

Département fédéral de l'environnement, des transports,  
de l'énergie et de la communication DETEC  
Palais fédéral Nord  
3003 Berne

Par mail à : vernehmlassungen@astra.admin.ch

Berne, le 5 mai 2021

**Concerne : Consultation relative à la Loi fédérale sur les projets pilotes de tarification de la mobilité**

Madame, Monsieur,

En tant que syndicat du secteur public et notamment des entreprises de transports publics, nous aimerions prendre position aujourd'hui sur la Loi fédérale sur les projets pilotes de tarification de la mobilité.

De façon générale, nous saluons l'objectif de cette loi qui est de permettre d'acquérir des connaissances sur des formes de tarification d'un nouveau genre, destinés à influencer de manière ciblée la demande de transport et les habitudes de déplacement des usagers dans le domaine du trafic individuel motorisé et dans les transports publics (TP). Cependant, nous aimerions insister sur le fait que les entreprises de transport (ET) ne doivent subir aucune conséquence financière négative liée à ces projets pilotes. D'autant plus que ces ET doivent actuellement gérer une situation très difficile en raison de la pandémie du covid-19.

Notre première remarque porte sur les tâches et les obligations des ET dans le cadre des projets pilotes avec assujettissement à une redevance. Il est prévu que *la Confédération, les cantons, les communes, les ET et les communautés tarifaires agissent conjointement*. L'art. 9 de la Loi fédérale sur les projets pilotes de tarification de la mobilité prévoit que *les organes responsables (cantons, communes) 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 sur le transport des voyageurs à percevoir auprès des 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.* Nous estimons que les tâches et les obligations des ET ne sont pas suffisamment décrites et que les conséquences, en termes de personnel et en termes financiers pourraient être mieux développées. La même remarque porte sur les organisations tarifaires. Quels seront leurs obligations ? En outre il nous intéresserait de savoir si un droit de veto est prévu pour ces ET quant à leur participation aux projets ? Nous prenons acte qu'une enquête a été effectuée auprès des communes et des cantons quant à la réalisation des projets pilotes. Nous regrettons que les ET et les organisations tarifaires n'aient pas été incluses dans cette enquête.

L'art. 13 prévoit certes que *la perception de la redevance relevant de la tarification de la mobilité ne devra pas occasionner de coûts supplémentaires aux entreprises de transport.* Nous saluons ce point qui est selon nous primordial. En effet, cet exercice nécessitera des ressources supplémentaires pour les ET, notamment au niveau du personnel. Il ne serait pas acceptable que l'augmentation de la charge de travail pour les ET ait un impact négatif sur leur situation financière. Quels instruments seront mis à disposition de ces ET afin d'exécuter les tâches demandées ? Nous demandons qu'une évaluation en termes de ressources nécessaires soit faite et que le personnel des ET soit formé en conséquence.

L'art. 21 prévoit que *la Confédération participe à une hauteur maximale de 60% aux coûts de conception et de réalisation des projets pilotes.* Nous estimons ici qu'une participation de 100% de la part de la Confédération serait adaptée, car cela encouragerait les cantons et les communes à réaliser ces projets pilotes.

Finalement, il est à prévoir que les effets des projets pilotes qui ne sont pas basés sur une participation volontaire des usagers et usagères soit source de mécontentement. En effet, l'augmentation tarifaire pourrait porter préjudice à l'image des TP. Nous demandons de porter une attention particulière à ce point. Il est primordial d'empêcher que l'attractivité des TP soit diminuée. Au contraire, l'image des TP mérite actuellement d'être revalorisée (crise sanitaire) afin que la demande en TP augmente. D'un point de vue écologique également, il est nécessaire de favoriser l'usage de ces TP.

Actuellement, les ET souffrent déjà en raison de la pandémie. Les aides financières de la Confédération et des cantons prévues par la loi Covid-19 temporaire permettent certes de couvrir certaines pertes de recettes. Cependant, certains déficits restent encore non couverts et les liquidités doivent être obtenues sous forme d'aides remboursables.

Les charges financières qui pèsent sur les ET pourraient rester élevées pendant des années et avoir un impact négatif sur le développement du personnel et des entreprises.

C'est pour cette raison que nous demandons que la possibilité que cette loi entre en vigueur lorsque cette situation liée au covid-19 sera stabilisée soit prise en considération.

Nous vous remercions d'avance pour la prise en compte de nos remarques et vous adressons nos meilleures salutations.

**transfair – Le syndicat**



Bruno Zeller  
Responsable de branche Transports publics