

TNW Tarifverbund Nordwestschweiz, 4051 Basel  
Eidgenössisches Departement für Verkehr, Energie und  
Kommunikation (UVEK)  
Bundesamt für Strassen ASTRA  
3003 Bern  
**Per E-Mail an:** vernehmlassungen@astra.admin.ch

Basel, 17. Mai 2021

## **Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing: Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga  
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 3. Februar 2021 haben Sie uns die Vernehmlassungsunterlagen zum Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing zukommen lassen. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme.

Unsere Stellungnahme orientiert sich an den in der Branche ausgearbeiteten Positionen. Generell stehen wir gegenüber dem Schritt des Bundes, auf Gesetzesstufe die Grundlage für zeitlich und räumlich befristete Pilotprojekte zu Mobility Pricing zu ermöglichen, offen gegenüber. Wir möchten im folgenden die für uns wichtigsten Punkte erwähnen:

- Der Projektrahmen sollte möglichst offen gehalten werden und beispielsweise auch Belohnungen und nichtpreisliche Anreize beinhalten können.
- Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs sollten von einer Abgabepflicht auf öffentlichen Strassen befreit werden, da sie sonst doppelt belastet würden.
- Die Trägerschaft hält die Transportunternehmen schadlos.
- Die Massnahmen sollen so umgesetzt werden, dass das U-Abo (TNW Verbundabo für die Nordwestschweiz) in seiner Attraktivität nicht geschmälert und der Modalsplit zugunsten des ÖV verändert wird.
- Die Tarifbestimmungen bleiben für die KundInnen weiterhin verständlich. Eine mögliche Einschränkung der Tarifhoheit zur Umsetzung des Mobility Pricing soll nur im absolut notwendigen Ausmass erfolgen und ein Handlungsspielraum für Tarifmassnahmen soll offen gehalten werden.
- Im Vertrieb und in der Kontrolle werden tragfähige Lösungen benötigt, die durch die Trägerschaften der Projekte entwickelt und finanziert werden. Sämtliche Zusatzaufwände im Zusammenhang mit Mobility Pricing-Projekten müssen finanziell ausgeglichen werden.

Wir bedanken uns nochmals für die Gelegenheit zur Stellungnahme und für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

TNW Tarifverbund Nordwestschweiz

Handwritten signature of Dr. Ralph Lewin in blue ink.

Dr. Ralph Lewin  
Präsident

Handwritten signature of Adrian Brodbeck in blue ink.

Adrian Brodbeck  
Geschäftsführer



Par e-mail à: [vernehmlassungen@astra.admin.ch](mailto:vernehmlassungen@astra.admin.ch)  
CC: [rene.sutter@astra.admin.ch](mailto:rene.sutter@astra.admin.ch)  
DETEC  
Office fédéral des routes OFROU  
Case postale  
3003 Bern

Genève, le 12 mai 2021

## Procédure de consultation relative à la loi fédérale sur les projets pilotes de tarification de la mobilité

Madame, Monsieur,

En préambule, nous tenons à vous remercier de nous consulter et nous donner ainsi l'opportunité de nous prononcer sur le projet susmentionné.

La communauté tarifaire unireso salue l'idée du Conseil fédéral de permettre aux cantons et aux communes de tester de nouveaux systèmes de tarification pour influencer sur la demande de transport et le comportement de mobilité, tant en termes de trafic individuel motorisé que de transports publics. Dans ce sens, la communauté tarifaire unireso saisit parfaitement le besoin de cette loi visant à fixer le cadre permettant à la Confédération de soutenir financièrement des projets pilotes et permettre la mise en place d'une tarification de la mobilité avec assujettissement à une redevance.

Nous vous prions de bien vouloir trouver ci-dessous nos commentaires en suivant la structure du projet de loi :

### 1. Objectifs généraux du projet (art. 3) et durée des projets pilotes (art. 5)

Nous sommes favorables à l'introduction d'une base légale autorisant les cantons, les villes et les communes à réaliser localement et pendant une période déterminée des projets pilotes de tarification de la mobilité avec assujettissement à une redevance. Cela étant, vu les investissements importants que les collectivités et éventuellement les entreprises de transports devront consentir nous estimons que le délai de 4 ans est beaucoup trop court pour vérifier pleinement les effets sur les habitudes de déplacement



de la population dans le trafic individuel motorisé et dans les transports publics. En effet, la période de crise sanitaire actuelle et l'impact sur le transport public en particulier nous incite à demander une prolongation au-delà des quatre ans en particulier. Vu les investissements à consentir et le délai de mise en place des projets pilotes au niveau local, il nous semble qu'un délai-cadre global de 12 ans à 15 ans pour la phase test est plus raisonnable. Ainsi, chaque projet pilote, à proprement parler, pourrait durer de 4 à 7 ans en fonction du choix des cantons et des investissements consentis avec un bilan à produire au bout de 4 ans. Si le projet paraît concluant. Dans tous les cas, il faudrait qu'il puisse être prolongé jusqu'à la fin du mandat légal ou jusqu'au vote d'une base légale constitutionnelle permettant de le pérenniser selon la volonté des autorités locales. D'ailleurs, on pourrait faire le parallèle avec l'introduction de la vignette autoroutière en 1985 qui avait été prévue pour un délai initial de 10 ans avant d'être pérennisée par le peuple en février 1994.

Enfin et pour éviter de nous trouver dans la même situation qu'à l'époque de la vignette autoroutière, il est suggéré que la Confédération entame au plus vite un examen pour que les bases constitutionnelles puissent être amendées afin d'éviter une interruption des dispositifs mis en place après la fin des essais pilotes et ainsi éviter des problèmes d'acceptabilité de la part de la population et du monde politique et de perdre des acquis sur des projets-pilotes qui seraient efficaces.

## *2. Répartition des compétences entre la Confédération et les cantons telle que prévue dans la nouvelle loi fédérale (art. 4 du projet)*

Un examen des bases légales fédérales traitant de la circulation routière (notamment de la loi fédérale sur la circulation routière et ses ordonnances d'application) nous semble indispensable ainsi que l'analyse des bases légales portant sur les homologations des appareils permettant la collecte des données et la chaîne de contrôle et des sanctions. De manière générale, quand cela est possible, la loi fédérale devrait prendre à son compte les modifications légales provisoires propres à assurer la mise en œuvre des projets pilotes plutôt que de les déléguer au niveau du droit cantonal, afin de minimiser le risque de retards dus à des recours ou des oppositions.

S'agissant des organes responsables mentionnés à l'art. 4, il serait bienvenu de prévoir, dans le règlement d'exécution ou dans les directives pour la structure du projet, que les opérateurs de transport public ou, par délégation, les communautés tarifaires, puissent participer à la gouvernance du projet. Il nous semble, en effet, important de pouvoir suivre et participer aux décisions qui impacteraient de manière décisive le domaine des transports publics. Plus que des parties prenantes, il nous semble indispensable que les opérateurs de transport public ou leurs délégués ou leurs membres soient identifiés



comme des partenaires incontournables du projet pilote vu leurs rôles majeurs au niveau local dans le domaine de la mobilité.

### *3. Répartition des Interdictions de l'abaissement des tarifs – art. 11 du projet*

Il nous semble que le projet de loi actuel devrait laisser ouvert, selon le contexte local, la manière de traiter le tarif des transports publics. On ne devrait pas d'emblée exclure un système favorisant les déplacements aux heures creuses. Un tel système devrait pouvoir être testé au sein de ces projets pilotes si les cantons et les entreprises de transport collectif en conviennent et pour autant que le financement soit assuré. Cette solution envisagée serait dès lors en contradiction avec l'article 11 stipulant que les tarifs "ne peuvent être abaissés pendant la durée du projet pilote". Par conséquent, nous souhaiterions que cette disposition soit adaptée afin de garder le plus de marges de manœuvre possibles en vue de favoriser l'utilisation des transports collectifs.

Cela, si le futur projet pilote mis en place au niveau local et autorisé par la Confédération devait retenir la possibilité d'un système incitatif par des « facilités de transports », il serait dès lors important que l'application du principe de la compensation des pertes de recettes des entreprises de transport public de l'art. 31 de l'Ordonnance sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs [RS 745.16 - OITRV] soit appliqué, à tout le moins par analogie.

La communauté tarifaire unireso entend collaborer afin de trouver une solution globale de smartpricing incitant au transfert modal par le biais d'adaptations tarifaires ciblées et incitatives qui pourraient aller au-delà de la seule mise à disposition d'un quota de billets « dégriffés ». Cette solution de smartpricing intermodal pourrait nécessiter des investissements importants par les organes responsables et milite une nouvelle fois pour un allongement du délai cadre afin de permettre ces investissements et de faire évoluer au fil du temps les solutions.

### **4. Protection des données (art. 12 et 16) :**

En matière de protection des données personnelles, il s'agit notamment de garantir l'autorisation, dans le cadre de la législation fédérale, de dispositifs permettant l'enregistrement, le contrôle, et la sanction des usagers pour les projets "à participation obligatoire", étant précisé que la protection des données sera régie par le droit cantonal (cf. art. 16 let. k).

Cela étant, il est rappelé que les entreprises de transport public sont assujetties à la loi fédérale du 19 juin 1992 sur la protection des données (LPD), certaines dispositions cantonales pourraient se retrouver en contradiction avec le droit fédéral, notamment pour



ce qui est de la conservation des données. Il conviendrait que le projet de loi indique que faire en cas d'arbitrage en cas de conflit de norme vu l'implication du domaine des transports publics dans ces projets pilotes. Dès lors, il nous semble que les préposés cantonaux à la protection des données en charge concernés devraient assurer une coordination avec le préposé fédéral à la protection des données pour assurer tout de même des solutions harmonisées au niveau fédéral pour tenir compte des spécificités des transports publics. Le préposé fédéral pourrait avoir ce rôle d'arbitrage au niveau des questions liées à la protection des données. Ce point serait à préciser dans l'art. 16 lit. k du projet (cf. en rouge):

(...)

k. la conformité du projet pilote aux dispositions cantonales sur la protection des données, en coordination avec le proposé fédéral à la protection des données lorsque les transports publics sont concernés ;

S'agissant de l'article 12 du projet, il conviendrait de préciser ou nuancer qu'actuellement tous les titres digitaux de l'Alliance Swiss Pass sont nominatifs. C'est une règle de base de l'Alliance. Cela étant, il serait possible de trouver une solution intermédiaire assurant l'anonymat du voyageur tout en assurant son suivi dans une perspective de favorisation de l'intermodalité. Une solution anonymisée pure sans possibilité de suivre le voyageur concerné limiterait une solution intermodale avec les transports publics.

Par contre, on doit pouvoir suivre le voyageur pour comprendre et analyser son déplacement. Nous vous proposons donc la modification suivante en rouge dans le projet de loi :

#### **Art. 12 Paiement anonyme de la redevance perçue au titre de la tarification de la mobilité**

Les personnes assujetties à la redevance perçue au titre de la tarification de la mobilité doivent avoir la possibilité de s'en acquitter de telle manière qu'aucune indication ne permette de les identifier. Cela étant, le comportement du contribuable doit pouvoir être suivi pour permettre aux organes responsables et les entreprises de transports collectifs d'assurer une incitation au transfert modal et apporter une réponse au plus près des besoins de déplacement. Pour le surplus, il peut être catégorisé jusqu'à la fin de son parcours, sans pour autant avoir son identité exacte.



Ainsi, nous rejoignons sur de nombreux points les positions exprimées par la branche (Alliance Swiss Pass) ainsi que par le Conseil d'Etat de la République et canton de Genève.

Nous restons bien évidemment à disposition pour des renseignements et échanges complémentaires. Vous pouvez sans autre contacter M. Rémy Burri, [rb@unireso-lemanpass.com](mailto:rb@unireso-lemanpass.com)

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à la présente, nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de nos salutations distinguées.

Rébecca Dougoud  
Présidente

Rémy Burri  
Responsable opérationnel unireso

**Copie :**

- Membres du Comité de Décision unireso (tpg, CFF et MG SA)
- Monsieur David Favre, Département de l'Infrastructure – Etat de Genève



Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC)  
Madame Simonetta Sommaruga  
Conseillère fédérale  
3003 Berne

Date 16 avril 2021  
Votre communication  
Personne de contact Antonio Massa  
E-Mail [antonio.massa@jura.ch](mailto:antonio.massa@jura.ch)  
Sélection directe +41 32/420.53.10

## Procédure de consultation relative à la loi fédérale sur les projets pilotes de tarification de la mobilité

Madame la Conseillère fédérale,

En préambule, nous tenons à vous remercier de nous consulter et nous donner ainsi l'opportunité de nous prononcer sur le projet de message susmentionné.

La communauté tarifaire Vagabond salue l'idée du Conseil fédéral de permettre aux cantons et aux communes de tester de nouveaux systèmes de tarification pour influencer sur la demande de transport et le comportement de mobilité, tant en termes de trafic individuel motorisé que de transports publics. Dans ce sens, la communauté tarifaire Vagabond saisit parfaitement le besoin de cette loi visant à fixer le cadre permettant à la Confédération de soutenir financièrement des projets pilotes.

A son article premier, le projet stipule explicitement que la loi est destinée uniquement à des projets pilotes de tarification intégrant une redevance. Or, cela nous paraît trop limitatif. En effet, des projets de systèmes de tarification novateurs incitant à orienter les habitudes de mobilité sans faire nécessairement l'objet de taxes ou de redevances supplémentaires devraient également pouvoir entrer dans le cadre des projets pilotes visés par la loi. Nous demandons que le cadre des projets pilotes régis par cette loi soit élargi et que le projet de loi soit adapté :

- les articles 1 et 9 devraient être modifiés : la seule notion de « redevance » est insuffisante en regard de systèmes de tarification novateurs incitatifs à l'utilisation des transports publics sans redevance qui pourraient être développés ; nous suggérons les formulations suivantes (propositions d'adaptations en texte souligné et/ou barré) :

### *Art. 1      Objet*

*La présente loi fixe les conditions cadres pour les projets pilotes destinés à orienter les habitudes de déplacement des usagers dans le domaine du trafic individuel motorisé et dans les transports publics au moyen d'une redevance (redevance perçue au titre de la tarification de la mobilité) ou par la mise en place de systèmes de tarification innovants.*



*Art. 9 Champ d'application et personnes assujetties ~~à la redevance~~*

*<sup>1</sup> Les organes responsables visés à l'art. 4 peuvent contraindre pour une durée limitée les entreprises titulaires d'une concession ou d'une autorisation au sens des art. 6 et 8 de la loi du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs (LTV) à mettre en place des systèmes de tarification innovants ou à percevoir auprès de voyageurs de plus de 16 ans une redevance au titre de la tarification de la mobilité pour les transporter sur les tronçons situés dans le périmètre du projet.*

- l'article 11 doit être abrogé car il est trop restrictif : s'il est bien entendu que les projets pilotes ne doivent pas consister en un simple abaissement des tarifs, celui-ci ne doit cependant pas être strictement interdit dans la loi. Un abaissement des tarifs doit pouvoir être laissé à la libre appréciation et décision des autorités compétentes (ou organes responsables, selon l'art. 4 du projet de loi), indépendamment de la réalisation, ou non, d'un projet pilote.
- l'article 15 stipule que la faisabilité d'un projet pilote doit être examinée dans le cadre d'une étude avant de déposer une demande d'approbation. Toutefois le passage correspondant ne porte que sur les essais avec assujettissement à une redevance. Nous sommes d'avis que la réglementation devrait être applicable également aux projets réalisés sur la base d'une participation volontaire ainsi qu'aux projets relatifs à des systèmes de tarifications innovants.

Enfin, la communauté tarifaire Vagabond estime qu'il y a également lieu d'introduire l'objectif du transfert modal vers les moyens de transport moins gourmands en énergie et à l'impact réduit sur l'environnement. Cela concerne des mesures visant à améliorer et favoriser le transfert vers les transports publics et les mobilités actives (douces).

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à la présente, nous vous prions d'agréer, Madame la Conseillère fédérale, l'expression de notre considération distinguée.



Antonio Massa  
Président  
Communauté tarifaire jurassienne Vagabond



Sacha Calegari  
Responsable opérationnel  
Communauté tarifaire jurassienne Vagabond