



Genève, le 9 septembre 2015

Le Conseil d'Etat

8001-2015

GS / UVEK
10. SEP. 2015
Nr.

Département fédéral de
l'environnement, des transports, de
l'énergie et de la communication
Madame Doris LEUTHARD
Conseillère fédérale
Palais fédéral Nord
3003 Berne

Concerne : Consultation fédérale relative au projet de rapport stratégique sur la tarification de la mobilité

Madame la Conseillère fédérale,

Nous vous remercions d'avoir consulté notre Conseil sur le projet de rapport sur la tarification de la mobilité, stratégies de résolution des problèmes de trafic routier et ferroviaire en Suisse, dans le cadre de l'audition que vous avez engagée le 27 mai 2015.

En préambule, notre Conseil souhaite insister sur les remarques suivantes.

Nous comprenons que ce rapport stratégique a pour but de présenter les principes à la base du concept de tarification de la mobilité en vue d'engager les premières discussions et démarches pilotes sur ce sujet. Les variantes étudiées concernent principalement les infrastructures fédérales, tant routières que ferroviaires, l'approche locale au niveau des agglomération y étant traitée de manière accessoire.

Selon le rapport soumis à la consultation, les objectifs de la tarification de la mobilité visent 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. À notre sens, ce concept devrait également se voir comme un levier de la politique de mobilité et de la politique environnementale. Ce point est en effet essentiel pour amener du crédit à ce type de démarche.

Par ailleurs, il est également très important pour notre Conseil que la tarification de la mobilité puisse s'envisager dans la perspective de lever de nouvelles sources de financement pour réaliser des projets de mobilité.

A ce titre, les variantes de tarification de la mobilité étudiées dans le rapport, notamment concernant la route, devraient être complétées par des variantes centrées sur les agglomérations dans une logique de tarification multimodale de la mobilité.

Dans cette perspective, notre Conseil vous fait part de son vif intérêt pour faire partie des cantons-pilotes pour la mise en œuvre d'expériences en lien avec la tarification de la mobilité à un niveau local.

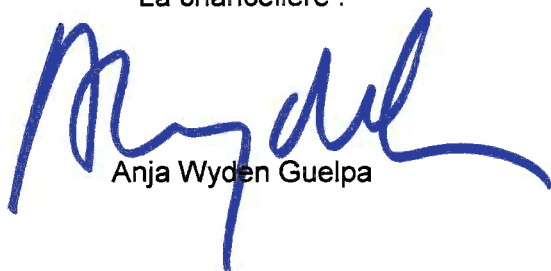
A ce titre, notre canton souhaite pouvoir être partie prenante dans plusieurs démarches. Celles-ci concernent notamment la dématérialisation de la vignette autoroutière (ou vignette électronique) ainsi que la mise en place de péage sur une infrastructure, dans la perspective du projet de traversée du Lac. Par ailleurs, notre Conseil est également intéressé à une étude approfondie de solutions de péage de zone, voire de tests concrets en la matière, sachant qu'un projet de loi visant à financer une étude de ce type est sur le point d'être voté par le Grand Conseil genevois. De plus, ce dernier examine également actuellement une résolution visant à demander à l'Assemblée fédérale d'engager des expériences pilotes portant sur les péages urbains.

De manière plus détaillée, vous trouverez en annexe les réponses aux différentes questions posées dans le cadre de la consultation.

En vous souhaitant bonne réception de la présente, nous vous prions de croire, Madame la Conseillère fédérale, à l'expression de notre haute considération.

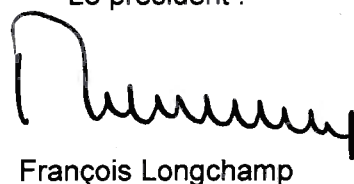
AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :



Anja Wyden Guelpa

Le président :



François Longchamp

Annexe mentionnée

Question N°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 (cf. ch. 2.1 du rapport) ?

Cet objectif nous paraît effectivement devoir être central dans le cadre des réflexions en lien avec la question de la tarification de la mobilité.

b. Dans le cas contraire, quel autre objectif faudrait-il poursuivre (cf. ch. 2.2 du rapport) ?

En revanche, nous considérons que la tarification de la mobilité devrait aussi se voir comme un levier visant à inciter au report modal et limiter les nuisances environnementales. Il en va de même pour la question du financement supplémentaire des infrastructures de transport. Ainsi, selon nous, ces trois éléments devraient également figurer au titre des objectifs de la tarification de la mobilité et non comme seuls "effets d'aubaine".

Question N°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) ?

Pour les raisons évoquées précédemment, le principe de compensation évoqué dans le chapitre 3 du rapport devrait être assoupli et permettre explicitement d'utiliser la tarification de la mobilité comme source de financement supplémentaire.

Les autres principes n'appellent pas de commentaire de notre part.

Question N°3 - Pensez-vous que le tableau matriciel est complet pour :

a. la route (cf. ch. 5.1 du rapport)

Le tableau matriciel présenté pour la route nous paraît complet et compréhensible.

b. le rail (cf. ch. 5.3 du rapport)

Le tableau matriciel présenté pour le rail nous paraît complet et compréhensible.

Question N°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)

L'approche systémique développée pour la route présente l'intérêt d'être relativement exhaustive dès lors que l'on se place dans une perspective fédérale. En revanche, si la méthodologie mise en place permet d'explorer l'ensemble des pans de la tarification de la mobilité, et ce à différentes échelles, les différents modèles présentés concernent essentiellement les infrastructures de niveau national; le traitement des enjeux locaux y étant traité de manière accessoire.

Ainsi, d'autres modèles devraient être examinés portant sur une tarification multimodale de la mobilité sur un périmètre d'agglomération ou cantonal uniquement. Notamment, parmi ceux-ci, il est indispensable que soient évalués :

- un modèle basé sur une redevance d'un tronçon routier;
- un modèle basé sur une redevance de zone (type péage urbain);
- la possibilité d'intégrer une tarification multimodale (transport publics urbains et stationnement notamment).

b. le rail (cf. ch. 6.2 du rapport)

Les trois modèles proposés couvrent bien les différents niveaux territoriaux pertinents (ligne-zone-territoire) pour la présente réflexion.

Question N°5 - Que pensez-vous des modèles proposés pour :

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

Les variantes "Réseau A : routes nationales" et "Réseau B : routes nationales avec différenciation horaire" ne nous paraissent pas pertinentes dans la mesure où elles ne concernent que le réseau des routes nationales.

La variante "modèle zone-réseau-zone A : routes nationales et agglomérations avec différenciation horaire" (modèle principal 1) ne permet pas de mettre en place une tarification de la mobilité sur le réseau d'agglomération en dehors des heures de pointe. En ce sens, elle nous paraît incomplète.

La variante "Zone-réseau-zone B : routes nationales et agglomérations avec différenciation horaire" nous apparaît comme étant la plus intéressante car elle introduit la possibilité pour une agglomération de mettre en œuvre une tarification de la mobilité de manière permanente. En ce sens, cette variante de base nous semble être la plus adaptée aux problématiques actuelles en matière de mobilité, dès lors que les tarifications sur le réseau des routes nationales et sur le réseau routier d'agglomération pourraient être appliquées de manière dissociée et en tenant compte des remarques précédentes.

La variante "modèle territoire : réseau entier avec différenciation horaire" (modèle principal 2) nous paraît plus délicate à mettre en œuvre sur le plan politique et du point de vue de son acceptabilité sociale, tout en ayant de l'intérêt vis-à-vis des objectifs premiers de la tarification de la mobilité.

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

Le modèle TP-ligne est intéressant, mais limité lorsque peu ou pas d'alternatives d'itinéraire existent. Nous citons l'exemple de la ligne ferroviaire Genève – Lausanne, dont tous les produits (directs ou semi-directs) sont saturés, et pour laquelle la seule alternative est l'axe autoroutier parallèle. Comme avancé dans le rapport, une telle variante n'aurait d'intérêt qu'à des fins d'expérimentation.

Le modèle TP-Zone a du sens, appliqué à l'échelle d'un réseau d'agglomération ou régional mais ne permet pas selon nous de traiter correctement la problématique de l'offre Grandes lignes.

De par la forte intégration et interaction des réseaux ferroviaire, le modèle TP-réseau semble être le plus cohérent. Le principe de compensation et de parcours alternatifs prend de fait tout son sens à cette échelle.

Question N°6 - Quel modèle vous semble le plus approprié pour

a. la route ?

A ce stade des réflexions, c'est la variante "Zone-réseau-zone B : routes nationales et agglomérations avec différenciation horaire" qui, même si elle ne fait pas partie des variantes privilégiées dans le rapport, nous paraît être la plus appropriée comme base de travail pour la route. Cette variante devrait toutefois être élargie à la possibilité de mettre en place une tarification (de type redevance) sur un ouvrage particulier en complément d'une tarification de zone au niveau du réseau d'agglomération, intégrant également un principe de tarification multimodale.

b. le rail ?

Pour le volet ferroviaire, la variante territoire nous semble la plus appropriée pour une poursuite des réflexions.

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

Sur la base des modèles préconisés à la question 6 pour la tarification de la mobilité, les principales forces qui nous apparaissent sont :

- une démarche allant vers une unification et une homogénéisation du financement du rail et de la route, dépassant ainsi l'aspect "partisan" des débats actuels;
- la création d'un outil à même d'agir concrètement sur la demande, notamment aux heures de pointe, mais également aux heures creuses (avec une logique de report modal associé), et ce non seulement sur le réseau des routes nationales, mais également sur les réseaux routiers secondaires, ainsi que sur les services ferroviaires;
- la possibilité d'agir différemment selon les heures de la journée;
- le respect du principe de payeur – utilisateur.

Les principales limites et faiblesses sont évoquées à la question 8.

Question N°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 ?

Les principaux défis et risques liés à la mise en place de la tarification de la mobilité portent sur plusieurs aspects et impacts qu'il conviendrait d'évaluer de façon plus fine :

- acceptabilité sociale et politique de la démarche, et ce d'autant plus si la démarche n'est pas assortie de finalités en lien avec les politiques de transport, environnementale et indépendante de la logique de financement de nouvelles infrastructures;
- aspect économique local, notamment du fait des impacts potentiels de la mesure sur le tissu économique et le dynamisme des régions;

- aspect relatif aux finances publiques : les éventuelles évolutions des sources de financement ne doivent pas remettre en question les capacités d'investissement et d'exploitation des différentes autorités publiques;
- aspect territorial, notamment du fait de la situation particulière du Canton de Genève et de sa proximité avec la France : ce type de démarche est très vraisemblablement à envisager dans une perspective transfrontalière;
- aspect technique, même si le rapport mentionne les rapides avancées technologiques dans les domaines de la billettique et du contrôle; ce point doit selon nous faire l'objet de réflexions poussées dès à présent, afin d'éviter le développement de scénarios dont la réalisation technique s'avèrerait complexe ou très coûteuse à l'exploitation.

Question N°9 – Que pensez-vous de l'idée de projet pilotes pour la tarification de la mobilité ?

Le canton de Genève souhaite vivement participer en tant que canton-pilote à la mise en œuvre d'expériences en lien avec la tarification de la mobilité à un niveau local, notamment concernant :

- la dématérialisation de la vignette autoroutière (ou vignette électronique), plus particulièrement sur la douane de Bardonnex afin de permettre une meilleure progression des véhicules et davantage de fluidité;
- la dématérialisation des amendes d'ordre dans le cadre du contrôle du stationnement, afin de permettre une meilleure utilisation des places de parking disponibles, en optimisant les contrôles en la matière;
- la mise en place de péage sur une infrastructure, dans la perspective du projet de traversée du Lac;
- l'étude approfondie de solutions de péage de zone, voire de tests concrets en la matière, sachant qu'un projet de loi visant à financer une étude de ce type est sur le point d'être voté par le Grand Conseil genevois. De plus, ce dernier examine également actuellement une résolution visant à demander à l'Assemblée fédérale d'engager des expériences pilotes portant sur les péages urbains.

Question N°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 ?

Le principe de compensation nous paraît effectivement devoir faire partie des démarches relatives à la tarification de la mobilité. Cependant, comme évoqué précédemment, ce principe doit pouvoir être assoupli pour permettre d'utiliser la tarification de la mobilité comme nouvelle source de financement.

L'abandon des redevances existantes devra se faire aussi au regard de leur affectation actuelle, comme par exemple le fond d'infrastructure ferroviaire (FIF).

Question N°11 – Avez-vous d'autres remarques ?

Nous n'avons pas d'autre remarques.