



Genève, le 16 novembre 2016

Le Conseil d'Etat

6270-2016

Département fédéral de
l'environnement, des transports, de
l'énergie et de la communication
(DETEC)
Madame Doris Leuthard
Conseillère fédérale
Palais fédéral nord
3003 Berne

Concerne : consultation fédérale concernant les projets pilotes sur la tarification de la mobilité

Madame la Conseillère fédérale,

Nous nous référons à votre courrier du 10 octobre 2016 concernant le sujet cité sous rubrique et vous remercions de nous avoir consultés.

Avant de vous faire part, dans le délai reporté par vos services au 18 novembre 2016, de nos suggestions pour la réalisation d'un projet pilote sur la tarification de la mobilité, nous aimerions vous rappeler le vif intérêt que porte le canton de Genève à ce projet. Le Grand Conseil genevois a également témoigné de cette volonté en votant, le 15 octobre 2015, un crédit d'étude préliminaire de 250 000 F sur les impacts de l'introduction d'un système de tarification de type zonal ou cordon comme outil de gestion multimodale des déplacements dans le cœur de notre agglomération.

Ce programme d'étude, qui a débuté récemment, a pour but d'étudier l'opportunité et la faisabilité de la mise en place des outils de tarification de la mobilité décrits dans la consultation fédérale sur le "Mobility Pricing". Il permettra de déterminer les conditions cadres nécessaires pour qu'un tel système soit validé tant au niveau technique que politique mais également accepté par la population. Une enquête permettra de déterminer la disposition à payer de la population et les paramètres permettant d'influer sur l'acceptabilité d'un outil de tarification de la mobilité sur la population. Différents scénarios seront ensuite modélisés. Un groupe de travail pluridisciplinaire, auquel participera un membre de l'office fédéral des routes (OFROU) en tant qu'invité, suivra le déroulé du programme de travail. Différents scénarios seront testés et une estimation des impacts sur les comportements de déplacement (report modal et d'itinéraire), des coûts de mise en place, de gestion et des recettes sera réalisée.

Comme vous l'aurez compris, nous sommes aujourd'hui au début de notre démarche visant à émettre des recommandations et proposer un concept de tarification de la mobilité. Nous partageons toutefois pleinement votre objectif principal consistant à "réduire les pics d'affluence" et à parvenir à une utilisation plus homogène des infrastructures de transport; le dynamisme de l'agglomération genevoise ayant comme corollaire une explosion de la

demande de mobilité. Depuis 2005, le trafic routier aux frontières cantonales a augmenté de 25 % et le nombre de voyageurs quotidiens dans les transports publics de 50 %. Les améliorations prévues en termes d'offre de transports, avec notamment la mise en service du Léman Express fin 2019, ne suffiront probablement pas à répondre à la demande future. En effet, selon les dernières prévisions, la population du Grand Genève comptera 340 000 habitants de plus en 2040. Par conséquent, un outil de tarification de la mobilité constitue un instrument très intéressant pour parvenir à une utilisation plus homogène des infrastructures de transports notamment en diminuant la pression sur les périodes de pointe du matin et du soir. Ce dispositif devrait également être un outil au service de la mise en œuvre d'une politique de déplacements multimodale, de réduction du bruit et d'amélioration de la qualité de l'air.

A ce titre, le peuple genevois a voté à près de 68 %, le 5 juin dernier, en faveur de la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée. Cette loi prévoit une organisation en zones définissant des priorités en fonction du mode de transport et a pour but principal de fluidifier les grands axes de circulation et d'améliorer l'accès au centre-ville pour renforcer son attractivité. Un outil de tarification sous forme d'un péage au cordon ou zonal pourrait potentiellement permettre de répartir le trafic de manière plus appropriée en priorisant le ou les modes les plus efficaces en fonction d'un contexte géographique et horaire.

Enfin, il est de notre point de vue souhaitable que l'outil de tarification de la mobilité puisse participer pleinement à la stratégie de financement des infrastructures de transport.

De manière plus détaillée, vous trouverez en annexe nos suggestions quant à la mise en place d'expériences pilotes portant sur les péages urbains.

Nous vous remercions de l'attention que vous porterez à la présente et vous prions de croire, Madame la Conseillère fédérale, à l'assurance de notre haute considération.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :



Anja Wyden Guelpa

Le président :



François Longchamp

Annexe : suggestions et propositions du canton de Genève

Copies à : M. Jürg Röthlisberger, directeur, OFROU
M. Peter Füglistaler, directeur, OFT

Suggestions / propositions du canton de Genève sur la mise en place d'expériences pilotes portant sur les péages urbains

1. Un outil au service d'une stratégie globale de mobilité

Le canton de Genève envisage le concept de tarification de la mobilité de manière globale. Il doit également intégrer la politique de stationnement cette politique étant gérée à Genève directement par le canton, et être en adéquation avec la stratégie de régulation de trafic via les carrefours lumineux. Le concept de tarification devrait favoriser l'émergence de pratiques vertueuses comme le développement du covoiturage. Il doit également permettre une utilisation optimale des infrastructures actuelles et futures de transport en favorisant l'utilisation des réseaux structurants et en évitant le trafic de transit en cœur d'agglomération.

2. Une utilisation optimale des infrastructures de transport en privilégiant le mode le plus adapté en fonction d'un contexte particulier

En cohérence avec la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée, le système de tarification de la mobilité doit permettre de privilégier le ou les modes les plus adaptés, permettant de maximiser le flux de trafic, en fonction d'un contexte particulier. Une modulation géographique et horaire du tarif et en fonction du type de jour (jours ouvrés, week-end, jours fériés) s'avère à ce titre particulièrement intéressante. Le système doit favoriser la fluidité du trafic en facilitant notamment les flux de trafic de marchandise et les livraisons. Il doit permettre une approche différenciée en fonction de l'efficacité du mode de transport. A Genève, les deux-roues motorisés ont une importance particulière par rapport à d'autres agglomérations suisses. La tarification de ce mode de transport doit par conséquent être adaptée en fonction de la place que l'on souhaite lui donner dans la politique de mobilité. Le canton de Genève privilégie par ailleurs la mise en place d'un système flexible qui puisse être facilement adaptable pour tenir compte de l'évolution de la situation.

3. Une prise en compte de l'intermodalité

S'il existe de nombreux exemples de projets de tarification de la mobilité sur le domaine routier (péages urbains, redevance poids lourds, etc.), force est de constater que le mode opératoire pour mettre en place une tarification flexible des transports publics reste ouvert et qu'il y a pour l'instant que très peu de retour d'expériences. Cependant, ces aspects seront intégrés dans l'enquête en préférence déclarée pour connaître la disposition à payer pour utiliser les transports publics en fonction de différents critères comme le motif de déplacement, l'heure de déplacement, la distance ou le temps de déplacement. Ces éléments pourront potentiellement, le cas échéant, être repris ultérieurement pour adapter la politique de prix au sein de la communauté tarifaire UNIRESO, par exemple en proposant des billets à l'unité à tarif préférentiel sur les heures creuses ou des abonnements avec une période horaire limitée.

4. Une approche pragmatique et simple

Si le canton de Genève partage l'objectif à long terme de proposer des systèmes de tarification basés sur des prestations kilométriques, la mise en place d'expériences pilotes à l'horizon 2020 ne permettra probablement pas de tester un tel système demandant la mise en place de dispositifs embarqués et des moyens de transmission de la position du véhicule.

Le canton de Genève propose au préalable de mener des études sur un système de tarification au cordon ou zonal avec une modulation tarifaire en fonction des périodes de la journée, du type de véhicule ou du type d'usagers (habitants, visiteurs, etc.). Les impacts sur les reports modaux, d'itinéraire ou de déplacement seront testés par notre outil multimodal de prévision de trafic.

5. La définition d'un cadre homogène à l'échelle nationale

En accompagnement de la préparation des pilotes, il apparaît important de mener les études suivantes :

- définition d'un cadre juridique et opérationnel pour le contrôle/sanction ;
- étude juridique sur la non-discrimination entre abonnés et usagers occasionnels.

Il paraît par ailleurs important de définir un cadre opérationnel et technique qui puisse être facilement déployé dans un second temps à l'échelle nationale pour les procédures d'enregistrement des abonnés et des usagers occasionnels et la définition d'une signalisation appropriée.

6. Une intégration des nouvelles technologies

Le canton de Genève collabore par ailleurs avec les instituts de recherche, notamment le laboratoire TRACE de l'EPFL, pour élaborer une stratégie dynamique de régulation du trafic par le biais de l'utilisation de la donnée en temps réel. En parallèle, il coopère également avec Swisscom pour utiliser les données de téléphonie mobile et ainsi pouvoir connaître dans le futur les flux de trafic de manière continue. L'utilisation de ces données par l'intermédiaire d'outils de navigation, de la téléphonie mobile ou de capteurs pourra permettre, à terme, de mettre en place un système de tarification flexible et modulable pour une utilisation optimale des réseaux de transports. Il ne s'agit toutefois pas de mettre en place une modulation tarifaire "en temps réel" qui s'opposerait au principe d'information des usagers.

7. La prise en compte des besoins de financement des infrastructures de transports et des autres politiques publiques

Si l'objectif principal du Mobility Pricing doit effectivement être celui d'optimiser l'utilisation des infrastructures de transports, la problématique du financement des investissements nécessaires restera critique dans le futur. La mise en place du Mobility Pricing devrait par conséquent être également envisagée comme un des instruments permettant le financement des futures offres de transports. Toutefois, une réflexion pluridisciplinaire, incluant notamment les politiques d'aménagement du territoire, de promotion économique, d'équité sociale et d'environnement doit être réalisée pour anticiper des éventuels effets indésirables sur d'autres politiques publiques et pour favoriser leur coordination.