



1<sup>er</sup> décembre 2022

---

## Tarification de la mobilité

### Idées de projet avec assujettissement à une redevance

---

Idée de projet du canton de Thurgovie / de la ville de Frauenfeld .....	2
Idée de projet du canton de Genève .....	4
Idée de projet de la ville de Bienne .....	6
Idée de projet des CFF .....	8



## **Idée de projet du canton de Thurgovie / de la ville de Frauenfeld**

### But du projet pilote

Réduire la charge de trafic (TIM) dans le centre de Frauenfeld aux heures de pointe grâce à un péage de cordon et accroître ainsi la stabilité de l'exploitation des TP notamment (pour lesquels il n'y a pas de problèmes de *capacité*).

Le projet pilote doit donc permettre d'examiner les possibles effets de la tarification de la mobilité dans les petites agglomérations structurées de façon concentrique. Il vise aussi à mettre en lumière de manière générale le potentiel de ces espaces en Suisse ainsi que les limites de la tarification de la mobilité.

### Périmètre soumis au péage

Le périmètre comprend le centre-ville de Frauenfeld et coïncide avec la zone dont les routes sont engorgées aux heures de pointe. Il permet d'appréhender l'intégralité du trafic de transit ainsi que du trafic d'origine et de destination dans le centre. En raison de son exiguïté, le TIM y est pratiquement inexistant.



### Objets de la tarification et sujets imposables

Sont concernées toutes les courses du TIM traversant le périmètre. Dans la mesure du possible, le trafic lourd devra aussi y être assujéti (conflit possible avec la RPLP). Exceptions : véhicules immatriculés à l'étranger et personnes en situation de handicap.

L'étude de faisabilité se penchera aussi en détail sur la forme que pourrait prendre l'intégration des TP dans la tarification.

### Fixation des tarifs

Il est prévu d'aligner les tarifs sur la réduction du trafic visée. Ainsi, les prix seront légèrement différenciés durant les heures de pointe elles-mêmes. Ils varieront aussi selon la catégorie de véhicules (par ex. voiture de tourisme / motorcycle).

Pour les TP, la possibilité d'augmenter le tarif réglementaire par zone et d'introduire en parallèle un billet pour les heures creuses sera examinée.

### Interlocuteur

Raffaele Landi, responsable de la division Planification et transports de l'Office des ponts et chaussées du canton de Thurgovie (tél. : 058 345 79 29).

## Idée de projet du canton de Genève

### But du projet pilote

La mise en place d'un péage de cordon pour le TIM ainsi que d'une offre attrayante pour les TP en période creuse vise en premier lieu à résoudre les problèmes de congestion aux heures de pointe du matin et du soir, en encourageant les déplacements en dehors de celles-ci. Les études menées sur le péage urbain par le canton ont montré qu'un péage de cordon pouvait contribuer à lutter contre les problèmes d'engorgement. Un tel instrument est en outre efficace pour diminuer les émissions de gaz à effet de serre liées au trafic automobile.

### Périmètre soumis au péage

Le projet pilote prévoit d'appliquer un péage de cordon, c'est-à-dire de percevoir une taxe aussi bien à l'entrée qu'à la sortie du périmètre concerné « ceinture urbaine » (dessiné en brun ci-dessous).



### Objets de la tarification et sujets imposables

Seront concernées en particulier les voitures de tourisme et les voitures de livraison. La question de l'imposition des véhicules automobiles à deux ou trois roues est toujours ouverte et sera clarifiée dans le cadre de l'étude de faisabilité.

Ladite étude devra aussi évaluer si des rabais pourraient être proposés et s'avérer judicieux pour certaines catégories d'utilisateurs (par ex. fournisseurs, conducteurs de véhicules électriques, personnes à mobilité réduite ou résidents).

Les véhicules d'un poids supérieur à 3,5 t en seront exemptés, puisqu'ils sont déjà assujettis à la RPLP.

### Fixation des tarifs

Le tarif pour l'entrée et la sortie du cordon sera différencié en fonction de l'heure. Conformément aux résultats des études déjà menées pour Genève, le tarif sera d'environ 1 franc aux heures creuses et de quelque 2,50 francs aux heures de pointe. Une modulation des tarifs des TP visant à aplanir les heures de pointe et à rendre les TP plus attrayants pour les usagers occasionnels et pour les déplacements sans contrainte horaire sera également évaluée. Compte tenu des bases juridiques à Genève, celle-ci serait basée sur des tarifs réduits aux heures creuses, à l'image de ce que font aujourd'hui les CFF avec leurs billets dégriffés.

### Interlocuteur

Roland Godel, responsable de la communication externe, Département des infrastructures, canton de Genève, (tél. : 022 327 96 11)

## Idée de projet de la ville de Bienne

### But du projet pilote

Avec son projet pilote de tarification de la mobilité, la ville de Bienne entend promouvoir des habitudes de déplacement plus durables. Il s'agit de rendre le cœur de l'agglomération plus attrayant en réduisant la densité du trafic individuel motorisé (TIM) sur l'ensemble du réseau local. Afin de délester ce dernier, le trafic de transit et le trafic régional seront déviés vers les axes principaux existants, conformément au principe « contourner plutôt que traverser ». En outre, un transfert modal du TIM aux transports publics (TP) et à la mobilité douce (marche à pied/cyclisme) sera visé pour les courts trajets entre le centre-ville et l'agglomération. La réduction du TIM permettra d'offrir de meilleures conditions aux piétons, aux cyclistes et aux TP dans l'espace routier. Le projet se fonde ainsi essentiellement sur la stratégie globale de mobilité de la ville de Bienne. Sa réalisation contribuerait à la réalisation des objectifs de ladite stratégie.

### Périmètre soumis au péage

Le périmètre prévu correspond au centre-ville. Le projet affecterait toutes les routes de transit traversant le centre-ville. Ce dernier demeurera accessible gratuitement si les véhicules sont regroupés dans un seul grand parking desservi par une route directe et, partant, que la circulation des automobilistes à la recherche d'une place de stationnement diminue. Ce modèle garantira l'acceptabilité sociale du projet.



## Objets de la tarification et sujets imposables

L'étude de faisabilité se penchera concrètement sur la question des catégories de véhicules à assujettir ou non au péage (par ex. les voitures de tourisme, les voitures de livraison, les motos, etc.) ainsi que sur les éventuelles exceptions à prévoir (par ex. pour les riverains).

## Fixation des tarifs

L'étude de faisabilité examinera également les modèles de tarification suivants :

- une taxe pour le TIM qui entre dans le centre-ville ou le traverse ;
- un montant différent pour les heures de pointe et les heures creuses, afin de réduire la charge de trafic aux heures de pointe ;
- un tarif réduit pour l'utilisation des TP en dehors des heures d'affluence (le tarif heures de pointe demeure inchangé).

## Interlocuteurs

Pour les questions politiques :

Erich Fehr  
Maire de la ville de Bienne  
(tél. : 032 326 11 01)

Pour les questions techniques :

Florence Schmoll  
Cheffe du Département de l'urbanisme  
(tél. : 032 326 16 21)

## **Idée de projet des CFF**

### But du projet pilote

La tarification de la mobilité et, partant, le projet pilote ont pour but de réduire les pics d'affluence et de parvenir à une utilisation plus homogène des lignes ferroviaires tout au long de la journée. Des tarifs différenciés en fonction de l'heure (rabais et suppléments) doivent permettre de rendre plus attrayants les liaisons ou les horaires relativement peu demandés et de majorer le prix des trajets effectués sur des lignes très sollicitées ou aux heures de forte affluence.

### Périmètre soumis au péage

L'étude de faisabilité évaluera les lignes ou régions adaptées à la réalisation d'un projet pilote. Les synergies éventuelles avec d'autres projets sélectionnés seront également examinées, dans la perspective d'une approche globale de la tarification de la mobilité (pour autant que les acteurs concernés en éprouvent l'intérêt).

### Objets de la tarification et sujets imposables

Différentes options sont étudiées sous l'angle des opportunités et des risques ou des avantages et inconvénients qu'elles présentent (focalisation sur les titres de transport individuels, prise en considération des titres de transport forfaitaires, etc.).

### Fixation des tarifs

L'étude de faisabilité déterminera aussi comment concevoir le modèle tarifaire de manière optimale pour réduire les pics d'affluence grâce aux tarifs différenciés. La réflexion se focalise sur un modèle qui prévoit d'augmenter d'un certain pourcentage fixe le tarif normal actuel aux heures de pointe, mais de le réduire d'un certain pourcentage fixe aux heures creuses. L'étude de faisabilité devra clarifier les facteurs déterminants pour les paramètres. Le modèle tarifaire sera conforme au principe de base de la compensation. Autrement dit, le niveau des prix ne sera globalement pas relevé (les suppléments perçus à certaines heures de la journée seront compensés par des rabais).

### Interlocuteur

Services de presse

[press@sbb.ch](mailto:press@sbb.ch)

(tél. : 051 220 43 43)