ne sauraient suffire, compte tenu de la complexité du projet (espace.mobilité, IG DHS). La Poste souhaite aussi collaborer aux futurs travaux.

## Quantification

12 participants à l'audition<sup>158</sup> déplorent que le projet soit dépourvu de modélisations et de quantifications.

## Autres mesures

Les avis montrent clairement que les participants à l'audition ne considèrent pas la tarification de la mobilité comme la seule mesure permettant de résoudre les problèmes de trafic et que d'autres mesures leur semblent plus judicieuses. Le canton de Vaud, par exemple, souligne que la tarification de la mobilité ne produit pas à elle seule d'effet incitatif suffisant et que des mesures supplémentaires s'imposent conjointement à l'aménagement du territoire et à la stratégie énergétique 2050.

### a. Mesures d'accompagnement

Les mesures d'accompagnement (par ex. les horaires de cours et de travail flexibles) ont été mentionnées d'une manière ou d'une autre dans 53 avis au total<sup>159</sup>. Certains (par ex. le TCS) estiment que ces mesures peuvent être envisagées seules pour résoudre les problèmes de trafic,

<sup>155</sup> LU, SG, ZG, BPUK, KöV, GLP, economiesuisse, ACS CFS, CI Motards, strasseschweiz, TCS, VAP, espace.mobilité, HKBB, IG DHS, ParkingSwiss, SEV, Ville de Lausanne

<sup>156</sup> AR, BE, LU, SO, UR, ZG, ZH, SVI, USIC

<sup>157</sup> BE, BL, SO, UR, ZG, ZH, CFS, VAP, espace.mobilité, IG DHS

<sup>158</sup> AG, AR, BL, FR, TG, TI, VS, ZG, ZH, GPS, SSV, ASTAG

<sup>159</sup> AR, BE, FR, GL, GR, JU, NE, NW, OW, SH, SZ, TG, TI, VD, VS, ZG, ZH, BPUK, KöV, CVP, EVP, FDP, SPS, Gemeindeverband, SAB, SSV, economiesuisse, SGB, STV, Travail.Suisse, IGöV, LITRA, Pro Bahn, Pro Velo, TCS, VCS, VöV, AG Berggebiete, asut, espace.mobilité, EV, FRC, IG DHS, SES, SRF, swisscleantech, SWISSCOFEL, WWF, La Poste, RWU, RZU, SBB, Ville de Lausanne

tandis que d'autres (par ex. le canton de Nidwald) les voient plutôt comme des mesures d'accompagnement qui pourraient ou devraient être encouragées ou introduites avant la mise en place de la tarification de la mobilité. Un autre groupe exige quant à lui au moins une étude plus précise de la question. Les participants à l'audition ont évoqué plus particulièrement les mesures suivantes :

- **le télétravail (23)**<sup>160</sup>
- **la flexibilisation des modèles de temps de travail (49)**<sup>161</sup>
- **l'adaptation des heures de cours (27)**<sup>162</sup> (plus particulièrement dans les écoles professionnelles, les universités et les hautes écoles spécialisées ainsi que dans les gymnases)
- **l'adaptation des heures d'ouverture (8)**<sup>163</sup> (commerces, garderies, etc.)
- **l'incitation au covoiturage (11)**<sup>164</sup> (incitation générale ou par ex. via les voies réservées aux véhicules à occupation multiple ou les places de parking « Pool & Ride »)

#### **b. Aménagement du territoire**

Une autre mesure a été mentionnée sous une forme ou une autre par 25 avis au total<sup>165</sup> et concerne l'aménagement du territoire. Elle doit permettre de rapprocher à l'avenir le domicile du lieu de travail. 8 participants à l'audition<sup>166</sup> souhaitent explicitement une implantation accrue des lieux de travail dans des zones décentralisées ou une décentralisation de l'urbanisation (JU, SAB, AG Berggebiete).

#### **c. Assouplissement des restrictions applicables au transport de marchandises**

Pour 5 participants à l'audition (SGV, ASTAG, CFS, VAP, SWISSCOFEL), un assouplissement de l'interdiction de circuler la nuit serait une mesure appropriée pour contribuer à réduire les pics d'affluence. Espace.mobilité, IG DHS et SRF partagent ce point de vue mais l'expriment de manière plus générale en parlant d'une flexibilisation des « horaires de transport et de livraison ». Le CFS souhaite également un raccourcissement de la période d'interdiction des livraisons en centre-ville.

#### **d. Développement de l'infrastructure routière**

Cette mesure est exigée notamment par 11 participants à l'audition<sup>167</sup> qui sont réticents ou opposés à la tarification de la mobilité. Parmi les participants qui sont favorables ou du moins pas complètement hostiles à la tarification de la mobilité, 10<sup>168</sup> sont favorables à un développement (ponctuel) de l'infrastructure routière.

#### **e. Développement des transports publics**

17 participants à l'audition<sup>169</sup> plaident pour un développement des transports publics et/ou pour un renforcement de leur attrait. Certains d'entre eux figurent également parmi les partisans d'un développement de l'infrastructure routière (SZ, VD, CVP, FDP, TCS, VAP CCIG, EV, RZU).

<sup>160</sup> FR, JU, NW, SZ, VD, VS, ZG, EVP, SPS, Gemeindeverband, SAB, SSV, SGB, Travail.Suisse, Pro Bahn, Pro Velo, TCS, VCS, AG Berggebiete, FRC, SES, swisscleantech, WWF

<sup>161</sup> AR, BE, FR, GL, GR, JU, NE, NW, OW, SH, SZ, TG, VD, VS, ZG, ZH, BPUK, KöV, EVP, SPS, Gemeindeverband, SAB, SSV, economiesuisse, SGB, STV, Travail.Suisse, IGöV, LITRA, Pro Bahn, Pro Velo, TCS, VCS, VöV, AG Berggebiete, asut, espace.mobilité, EV, FRC, IG DHS, SES, SRF, swisscleantech, SWISSCOFEL, WWF, La Poste, RZU, SBB, Ville de Lausanne

<sup>162</sup> AR, BE, FR, GL, SH, SZ, TG, VD, ZH, BPUK, KöV, EVP, SPS, SSV, economiesuisse, STV, IGöV, LITRA, Pro Bahn, VöV, EV, SES, SRF, swisscleantech, La Poste, RZU, Ville de Lausanne

<sup>163</sup> GR, OW, ZG, ZH, SSV, espace.mobilité, IG DHS, SRF

<sup>164</sup> NE, OW, TI, VD, ZH, CVP, Pro Velo, VCS, WWF, La Poste, RWU

<sup>165</sup> NW, OW, SZ, VS, ZG, CVP, EVP, GPS, Gemeindeverband, SAB, SSV, SGB, STV, Travail.Suisse, IGöV, Pro Bahn, Pro Velo, VAP, VCS, FRC, SES, SEV, swisscleantech, WWF, Ville de Lausanne

<sup>166</sup> AI, VS, CVP, EVP, Gemeindeverband, Travail.Suisse, Pro Bahn, VAP

<sup>167</sup> SGV, ACS, ASTAG, strasseschweiz, TCS, Auto-Schweiz, CCIG, CP, ParkingSwiss, SWISSCOFEL, VFAS

<sup>168</sup> SZ, VD, CVP, FDP, bauenschweiz, VAP, EV, SRF, RZU, Ville de Lausanne

<sup>169</sup> JU, SZ, VD, CVP, FDP, SPS, SAB, SGB, IGöV, TCS, VAP, AG Berggebiete, CCIG, EV, FRC, SES, RZU

**f. Promotion de la mobilité douce**

La promotion de la mobilité douce est également mentionnée à plusieurs reprises dans les avis (12)<sup>170</sup> et présentée comme une solution éventuelle aux problèmes de trafic.

---

<sup>170</sup> BPUK, KöV, EVP, SSV, Pro Velo, TCS, VCS, FRC, SES, swisscleantech, WWF, La Poste

### 3. Annexe 1 : liste des participants à l'audition

Titre abrégé / abréviation	Organisation
<i>Cantons</i>	
AG	Canton d'Argovie
AI	Canton d'Appenzell Rhodes-Intérieures
AR	Canton d'Appenzell Rhodes-Extérieures
BE	Canton de Berne
BL	Canton de Bâle-Campagne
BS	Canton de Bâle-Ville
FR	Canton de Fribourg
GE	Canton de Genève
C	Canton de Glaris
GR	Canton des Grisons
JU	Canton du Jura
LU	Canton de Lucerne
NE	Canton de Neuchâtel
NW	Canton de Nidwald
OW	Canton d'Obwald
SG	Canton de St-Gall
SH	Canton de Schaffouse
SO	Canton de Soleure
SZ	Canton de Schwyz
TG	Canton de Thurgovie
TI	Canton du Tessin
UR	Canton d'Uri
VD	Canton de Vaud
VS	Canton du Valais
ZG	Canton de Zoug
ZH	Canton de Zurich
<i>Conférences des cantons</i>	
BPUK	Conférence des directeurs des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement (DTAP)
KöV	Conférence des directeurs cantonaux des transports publics (CTP)
<i>Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale</i>	

<b>Titre abrégé / abréviation</b>	<b>Organisation</b>
BDP	Parti bourgeois démocratique (PBD)
CVP	Parti démocrate chrétien (PDC)
EVP	Parti évangélique suisse (PEV)
FDP	PLR. Les Libéraux-Radicaux
GLP	Parti vert/libéral (plv)
GPS	Les Verts
SPS	Parti socialiste suisse (PSS)
SVP	Union démocratique du centre (UDC)
<i>Associations faïtières des villes, des communes et des régions de montagne</i>	
Gemeindeverband	Association des communes suisses
SAB	Groupement suisse pour les régions de montagne
SSV	Union des villes suisses (UVS)
<i>Associations faïtières de l'économie</i>	
bauenschweiz	constructionsuisse (organisation faïtière du secteur suisse du bâtiment)
economiesuisse	economiesuisse (Fédération des entreprises suisses)
hotelleriesuisse	hotelleriesuisse (union suisse des hôteliers)
SBV	Union suisse des paysans (USP)
SGB	Union syndicale suisse (USS)
sgv	Union suisse des arts et métiers (USAM) (organisation faïtière des PME suisses)
STV	Fédération suisse du tourisme (FST)
Travail.Suisse	Travail.Suisse
<i>Fédérations de transports</i>	
ACS	Automobile Club de Suisse
ASTAG	Association suisse des transports routiers
CFS	Cargo Forum Schweiz
CI Motards	CI Motards
IGöV	Communauté d'intérêts pour les transports publics (CITRAP)
LITRA	Service d'information pour les transports publics
Pro Bahn	Pro Rail Suisse (représentation des intérêts des usagers des transports publics)
Pro Velo	Pro Velo Suisse (association nationale de défense des intérêts des cyclistes)



<b>Titre abrégé / abréviation</b>	<b>Organisation</b>
strasseschweiz	Fédération routière suisse (FRS)
TCS	Touring Club Suisse
VAP	VAP Cargorail
VCS	Association Transport et Environnement (ATE)
VöV	Union des transports publics (UTP)
<i>Autres associations et organisations</i>	
AG Berggebiete	AG Berggebiete c/o Solidaritätsfond Luzerner Bergbevölkerung
asut	Association suisse des télécommunications
auto-suisse	auto-suisse (association des importateurs suisses d'automobiles)
CCIG	Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève
CerclAir	Société suisse des responsables de l'hygiène de l'air
CP	Centre Patronal
espace.mobilité	espace.mobilité (une communauté d'intérêts du commerce de détail)
EV	Union pétrolière (UP)
FER	Fédération des Entreprises Romandes
FRC	La Fédération Romande des Consommateurs
HKBB	Chambre de commerce des deux Bâle
IG DHS	Communauté d'intérêts du commerce de détail suisse (CI CDS)
ParkingSwiss	ParkingSwiss (association suisse des professionnels des métiers du stationnement)
SES	Fondation suisse de l'énergie
SEV	Syndicat du personnel des transports
SRF	Swiss Retail Federation
SVI	Association suisse des ingénieurs et experts en transports
swisscleantech	swisscleantech (La voix de l'économie durable et libérale)
SWISSCOFEL	SWISSCOFEL (Association Suisse du Commerce Fruits, Légumes et Pommes de terre)
UFS	Umweltfreisinnige St. Gallen (parti politique)
USIC	Association patronale des entreprises suisses d'ingénieurs conseils
VFAS	Association du commerce automobile indépendant suisse
VTL	Verband Thurgauer Landwirtschaft
WWF	WWF Suisse
<i>Autres</i>	

<b>Titre abrégé / abréviation</b>	<b>Organisation</b>
Mobility Carsharing	Mobility Carsharing
La Poste	Poste CH SA
RWU	Regionalplanung Winterthur und Umgebung
RZU	Regionalplanung Zürich und Umgebung
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
Lausanne	Municipalité de Lausanne

**4. Annexe 2 : questionnaire pour l'audition****PROJET de rapport stratégique sur la tarification de la mobilité – questionnaire pour l'audition**

- 1. Que pensez-vous de l'objectif de la tarification de la mobilité consistant à « réduire les pics d'affluence sur l'ensemble des modes de transport et à parvenir à une utilisation plus homogène des infrastructures de transport » ?**
  - a. Cet objectif est-il bien choisi ou la tarification de la mobilité devrait-elle aussi servir à réduire les atteintes à l'environnement (cf. ch. 2.1 du rapport) ?
  - b. Dans le cas contraire, quel autre objectif faudrait-il poursuivre (cf. ch. 2.2 du rapport) ?
- 2. Dans quelle mesure trouvez-vous que les sept principes de base définis pour la tarification de la mobilité sont pertinents et complets (cf. ch. 3 du rapport) ?**
- 3. Pensez-vous que le tableau matriciel pour :**
  - a. la route (cf. ch. 5.1 du rapport)
  - b. le rail (cf. ch. 5.3 du rapport)  
est complet ?
- 4. Que pensez-vous de la systématique des modèles (du plus simple au plus complexe) pour**
  - a. la route (cf. ch. 6.1 du rapport) ?
  - b. le rail (cf. ch. 6.2 du rapport) ?
- 5. Que pensez-vous des modèles proposés pour**
  - a. la route (cf. ch. 6.1 du rapport [solutions principales et secondaires]) ?
  - b. le rail (cf. ch. 6.2 du rapport) ?
- 6. Quel modèle vous semble le plus approprié pour**
  - a. la route ?
  - b. le rail ?
- 7. Quelles sont les forces et les faiblesses du modèle selon vous le plus approprié à votre environnement (cf. question 6) ?**
- 8. Quels sont, selon vous, les défis que pose une éventuelle introduction de la tarification de la mobilité et quels en sont les risques? A quoi faut-il prêter particulièrement attention ?**
- 9. Que pensez-vous de l'idée de projets pilotes pour la tarification de la mobilité ?**
- 10. Le rapport prévoit, en contrepartie de l'introduction d'une redevance liée au kilométrage, de remplacer progressivement les redevances existantes (compensation). Il serait également envisageable d'introduire une redevance liée au kilométrage en plus des redevances existantes, et de la rembourser à titre de mesure incitative (remboursement forfaitaire, par ex. via une réduction des primes d'assurance-maladie). Que pensez-vous de cette idée ?**
- 11. Avez-vous d'autres remarques ?**