

TA-P 7/2004 f

Rapport d'une méthode participative

publifocus

Péages routiers

www.ta-swiss.ch

a r e
.....

Bundesamt für Raumentwicklung
Office fédéral du développement territorial
Ufficio federale dello sviluppo territoriale
Federal Office for Spatial Development



Bundesamt für Strassen (ASTRA)
Office fédéral des routes (OFROU)
Ufficio federale delle strade (USTRA)
Uffizi federal da vias (UVIAS)

L'évaluation des choix technologiques (TA - Technology Assessment) a pour objectif de présenter de manière complète et sous divers angles les conséquences possibles d'une nouvelle technologie et d'en dégager les options possibles.

TA-SWISS, le centre TA auprès du Conseil Suisse de la Science et de la Technologie conduit ses activités en se concentrant sur des technologies et des applications débattues au sein de la société, ou dont on peut s'attendre à ce qu'elles le soient. Celles-ci concernent pour l'instant les domaines prioritaires «biotechnologie et médecine», «société de l'information» et «mobilité». TA-SWISS couvre ces domaines en produisant des études de teneur scientifique. Il met aussi en oeuvre des procédures participatives permettant au public de prendre part aux discussions sur les enjeux technologiques.

Les PubliForums, publifocus et PubliTalk sont les principaux exemples de procédures participatives. La série de publications «TA participatif» (TA-P) contient les résultats de projets basés sur ces procédures réalisés dans le cadre de TA-SWISS.

La responsabilité matérielle pour le rapport appartient à TA-SWISS.

Text et rédaction:

Dr. Lucienne Rey, Berne et Erfurt.

Traduction: Viviane Mauley, Chesalles-sur-Moudon

Editeur TA-SWISS
Centre dévaluation des choix
technologiques
Birkenweg 61
CH-3003 Berne
Téléphone +41 (0) 31 322 99 63
Fax +41 (0) 31 323 36 59
E-Mail ta@swtr.admin.ch
Internet www.ta-swiss.ch

ISBN 3-908174-20-1

Zentrum für Technologiefolgen-Abschätzung
beim Schweizerischen Wissenschafts- und Technologierat
Centre d'évaluation des choix technologiques
auprès du Conseil suisse de la science et de la technologie
Centro per la valutazione delle scelte tecnologiche
presso il Consiglio svizzero della scienza e della tecnologia
Centre for Technology Assessment
at the Swiss Science and Technology Council



publifocus

Péages routiers

Un pari sur le plus petit dénominateur commun

Lucienne Rey



Bundesamt für Strassen (ASTRA)
Office fédéral des routes (OFROU)
Ufficio federale delle strade (USTRA)
Swiss Federal Roads Authority (FEDRO)



Bundesamt für Raumentwicklung
Office fédéral du développement territorial
Ufficio federale dello sviluppo territoriale
Federal Office for Spatial Development

Table des matières

Résumé	5
1 Les raisons et les précédents de ce <i>publifocus</i>.....	7
1.1 Le recours au péage routier pour modérer le trafic	7
1.2 Qui parle en Suisse de péage routier ?.....	7
1.3 Promouvoir le débat public	8
1.4 Les organisateurs et le groupe d'accompagnement du <i>publifocus</i>	9
2 Le <i>publifocus</i> en tant que méthode d'appréhension de la diversité des opinions	10
2.1 Constitution des groupes et préparation des discussions	10
2.2 Les points forts de la méthode du <i>publifocus</i>	11
2.3 ... et ses faiblesses	12
2.4 De l'art de la modération.....	12
2.5 À propos de la terminologie	13
3 Aperçu des groupes de discussion : les modalités de mise en œuvre divisent les esprits	14
3.1 Les motifs de participation au <i>publifocus</i>	14
3.2 Des discussions basées sur l'expérience personnelle	15
4 Les points de concordance.....	17
4.1 « Le trafic doit absolument être régulé ».....	17
4.2 La protection des données n'est pas un problème propre au péage routier	17
5 ... et les points de divergence.....	19
5.1 Les objections au péage routier	19
5.2 Ce qui pourrait convaincre.....	21
5.3 Conditions et réserves.....	23
5.4 Les buts et formes d'application du péage routier	24
5.5 Il est d'autres solutions	25
6 Justice et liberté : deux concepts d'interprétation multiple	27
7 Le plus petit dénominateur commun ou... la perspective de champs conflictuels	29
7.1 Moins de trafic ou une circulation fluide ?.....	29
7.2 Protéger l'environnement par la renonciation ou par l'optimisation technique ?	30
7.3 Plus de moyens pour des projets dans les transports ou des limites à l'avidité financière de l'État ?.....	30
7.4 Le péage... ou d'autres instruments ?.....	31
7.5 Une mise en œuvre régionale ou nationale ?.....	31
8 Bilan des participants et des participantes.....	32
8.1 À propos du juste équilibre et du reproche de redondances.....	32
8.2 Les questions que soulève la politique des transports	32
8.3 Les pièges du langage.....	33
9 Annexe	35
9.1 Constitution des six groupes de discussion.....	35
9.2 Les soirées de discussion en chiffres	35
9.3 Évaluation des questionnaires rendus	36
9.4 Grille d'analyse des soirées de discussion du <i>publifocus</i> : synthèse des arguments	38
9.5 Fil conducteur des discussions du <i>publifocus</i> : memento des questions à poser	52
9.6 Les organisateurs du <i>publifocus</i>	54

Résumé

Embouteillages, atteintes à l'environnement, routes encombrées, trains et tramways bondés... Les multiples et sérieux inconvénients d'une mobilité en constante augmentation exigent que des mesures soient prises pour les réduire. On tente déjà d'y remédier à l'étranger par des péages d'infrastructure (appelé aussi *road pricing*), qui sont une redevance d'utilisation perçue sur le trafic automobile privé empruntant des tronçons particulièrement fréquentés ou en fonction des heures de pointe.

Afin de se rendre compte de la manière dont les citoyen(ne)s suisses apprécieraient l'introduction d'un tel instrument de régulation du trafic, le Centre d'évaluation des choix technologiques TA-SWISS, l'Office fédéral du développement territorial (ARE) et l'Office fédéral des routes (OFROU) ont mis sur pied un *publifocus* constitué de six soirées organisées respectivement à Zurich, Genève et Berne. Chacune de ces rencontres a réuni une quinzaine de citoyen(ne)s choisis selon différents critères, dans le but de leur donner l'occasion de faire part, avec arguments à l'appui, de leurs positions de principe au sujet du péage routier.

Une conciliation tenant de l'impossible

Il ressort des discussions menées au sein des six groupes de ce *publifocus* que ce type de taxation recèle un potentiel conflictuel considérable. Cela dit, les citoyens ont tendance à juger cette nouvelle redevance plus positivement que les résidents des banlieues. Quoi qu'il en soit, elle suscite beaucoup plus de réserves en Suisse romande qu'en Suisse alémanique.

Il se trouva, en effet, que tous les groupes de discussion comptaient des partisan(e)s et des adversaires de ce nouveau genre de redevance routière, mais dans des rapports de force différents, voire au point de ne comprendre qu'un défenseur d'une position moins radicale que celle qui dominait.

Le groupe de discussion le plus opposé au péage routier fut celui composé d'habitant(e)s de la banlieue genevoise. Dans les cinq autres, les partisan(e)s de cette redevance d'utilisation furent plus ou moins nombreux. Leur acceptation de celle-ci était toutefois liée à tellement de conditions (souvent contradictoires) qu'il y a tout lieu de croire qu'il serait même dans leurs rangs difficile de parvenir à un consensus.

Ce que réclame la majorité : des objectifs clairs, de la transparence et la neutralité des coûts

Un point acquis cependant pour la majorité des participant(e)s: ils ne sauraient prendre l'acceptation du péage routier véritablement en considération sans que les objectifs visés par son introduction aient été clairement définis. Doit-il servir à supprimer les embouteillages et à fluidifier la circulation ? À obtenir de nouvelles recettes ? Ou avant tout à réduire la pollution ? «Ce n'est qu'une fois que nous serons informés du but auquel il tend que nous serons en mesure de dire si nous lui sommes favorables ou non», résuma quelqu'un.

Les participant(e)s au *publifocus* étaient en outre d'avis que le péage routier devrait être aménagé de manière transparente. Autrement dit, la destination des nouveaux moyens financiers qu'il procurerait devrait être clairement déterminée et expliquée à l'avance. Et ces mêmes intervenant(e)s estimaient à ce propos que des projets régionaux – la promotion des transports publics dans une agglomération donnée, par exemple – répondraient mieux aux critères de transparence et de compréhensibilité que des projets nationaux à partir desquels, jugeraient les citoyen(ne)s, une partie des liquidités à disposition risquerait de s'infiltrer dans d'obscurs canaux.

Il était par ailleurs important aux yeux d'un grand nombre de participant(e)s que la nouvelle redevance d'utilisation routière n'accrût pas la quote-part de l'État. Ils n'étaient donc disposés à accepter le péage routier que si d'autres redevances diminuaient d'autant. Et la « neutralité des coûts » sous ce rapport fut un sujet évoqué à maintes reprises. Qui plus est, elle fut soutenue aussi bien par des personnes raisonnant en termes de rentabilité économique que par d'autres qui, pour des motifs d'ordre écologique, réclamaient un renchérissement des coûts variables du trafic privé par rapport à ses coûts fixes afin de récompenser l'usage parcimonieux de la voiture.

Enfin, il faut relever que les deux groupes genevois en particulier accueillirent les arguments écologiques et idéologiques en faveur du péage routier avec beaucoup de scepticisme. Les argumentaires développés à ce sujet lors des soirées romandes différaient fortement des prises de position en Suisse alémanique. Cela laisse à penser qu'en cas de débat national sur le péage routier, le phénomène dit de « la barrière des rösti » pourrait bien se manifester à nouveau.

1 Les raisons et les précédents de ce *publifocus*

Les déplacements par la route et par le rail ne cessent d'augmenter. En 1985, les kilomètres parcourus à titre privé sur les routes suisses s'élevèrent à quelque 70 milliards ; en l'an 2000, ils s'étaient amplifiés de 14% et dépassèrent donc les 80 milliards. Et, calculent les spécialistes, si le développement se maintient au même rythme que jusqu'à présent, ils croîtront à nouveau de 16 à 31 % d'ici à 2020. Par ailleurs, les kilomètres parcourus en train ne cessent non plus de se multiplier ainsi que la quantité de marchandises transportée par le rail.

Conséquences de cet essor : les routes sont de plus en plus souvent obstruées par des kilomètres de bouchons et trains et tramways sont toujours plus bondés. Or l'urgence de la résolution des problèmes de transport n'a d'égal que le désaccord des milieux politiques et des représentants des groupements d'intérêts quant aux moyens à utiliser pour remédier au mieux à ces dysfonctionnements.

1.1 Le recours au péage routier pour modérer le trafic

Depuis quelques années, le péage routier (appelé aussi *road pricing*), focalise l'attention des ingénieurs en circulation et des planificateurs en transport, ainsi que les politiciens et les politiciennes, en tant qu'instrument de modération du trafic. Il s'agit de la perception de redevances d'utilisation routière visant à influencer la demande en matière de transports ou à récolter des fonds pour financer des projets en relation avec la mobilité.

Plusieurs pays cherchent aussi à faire disparaître les pointes de trafic dans leurs agglomérations en recourant à ce moyen. Le dernier exemple en date est celui de Londres, qui perçoit depuis février 2003 un péage équivalant à quelque 12 CHF par course au centre-ville. Or cet instrument de dissuasion soulève en Suisse de plus en plus d'intérêt.

La Constitution fédérale stipule cependant que « l'utilisation des routes publiques est [en principe] exempte de taxes ». En d'autres termes, la Suisse ne peut décider d'instaurer des péages aussi facilement que d'autres pays. C'est à titre d'exceptions que la vignette autoroutière et la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) purent être introduites, et cela seulement après que des lois expressément élaborées à cet effet eurent été acceptées en votations populaires.

1.2 Qui parle en Suisse de péage routier ?

Au sein du département fédéral compétent, nul ne doute du potentiel d'efficacité du péage routier. Le DETEC va, en effet, jusqu'à le mentionner dans son rapport sur la *Télématique routière* comme étant l'un des instruments les plus performants pour influencer sur le trafic. Il n'a toutefois pas encore été déterminé si cette redevance ferait partie ou non de sa stratégie en matière de télématique des transports, car l'on attend pour cela que des expériences pilotes aient montré quelles en sont les difficultés techniques d'application et son degré d'acceptation par la population.

Le péage routier est également devenu un thème politique. En 2001, alors qu'il était ministre de l'économie, le conseiller fédéral Pascal Couchepin évoquait déjà tout haut la possibilité d'y recourir pour diminuer les problèmes de trafic

dans les agglomérations. Cette suggestion était une riposte à la recommandation du groupe d'experts « Financement du trafic d'agglomération » présidé par le conseiller aux États Peter Bieri. Cette commission avait recommandé d'augmenter de 5 centimes l'impôt sur les huiles minérales et de les affecter au financement d'infrastructures de transport dans les régions à forte concentration urbaine. Elle était aussi arrivée à la conclusion que, pour des raisons financières et techniques, une extension ciblée de l'affectation obligatoire de la recette de cet impôt était préférable au péage routier. Elle recommandait néanmoins de maintenir cette dernière possibilité en tant qu'option à long terme.

De son côté, la science s'intéresse aux moyens modernes de perception des redevances d'utilisation routière. Une étude du Centre d'évaluation des choix technologiques TA-SWISS qualifie le péage routier d'instrument efficace permettant, grâce à la télématique, de mieux utiliser les infrastructures routières existantes. Par ailleurs, une étude actuellement en cours de réalisation au sein de l'Association suisse des ingénieurs en transports (SVI)¹ devrait permettre de tester en Suisse divers modèles d'application de cette redevance aux autoroutes et aux régions à forte densité urbaine. Enfin, le Centre de compétences en urbistique de Martigny (CREM) se penche sur les péages d'infrastructure dans le cadre d'une thèse de troisième cycle.

1.3 Promouvoir le débat public

Jusqu'à présent, l'opinion a été largement tenue à l'écart des débats d'experts sur les redevances d'utilisation routière et apprend tout au plus par des comptes rendus dans les médias quels sont les instruments de planification des transports qui ont momentanément la cote auprès des personnes en vue de la politique, de l'administration publique ou des sciences concernées.

Maints spécialistes s'accordent cependant à dire que la résolution du problème de la mobilité est moins d'ordre technique que politique². L'attitude et l'opinion des citoyen(ne)s comptent donc d'autant plus. Heiner Monheim, professeur de géographie appliquée à l'université de Trèves, relève que l'on raisonne encore toujours en politique en fonction de l'ère de l'automobile alors qu'elle est révolue depuis longtemps³. Pour sa part, Max Friedli, directeur de l'Office fédéral des transports (OFT), a avancé⁴ que seule la société peut en définitive décider de la manière dont elle entend satisfaire ses besoins de mobilité « ou, plus précisément encore, chaque individu pour lui-même ». Vu sous cet angle, il se conçoit aisément que TA-SWISS ait voulu susciter le débat public sur le péage routier en recourant à la méthode participative du *publifocus*.

1 SVI 2001/523; travaux en cours depuis la mi-2003; pour toute information: Benno Singer, Emch+Berger AG, Berne et Zurich.

2 Cf. par ex. Pierre-Alain Rumley lors de la rencontre à huis clos du 11 avril 2003 ou les membres de la table ronde organisée dans le cadre de la conférence publique TA-SWISS « Nulle fin aux bouchons de Pâques ? » du 15 avril 2003.

3 Lors de la rencontre TA-SWISS à huis clos des 10 et 11 avril 2003 à Ipsach.

4 Lors de la 1^{re} conférence suisse sur la mobilité, à Zurich-Kloten le 21 mai 2003.

1.4 Les organisateurs et le groupe d'accompagnement du *publifocus*

Le *publifocus* «Péages routiers» a été cofinancé par TA-SWISS, l'Office fédéral du développement territorial (ARE) et l'Office fédéral des routes (OFROU).

Le patronage du *publifocus*

Le Centre d'évaluation des choix technologiques (TA-SWISS) est un organe consultatif du Parlement fédéral dépendant administrativement du Conseil suisse de la science et de la technologie. Il réalise des études interdisciplinaires dans le but de mettre en évidence les avantages et les risques de nouvelles technologies. TA-SWISS s'attache aussi à favoriser l'échange d'expérience et d'opinion entre la population, les décideurs du monde politique et les scientifiques. Il adapte et utilise pour cela divers procédés appelés méthodes participatives.

L'ARE est le centre de compétences de la Confédération pour toutes les questions relatives au développement du territoire et à la coordination des transports. Il définit des principes et des concepts en la matière, fait concorder les projets de politique des transports et d'organisation du territoire, est chargé de la coopération avec les cantons dans ce dernier domaine (par exemple pour l'établissement des plans directeurs), s'occupe des dossiers « Convention alpine » et « Durabilité » et travaille à l'inclusion géographique de la Suisse dans l'aménagement du territoire et des transports européens. Il compare, dans l'accomplissement de ses tâches, le besoin d'utilisation à celui de protection selon les critères de la durabilité.

L'OFROU assure la supervision de la construction, de l'entretien et de l'exploitation des routes nationales ; il soutient différents domaines, dont les routes principales, en accordant des aides financières et des subventions ; il est responsable de l'application des règles de comportement sur la route et de la sécurité du trafic. Il élabore les directives concernant la construction des véhicules importés en Suisse, la responsabilité civile et les contraventions. Il jette les bases conceptuelles d'un développement durable, de l'aménagement à long terme du réseau routier et de l'utilisation optimale des capacités de celui-ci (télématique des transports).

Le *publifocus* sur le péage routier a bénéficié en outre de l'appui d'un groupe, dit d'accompagnement, chargé de veiller à son indépendance et à son équilibre représentatif. Il soutint tout au long les organisateurs de ses conseils et dans leurs démarches. Il les aida notamment à prendre différentes décisions durant la phase préparatoire, telles que le choix du modérateur et du spécialiste à qui confier la rédaction de la brochure d'information et l'exposé liminaire devant servir d'amorce à la discussion lors des rencontres consacrées à cette thématique. Il lui incombait aussi de vérifier au moment de sa rédaction la balance des opinions présentées dans la brochure et l'exactitude de son contenu. Outre des délégués des offices patronnant le *publifocus*, ce groupe d'accompagnement incluait des spécialistes en économie, en psychologie, en politique fédérale ou urbanistique ainsi que des représentants d'organisations défendant des intérêts liés à la politique urbaine, des transports ou environnementale.

Le groupe d'accompagnement du *publifocus* et ses tâches

2 Le *publifocus* en tant que méthode d'appréhension de la diversité des opinions

Le *publifocus* fait partie des méthodes TA dites participatives.

Le procédé du *publifocus* relève des méthodes TA, dites participatives⁵, mises au point pour permettre une meilleure incorporation des citoyen(ne)s dans le processus de décision politique en matière de technologie. Il consiste en pratique à organiser des soirées de discussion sur un thème donné en vue de cerner l'éventail des opinions ayant cours dans la population à ce sujet. Un de ses grands avantages est de pouvoir être réalisé à relativement court terme et de réclamer un moindre investissement en temps de la part des participant(e)s qu'un PubliForum.

2.1 Constitution des groupes et préparation des discussions

Six soirées de discussion

Le *publifocus* sur le péage routier s'est composé de six soirées de discussion de quatre heures chacune. Leurs participant(e)s étaient dans chaque cas issus de « milieux d'implantation » différents. L'on peut en déduire avec quelque raison qu'ils se distinguaient donc aussi par leurs habitudes de déplacement et subséquemment par leur attitude à l'égard du péage routier. Deux de ces soirées réunirent des citadin(e)s et deux autres, des résident(e)s de banlieues. Afin d'appréhender également les différences de conception éventuelles entre les Alémaniques et les Romands, une soirée de chaque type eut lieu à Zurich et de même à Genève. Pour ce qui est de ces deux villes, elles furent choisies du fait qu'elles sont respectivement au cœur des deux régions à plus forte concentration urbaine de Suisse alémanique et de Suisse romande. Qui plus est, toutes deux s'étendent le long d'un lac, ce qui n'est pas sans avoir des répercussions sur le système des transports et accroît logiquement leur comparabilité. Une autre soirée de discussion réunit à Berne des propriétaires de commerces au centre-ville et une dernière, à Berne également, des personnes ne possédant pas de voiture ou ne s'en servant que très occasionnellement. Il en résulta un certain recouvrement étant donné que les groupes urbains et de banlieue comprenaient également des personnes se déplaçant peu, voire pas du tout en voiture ou qui étaient à la tête de leurs propres commerces. La raison d'être des deux groupes de Berne, composés non pas en fonction de conditions de vie liées à la situation géographique du domicile, mais respectivement d'une fonction professionnelle et d'un comportement personnel en matière de déplacements, était précisément de pouvoir évaluer l'influence de ces deux facteurs sur l'attitude des gens face au péage routier.

Publipostage pour le recrutement des participant(e)s

Pour le recrutement des participant(e)s aux différents groupes de discussion, un courrier fut envoyé dans chaque cas à quelque 2 000 personnes habitant à ou aux alentours de Zurich ou de Genève ; autant de personnes furent contactées pour la soirée de discussion entre propriétaires de commerces au centre-ville. Les adresses nécessaires furent fournies par une entreprise spécialisée dans ce type de vente. Toutes ces personnes reçurent une circulaire

⁵ Il existe toute une série d'instruments destinés à renforcer la participation politique des citoyen(ne)s. L'un des plus connus est le groupe de focalisation, dont s'inspire le *publifocus*. En Suisse, le PubliForum jouit également d'une certaine notoriété. Les « cafés scientifiques » peuvent également être comptés au nombre des méthodes participatives. Ils visent à améliorer l'échange d'informations entre le monde scientifique et le grand public. Dans ce cas, des spécialistes du thème traité se tiennent sur un podium à la disposition du public pour s'entretenir avec lui et répondre à ses questions.

explicative accompagnée d'un court questionnaire qu'elles étaient priées de remplir et de retourner si elles étaient disposées à participer au *publifocus*. Ce questionnaire était conçu de manière à fournir des renseignements aux organisateurs sur l'âge, la formation et l'expérience professionnelles ainsi que sur l'attitude face à la mobilité afin de leur permettre de former tant que faire se pouvait des groupes de discussion représentatifs. Ceux-ci comprirent donc dans toute la mesure du possible des hommes et des femmes dont les tranches d'âges correspondaient à celles de la population suisse. Cette exigence fut dans l'ensemble bien remplie sauf, en raison de désistements de dernière minute, pour ce qui était des plus jeunes (entre 17 et 21 ans) et des plus âgés (plus de 65 ans). Le chapitre 9.1 de l'Annexe contient d'autres détails sur le recrutement des participant(e)s et la composition des groupes de discussion.

Des groupes de discussion aussi hétérogènes que possible.

La démarche pour constituer le groupe de discussion entre personnes ne circulant pas ou presque jamais en voiture fut quelque peu différente. Il put être mis sur pied grâce à l'appui de groupements d'intérêts politiques militant dans le domaine des transports, à savoir l'Interessensgemeinschaft (IG) Autofreies Viererfeld [communauté d'intérêts (CI) voulant construire à la périphérie de Berne le premier quartier de Suisse sans voitures, *nlll*] et l'ATE, qui acceptèrent d'envoyer à leurs membres une circulaire les priant de prendre contact avec TA-SWISS s'ils étaient disposés à participer au *publifocus*. En outre, la CI Vélo Suisse et l'entreprise d'auto-partage Mobility introduisirent sur leurs sites Internet un lien avec la page d'accueil de celui de TA-SWISS, par le biais de laquelle les candidats pouvaient également se faire connaître.

Avec l'appui de communautés d'intérêts politiques militant dans le domaine des transports

Les personnes qui furent invitées à prendre part aux soirées de discussion reçurent auparavant pour s'y préparer une brochure⁶ contenant les renseignements indispensables au sujet de la nouvelle redevance. Les discussions proprement dites du *publifocus* se déroulèrent toutes selon le même schéma : les responsables du projet au centre TA-SWISS commençaient par exposer la raison d'être, le but et le déroulement du *publifocus* ; puis l'économiste et spécialiste des transports Felix Walter amorçait le débat en expliquant durant une vingtaine de minutes comment fonctionne le péage routier, quels sont les objectifs qu'il est censé permettre d'atteindre et quelles sont les expériences le concernant rassemblées dans divers pays. Après une session de questions-réponses et un arrêt de trente minutes, les participant(e)s consacraient le reste du temps imparti – soit deux bonnes heures – à des échanges d'opinions. Seule une courte pause venait interrompre cette partie réservée à la discussion sous la conduite de Robert Ruoff, qui est un modérateur professionnel jouissant d'années de pratique au service de la chaîne de télévision suisse alémanique DRS.

Des soirée de discussion se déroulant toutes selon le même schéma

2.2 Les points forts de la méthode du *publifocus*...

Les apports du *publifocus* sont d'ordre qualitatif, les principaux étant la mise en lumière des lignes d'argumentation les plus typiques et la révélation des contradictions et des ambivalences existantes au travers des interventions individuelles. Le *publifocus* permet aussi de se faire une idée des aspects concrets d'une thématique qui pourraient se heurter à l'incompréhension des gens ou provoquer des malentendus. Cette méthode fournit donc un aperçu du degré de

Des données qualitatives sur les types d'argumentation

⁶ Disponible auprès de TA-SWISS, Birkenweg 61, 3003 Berne, fax 031 323 36 59 ou à l'adresse Internet http://www.ta-swiss.ch/www-remain/reports_archive/Infoblaetter/040818_publifocus_RP_fr.pdf

variabilité, de la diversité et de la complexité des opinions et des conceptions ayant cours dans la population sur un sujet donné.

2.3 ... et ses faiblesses

Compter les voix n'apporte rien.

En revanche, la méthode du *publifocus* ne se prête guère à l'obtention de données quantitatives. Il est en effet impératif, si l'on entend préserver la dynamique des échanges, de limiter le nombre des participant(e)s à quinze au maximum par soirée de discussion. Or cette contrainte empêche de satisfaire aux conditions de toute évaluation quantitative significative ou conclusion probante.

2.4 De l'art de la modération

Meilleure a été la modération, plus subtile doit être l'évaluation.

La modération des discussions d'un *publifocus* doit idéalement satisfaire à plusieurs exigences partiellement contradictoires. L'une d'elles est de diriger le débat sans pour autant faire des suggestions qui l'orientent dans une direction. Or mieux la personne à qui cette tâche est confiée comprend comment s'adapter aux aléas de la discussion et poser en conséquence les questions prévues, plus le débat se déroule de façon naturelle. Il s'ensuit que les questions à poser ne peuvent pas toujours l'être dans le même ordre ni formulées de la même façon. En d'autres termes et par exemple, si un groupe a conclu négativement sur un point, l'énoncé de la question subséquente n'est pas le même que dans le cas où il a été approuvé par la majorité des participant(e)s.

Le modérateur du *publifocus* sur le péage routier laissa chaque fois la discussion se dérouler assez librement durant la première heure – se contentant ici et là de résumer une déclaration entendue et de poser une question déterminante pour éclaircir les choses. Il renforça ainsi chez les participant(e)s le sentiment de pouvoir exposer leurs vues et leurs vœux sans contrainte. Cette tactique créait une ambiance de dialogue où même les émotions (et les éclats de rire) avaient leur place. Autrement dit, il n'y eut de systématique que durant la dernière partie des soirées, où le modérateur se mettait à poser dans l'ordre les questions listées non encore traitées.

Les retours du questionnaire d'évaluation du *publifocus* montrent à l'évidence (voir Annexe) que ce style de modération fut hautement apprécié par l'immense majorité des participant(e)s.

Mais ce qui fut favorable au déroulement des discussions et à l'ambiance au sein des groupes a rendu jusqu'à un certain point l'évaluation plus difficile. Ainsi, dans quelques-uns d'entre eux, certains arguments à l'appui ou à l'encontre du péage routier furent spontanément avancés alors que dans d'autres, ils ne furent utilisés qu'en réponse à des questions spécifiques. Il fallut dès lors prendre en compte dans l'évaluation que de mêmes arguments étaient apparus dans des contextes partiellement différents. En outre, dans plusieurs cas où le déroulement antérieur de la discussion les rendait inutiles, le modérateur renonça à poser les questions connexes prévues. Par exemple, les membres du groupe de la banlieue genevoise ayant en majorité catégoriquement contesté que le péage routier puisse réduire les embouteillages, la question de savoir s'il devait être progressif en fonction de l'heure de la journée et des pointes de trafic devenait sans objet et fut sautée. Ces omissions ne pouvant être ignorées, force fut dès lors aux analystes des discussions de prendre des réponses implicites en compte dans leur évaluation. Afin d'assurer la transparence à ce sujet,

le tableau figurant dans l'Annexe indique quelles sont les questions qui furent formulées différemment et dans quel(s) groupe(s) de discussion ou qui ne furent pas posées du tout.

2.5 À propos de la terminologie

Le caractère qualitatif de la méthode du *publifocus* se reflète jusque dans le choix du vocabulaire utilisé dans son analyse. Ainsi, il n'est, en règle générale, pas fait mention dans l'évaluation du nombre précis des défenseurs d'une position, les seules exceptions étant les cas rares (une ou au maximum deux personnes d'une opinion). De trois à la moitié des membres d'un groupe, les termes consacrés sont «quelques» ou «plusieurs». De la moitié aux deux tiers, on parle d'un «grand nombre de», de «beaucoup de» ou de «très nombreux» participants. Les expressions «(près de, environ, à peine, plus de) la moitié» ainsi que «une (petite ou écrasante) majorité» sont utilisées au sens propre avec mention du point essentiel qui les justifie.

3 Aperçu des groupes de discussion : les modalités de mise en œuvre divisent les esprits

Des divergences d'opinion et des avis minoritaires apparaissent dans tous les groupes de discussion.

À première vue, les discussions du *publifocus* sur le péage routier s'inscrivent en faux contre des préjugés apparemment trop rapidement formés. En effet, tous les groupes comprenaient des partisan(e)s et des adversaires du péage routier – donc même lorsque (comme dans celui des ménages sans voiture) l'on ne s'y attendait pas forcément en raison de l'intérêt dominant. Ces défenseurs de l'opinion contraire se trouvaient néanmoins chaque fois dans une position «atypique» nettement minoritaire. Dans un cas, unique il est vrai, sa position (relativement) isolée amena même un citadin genevois à prendre ses distances par rapport à sa première attitude : «En fait, je voulais récompenser la multimobilité, mais après avoir entendu tant de plaintes au sujet des transports publics, je ne l'ose presque plus. Je me rends compte maintenant qu'elle va seulement du centre vers la périphérie [c'est-à-dire qu'elle n'est valable que lorsque l'on vit au centre-ville, *ndlr*]. [Autrement dit, *ndll*], j'étais tout d'abord favorable au *road pricing*, mais quand j'entends les autres, je crois que ses inconvénients l'emportent.»

Le péage routier est jugé plus positivement au centre-ville qu'en périphérie ; la Suisse romande lui est plus opposée que la Suisse alémanique.

Cet aperçu sommaire des soirées de discussion occulte deux facteurs d'influence généralisés : d'une part la différence entre la ville et sa banlieue, d'autre part les dissemblances entre la Suisse alémanique et la Suisse romande. Aussi bien à Genève qu'à Zurich, les voix qui s'élevèrent au sein des groupes composés d'habitant(e)s du centre-ville pour défendre le péage routier furent nettement plus nombreuses que dans ceux réunissant des résident(e)s de la banlieue. Cela dit, cette redevance d'un nouveau genre trouve un écho indubitablement plus favorable à l'est qu'à l'ouest de la Sarine. Vu sous cet angle, l'on peut dire qu'à Zurich, les gens de la ville ont tendance à être bien disposés à l'égard du péage routier alors qu'à Genève, l'on peut seulement affirmer qu'ils s'opposent un peu moins à une redevance liée aux prestations que ceux de la périphérie.

Plus l'on entre dans le détail, plus les opinions et les argumentaires se diversifient.

Lorsque l'on ne se contente plus de savoir quelle est l'attitude de principe face au péage routier et que l'on veut aussi en connaître la raison, les différences entre les groupes de discussion (et partiellement en leur sein même) apparaissent nettement. Pour les uns, cette redevance serait un moyen de financer des tronçons routiers déterminés. D'autres mettent, tout au contraire, comme condition à son introduction que ses recettes ne servent en aucun cas à la construction de nouvelles infrastructures au profit des transports privés. Et même parmi les intervenant(e)s qui évoquaient des valeurs fondamentales de portée de prime abord universelle, comme la justice et la liberté, les arguments avancés à l'appui allaient parfois en direction opposée et montraient à quel point sont importantes les différences de définition de ces mots phares à forte charge émotive.

3.1 Les motifs de participation au *publifocus*

Les raisons ayant incité les personnes invitées à prendre part au *publifocus* étaient très diverses et cette hétérogénéité s'est manifestée dans tous les groupes de discussion.

Leur propre «concernement» fut le motif le plus souvent évoqué par les participant(e)s. Le thème du *publifocus* interpellait les personnes appelées par leur activité professionnelle à s'intéresser à la planification des transports ou à des domaines connexes ainsi que toutes celles qui étaient personnellement affectées par la forte densité du trafic, que les embouteillages indisposaient ou qui, tout simplement, se déplaçaient beaucoup.

Le sentiment d'être concerné(e)

Bon nombre de participant(e)s de tous les groupes de discussion mirent en avant leur intérêt de principe pour la télématique des transports du fait qu'elle concerne l'ensemble de la société. Le souci des générations futures fut également mentionné ainsi que de l'inquiétude quant à l'évolution à long terme de la mobilité et le souhait d'attirer l'attention du grand public sur une problématique qui ne le préoccuperait pas suffisamment.

De l'intérêt pour tout ce qui touche aux transports

La méthode en soi avait également incité un certain nombre de personnes à se mobiliser. Elles étaient d'avis que le *publifocus* est un élément profitable à la formation de l'opinion et qu'il pouvait contribuer à élargir leur propre point de vue. Par ailleurs, des membres de plusieurs groupes de discussion avaient estimé que c'était une chance que de pouvoir participer d'aussi bonne heure au processus de décision dans le domaine traité.

La méthode en soi

Plusieurs autres participant(e)s avaient été motivés par la possibilité de faire part de leurs propres expériences de mobilité. Ils se présentaient en champions des transports publics et entendaient témoigner que la possession d'un véhicule privé n'est pas indispensable à la bonne organisation des déplacements personnels.

« Porter témoignage »

Enfin, un motif de participation au *publifocus* fréquemment exprimé était la crainte que la charge financière en hausse constante des redevances augmente encore. Une participante déclara sans ambages que son engagement dans cette manifestation était dû au fait qu'elle voulait savoir à quel point le péage routier était sérieusement envisagé afin de pouvoir le combattre à temps.

Des craintes suscitées par la hausse constante de la charge financière des redevances

3.2 Des discussions basées sur l'expérience personnelle

Les expériences personnelles des bouchons du dimanche soir, des trajets à bicyclette sans protection ou des appartements en bordure d'une voie à grand trafic servirent implicitement de base de discussion à tous les groupes. L'écoute des descriptions et des déclarations de leurs membres permet de déduire sans peine quelles sont *leurs* régions et leurs expériences de mobilité. Et la connaissance de ces vécus permet de mieux comprendre leurs positions à l'égard du péage routier.

Au dire de Zurichois eux-mêmes : « Une ville circulant à la limite de ses capacités. »

L'efficacité de ses transports publics caractérise Zurich – et cela pas seulement de l'avis de ses propres ressortissant(e)s au *publifocus*. Même des membres des deux groupes de discussion genevois se référèrent à la ville des bords de la Limmat pour illustrer comment doit fonctionner un réseau de transports publics pour être efficace. Zurich n'en connaît pas moins les typiques problèmes de masse. Les plus souvent évoqués furent certes les embouteillages, le bruit du trafic et le dangereux manque d'espace pour ceux qui roulent à bicyclette, mais aussi la cohue dans les gares. La politique des transports locale essuya toutefois très peu, voire pas de critiques du tout de la part des membres des deux

groupes de discussion organisés dans cette ville. En effet, un seul et unique reproche fut émis et dans l'un d'eux seulement : le manque de places de stationnement au centre-ville.

Au dire de Genevois eux-mêmes : «Les lacunes sont peu à peu comblées.»

Les plaintes concernant l'infrastructure dépeinte comme inachevée et insuffisante des transports publics et la politique qualifiée de déficiente en la matière ont pris relativement beaucoup de place dans les deux débats ayant eu lieu à Genève : les horaires seraient lacunaires, les temps d'attente trop longs, les stations de *park & ride* mal reliées au centre-ville. Qui plus est, ceux qui se déplacent en voiture seraient retardés par des chantiers non annoncés et la folle liberté laissée aux cyclistes de faire tout ce qu'ils veulent accroîtrait le risque d'accident et le chaos dans certaines rues.

Il y eut néanmoins quelques participant(e)s pour brosser un tableau un peu moins sombre des transports genevois. Ils fonctionneraient somme toute assez bien au centre-ville et seul le service sur certaines lignes de la périphérie serait mal assuré. Même la propreté des véhicules se serait améliorée. De toute façon, l'efficacité du système – circulation incluse – serait en constant progrès depuis quelques années. Certes, la politique des transports aurait ses défauts, mais les engorgements se feraient moins nombreux et se limiteraient à certains tronçons et heures de la journée. Quoi qu'il en soit, les participant(e)s aux discussions de Genève étaient largement d'accord pour trouver que les difficultés de circulation dans la ville du bout du lac ne pouvaient être mesurées à l'aune des problèmes de trafic rencontrés sur les bords de la Limmat. Et vouloir les comparer à ceux de Londres, comme dans la brochure d'information et dans l'exposé liminaire de l'expert, serait de la plus totale absurdité.

Au dire de Bernois eux-mêmes : «Du rafistolage qui ruine la confiance dans les autorités.»

La situation du trafic à Berne transparut dans les propos tant des propriétaires de commerces que des personnes n'ayant pas de voiture ou s'en servant peu.

Les commerçant(e)s du centre-ville se déchaînèrent contre la politique des transports bernoise. Ils la qualifièrent de travail d'amateurs, de «règne du bricolage». Tout aussi virulents furent les reproches à l'égard des décideurs politiques et de l'administration publique. Un participant accentua encore l'expression du malaise largement répandu dans ce groupe de discussion en déclarant que la méfiance envers les pouvoirs publics, qui se sont enterrés eux-mêmes dans les tranchées d'une guerre partisane, est si grande qu'elle pourrait aller jusqu'à inciter de nombreux citoyen(ne)s à rejeter des mesures en soi bénéfiques pour eux.

Dans le groupe des personnes sans voiture ou n'en usant que peu, la critique porta beaucoup moins sur les spécificités locales de la mobilité que sur ses problèmes intrinsèques, qui «n'embrocheraient pas tout le monde de la même façon». L'on s'y plaint que le trafic motorisé privé gêne et mette en danger les enfants, les piétons et les cyclistes et qu'il soit trop avantagé par rapport aux autres formes de mobilité. Une personne ayant déménagé depuis peu de Zurich à Berne avait toutefois le sentiment que le chef-lieu des bords de l'Aare est mieux disposé envers la bicyclette et le trafic piétonnier que la métropole des rives de la Limmat.

4 Les points de concordance...

Deux seuls points ont remporté l'adhésion de la quasi-totalité des membres de tous les groupes de discussion, le premier étant qu'il faut parvenir d'une façon ou d'une autre à réduire la circulation. Laisser son développement suivre son cours ne fut préconisé par personne (en dépit de la déclaration lapidaire d'un membre du groupe de la banlieue zurichoise selon laquelle il faudrait y réfléchir, car si l'on ne fait rien, les bouchons finiront bien par se charger eux-mêmes de réguler le trafic !).

L'autre point de concordance largement majoritaire était une attitude pragmatique face à la protection des données. La raison avancée : il y a déjà partout tant d'informations mémorisées sur tout un chacun que ce ne sont pas les enregistrements supplémentaires nécessaires au péage routier qui vont peser lourd dans la balance des risques de l'informatisation.

4.1 « Le trafic doit absolument être régulé »

Le laisser-faire en politique des transports était une voie impraticable même aux yeux des personnes opposées au péage routier. Il est toutefois nettement ressorti des discussions que l'expression «régulation du trafic» n'évoquait pas la même chose chez tout le monde. Un participant en particulier l'assimilait à des règles de circulation au sens étroit du terme et plus spécialement au fait que les écriteaux dressés dans les carrefours peuvent être à l'origine d'accidents.

Le manque d'efficacité et les problèmes d'environnement rendent un pilotage du trafic indispensable.

Les embouteillages et les atteintes à l'environnement que constituent le bruit et les gaz d'échappement furent les facteurs les plus cités à l'appui d'un besoin de régulation. Mais lorsqu'il s'agissait de savoir par quels moyens il fallait lutter contre ces mauvais côtés de la mobilité, les avis des participant(e)s aux discussions étaient des plus divergents (cf. chapitre 5 ss.).

4.2 La protection des données n'est pas un problème propre au péage routier

Dans aucun des groupes, des inquiétudes au sujet de la protection des données ne furent un facteur déterminant du rejet du péage routier. Une seule personne déclara spontanément qu'en ces temps de lutte contre le terrorisme, une telle surveillance permanente l'inquiéterait. Les autres participant(e)s au *publifocus* ne traitèrent de ce sujet qu'après que le modérateur eut spécifiquement posé la question.

Une personne au moins lors de chaque soirée confirma cependant que la protection des données serait un problème et qu'il faudrait empêcher que les déplacements des gens puissent être reconstitués après-coup. Ces mêmes intervenants étaient toutefois persuadés qu'il pouvait être en tout cas partiellement résolu par des mesures techniques (cartes à prépaiement par exemple). Divers participant(e)s admettaient par ailleurs qu'un risque d'utilisation abusive des données récoltées subsisterait toujours, mais ils estimaient qu'il était général dans notre société et que le péage routier n'y était pas plus exposé que d'autres domaines.

La protection des données est un problème qui peut se résoudre par la technique.

Qui observe les règles n'a rien à craindre.

Malgré ces mises en garde, il se trouva dans chaque groupe de discussion aussi des irréductibles de la surveillance du trafic. Leur point de vue : quiconque brûle les feux rouges finit de toute façon par se faire flasher par un radar et celui qui observe les règles de circulation n'a rien à craindre d'une supervision.

Plusieurs personnes, de la banlieue genevoise en particulier, relevèrent en outre que des caméras et un système de surveillance du trafic – dans les parking à étages notamment – pourraient même améliorer la sécurité... Et que certains «"gangsters" de Lyon» auraient peut-être peur de commettre leurs méfaits s'ils savaient que leurs déplacements en voiture sont filmés.

5 ... et les points de divergence

Le péage routier suscite des divergences d'opinion. Des voix favorables et défavorables se firent entendre dans tous les groupes de discussion. Toutefois, les arguments avancés dans un sens comme dans l'autre étaient parfois fort différents. Et les esprits étaient tout aussi partagés en ce qui concerne les conditions d'instauration ayant le plus ou le moins de chances de faire accepter cette redevance, les réserves à prendre en considération et les solutions de remplacement méritant à tout le moins qu'on y réfléchisse.

5.1 Les objections au péage routier

Les opposants à tout crin au péage routier n'étaient nettement majoritaires (7 participant(e)s sur 9) que dans le groupe de discussion de la banlieue genevoise et en relative minorité (5 sur 13) que dans celui de la ville de Genève. Suivait le groupe des propriétaires de commerces, dans lequel 5 des 11 participant(e)s étaient enclins à le rejeter quoique, pour quelques-uns d'entre eux, en étant disposés à revoir leur position si certaines conditions étaient remplies.

Dans la banlieue genevoise, les opposants au péage routier sont majoritaires.

Les arguments avancés par les opposants étaient dans plus d'un cas considérablement différents.

Les participant(e)s de la banlieue genevoise contestèrent la validité du péage routier en tant que moyen d'atteindre en matière de circulation des objectifs « techniques » tels qu'une diminution des embouteillages, du bruit et de la pollution. En clair : la mobilité ne peut être réduite par une taxe, car qui veut rouler la paie – ou alors son montant devrait être tellement élevé qu'il ne passerait jamais la rampe du Parlement. Et si le péage routier est limité à certaines zones, le trafic finira par augmenter parce que les automobilistes chercheront à éviter les tronçons qui renchérissent leurs déplacements et emprunteront des voies moins directes. Qui plus est, les possibilités offertes à Genève de passer de la voiture aux transports en commun seraient inconciliables avec le maintien d'une mobilité performante. Ce groupe émit aussi des réserves quant à la charge financière supplémentaire, mais ce motif de rejet passait après ceux liés aux problèmes techniques de transport. L'argument, présenté par l'expert dans son exposé liminaire, selon lequel la « *congestion charge* » introduite à Londres a effectivement entraîné une réduction des embouteillages et de la pollution ne fit pas mouche, spécialement auprès des participant(e)s de la banlieue genevoise. Leur sentiment était que la ville du bout du lac ne saurait être comparée à la mégapole des bords de la Tamise. Et pourtant, le péage routier trouva même dans ce groupe une femme pour le défendre avec vigueur. Elle ne contestait pas la possibilité qu'il fonctionne à Londres uniquement parce que les gens d'outre-Manche ont moins d'argent que les Suisses et les Suissesses, mais elle était néanmoins favorable à son introduction et proposait, au cas où il resterait effectivement sans résultat chez nous, que les centres-villes soient tout simplement interdits à la circulation.

Le péage routier ne sert à rien.

Dans les autres groupes de discussion (à l'exception de celui des ménages sans voiture), les adversaires du péage routier lui opposèrent avant tout des réflexions d'ordre fiscal. Ils firent valoir que les caisses de l'État sont déjà plus que pleines grâce à l'impôt sur les huiles minérales et que des taxes supplémentaires seraient antisociales parce que les gens fortunés pourraient avancer

Le poids financier des redevances acquittées est de toute façon déjà trop lourd et tendanciellement antisocial.

d'autant plus rapidement dans les rues ainsi débarrassées alors que les plus pauvres ne pourraient plus se permettre de rouler en voiture. Il se trouva quelque'un tant de la ville de Genève que de la banlieue zurichoise pour relever que cela pourrait même avoir des conséquences écologiques perverses, car, si se déplacer en auto est essentiellement réservé aux personnes les plus argentées, il y aura, forcément d'autant plus de voitures personnelles de grosse cylindrée et donc moins économes sur les routes. Par ailleurs, ces personnes trouvaient que le péage routier serait également injuste envers les agriculteurs qui ne sauraient se passer de leurs véhicules parce qu'ils en ont besoin pour leur travail et qu'ils vivent dans des régions très mal desservies par les transports en commun.

Les conditions cadres ne sont pas réunies.

À l'exception de celui des représentant(e)s des ménages sans voiture, il y eut dans tous les groupes de discussion au moins une personne pour évoquer les raisons pratiques qui s'opposent à l'introduction du péage routier. Ainsi, ce serait faire fi des réalités que d'exiger des employés qu'ils se trouvent des appartements proches de leurs lieux de travail puisqu'il n'y a tout simplement pas assez d'espaces habitables au centre-ville pour cela. De plus, la renonciation à l'utilisation des voitures personnelles rendrait encore plus difficile, voire impossible la situation des transports publics, déjà aux limites de leurs capacités.

L'État veut s'enrichir.

Dans plusieurs groupes de discussion (celui des propriétaires de commerces au centre-ville en particulier, mais dans d'autres aussi de manière plus clairsemée), les opposants au péage routier étayaient leurs objections politico-financières d'une méfiance fondamentale envers un État grippe-sou. «L'on se met à parler de *road pricing* juste au moment où l'on entend dire à tout bout de champ que l'État manque d'argent pour ceci ou pour cela, insista une personne de la banlieue zurichoise. Comment dès lors ne pas soupçonner que c'est là pour lui un moyen de s'en procurer ?». Et d'autres expressions du malaise ressenti allaient même jusqu'à révoquer en doute que les moyens additionnels qui seraient engrangés servent effectivement à améliorer l'efficacité du système des transports.

Des effets négatifs sur le développement urbain sont à craindre.

Des réserves liées à l'aménagement du territoire furent émises par des participant(e)s des banlieues zurichoise et genevoise ainsi que par des membres du groupe des exploitants de commerces urbains. Ils estimaient que si une redevance devait – comme à Londres – être versée pour aller en ville, cela favoriserait l'exode des magasins, la construction de centres commerciaux en zone verte et l'apparition de villes commerciales artificielles dans les districts extérieurs des agglomérations. « Il faut veiller à ne pas détruire le cœur des villes », estimait un membre du groupe des commerçants.

En Suisse, les distances sont trop courtes.

Plusieurs participant(e)s – surtout de la banlieue genevoise, mais aussi de la ville de Genève et de la banlieue zurichoise – firent remarquer que le péage routier se prête mal à une application en Suisse et pis encore s'il s'agit de taxer uniquement certains trajets. À leur avis, les distances sont beaucoup trop courtes chez nous pour empêcher les gens de contourner les tronçons soumis à redevance.

Il existe des mesures techniques plus simples et plus efficaces pour parvenir aux mêmes résultats.

Les personnes s'insurgeant contre la charge financière en constante augmentation des redevances, craignant des atteintes à la liberté individuelle de se déplacer en voiture ou voulant préserver l'attrait commercial des villes ne furent pas les seules à rejeter le péage routier. Il se trouva, en effet, dans le groupe de discussion de la banlieue genevoise, dans celui des commerçants et jusque dans

celui des ménages sans voiture, des participant(e)s pour estimer que les mêmes objectifs de politique des transports et de politique environnementale pourraient être atteints avec moins de bureaucratie et de manière beaucoup plus efficace en augmentant massivement le prix des carburants. Lors de la discussion sur les redevances d'utilisation liées aux prestations, la détermination à protéger l'environnement et la méfiance envers la bureaucratie se montrèrent donc quelque peu enclines à faire cause commune.

Deux personnes seulement enfin (une dans chacun des groupes de discussion zurichois) s'achoppèrent au fait que le péage routier équivaldrait à une sanction distinguant implicitement les «bons» des «méchants» usagers des transports. L'une estimait qu'il faut influencer le comportement des gens par des incitations et non pas en les punissant ; l'autre suggéra de modifier leur attitude en matière de mobilité non pas en puisant dans leur poche, mais en éclairant leur entendement et en faisant appel à leur sens civique.

Le péage routier stigmatisé

5.2 Ce qui pourrait convaincre

Une nette majorité en faveur du péage routier se détacha dans le groupe de personnes roulant peu ou pas du tout en voiture (1 seul opposant) et dans le groupe de la ville de Zurich (1 voix résolument contre et 2 sous réserves ou conditions). À l'exception de celui de la banlieue genevoise, les autres groupes de discussion comptaient certes aussi des participant(e)s qui appréciaient les côtés positifs de la redevance d'utilisation routière, mais l'analyse détaillée des arguments avancés et des conditions d'acceptation posées révèle des opinions beaucoup moins concordantes qu'il ne le paraît de prime abord.

Une nette majorité en faveur du péage routier dans les groupes des sans-voiture et de la ville de Zurich

En exceptant le groupe de la banlieue genevoise, qui refusa de voter à ce sujet, l'on peut dire que nul ne mettait en doute l'effet potentiellement modérateur d'une redevance. De l'avis donc de la plupart des participant(e)s au *publifocus*, un montant de 10 à 25 CHF par course au centre-ville aurait une influence sensible sur le trafic.

Il y a un « seuil d'efficacité » à partir duquel le montant commence à faire mal.

Conséquemment, de nombreux membres de plusieurs groupes pensaient que le péage routier pourrait favoriser un meilleur aménagement de l'ensemble du système des transports. Car, selon eux, une «amélioration de l'efficacité du trafic» peut certainement réduire les embouteillages, mais servir aussi, grâce à l'argent de la redevance, à renforcer la desserte assurée par les lignes ferroviaires, de tram et de bus. Quelques propriétaires de commerces doutaient cependant qu'il soit généralement possible de les développer davantage. Nulle part ailleurs les limites de croissance des transports ne furent traitées de manière aussi circonstanciée que dans ce groupe. Il n'y eut d'autres voix pour faire remarquer que les capacités ne sont pas illimitées qu'ici et là dans les rangs des gens sans voiture et des citoyens zurichois.

L'efficacité du système des transports peut et doit être améliorée.

La qualité de l'environnement figura aussi parmi les principaux arguments avancés en faveur du péage routier. Si cette redevance permettait de réduire le nombre des trajets effectués en voiture privée, les coûts écologiques qu'ils engendrent diminueraient d'autant. Un autre argument allant dans le même sens fut celui des coûts externes : le trafic consomme des ressources naturelles – comme du terrain, qui se fait rare, et de l'air pur – pour lesquelles il n'y a nulle part de compensation financière. Plusieurs participant(e)s, notamment de la ville de Zurich et du groupe des ménages sans voiture, mentionnèrent en

Les préoccupations de la politique environnementale parlent aussi en faveur du péage routier.

outre l'engrassement des façades des bâtiments et les coûts humains et sociaux des accidents de la route. À ces points de vue aussi, le péage routier pourrait contribuer à un décompte et à un paiement réalistes des coûts effectifs de la mobilité.

Le péage routier peut être organisé et instauré de manière différenciée.

Plusieurs participant(e)s, en particulier du groupe des ménages sans voiture et de celui de la ville de Zurich, se référèrent aux avantages techniques du péage routier par rapport à d'autres mesures incitatives. L'un d'entre eux était à leurs yeux que, contrairement au renchérissement général des carburants, qui toucherait également les transports en commun, la redevance liée aux prestations est applicable de manière différenciée. Un autre avantage mentionné fut que cette redevance agit sans interdictions *de jure* et maintiendrait par conséquent le système des transports dans la logique économique. Autrement dit, les coûts externes, qui ne sont en définitive rien d'autre qu'une défaillance de fonctionnement du marché, seraient compensés par le péage routier qui est, lui, un instrument d'économie de marché.

Un instrument en faveur de la qualité de vie

Un autre point positif évoqué, en l'occurrence tout particulièrement dans les groupes de la ville de Zurich et de personnes ne roulant pas ou que très peu en voiture, fut que le péage routier améliore la qualité de vie. Selon les cas, cette expression quelque peu absconse recouvrait toutefois des notions aussi différentes que la qualité de l'air, le niveau sonore, le nombre d'accidents et d'embouteillages, le confort et le coût des transports en commun. Plusieurs participant(e)s prirent la parole pour demander que le rythme effréné de la vie quotidienne soit ralenti et que le cours des choses puisse « recouvrer sa lenteur d'antan ». Une personne de la ville de Zurich exprima cette aspiration en réclamant « moins de tôle, de sang, de tintamarre et plus de qualité de vie ».

Un instrument au service de la justice

Enfin, le péage routier serait – avant tout pour de nombreux participant(e)s de la ville et de la banlieue de Zurich et pour des représentant(e)s des ménages sans voiture – une mesure relevant du principe de justice égalitaire. Quiconque, fut-il argumenté, s'obstine par commodité personnelle à se rendre jusqu'aux portes du centre commercial ou de son lieu de travail dans l'enceinte protégée de sa voiture en écoutant la musique de son choix devrait accepter que ce confort lui coûte quelque chose. Dans le meilleur des cas, ceux qui sont sur leurs vélos à l'« injuste » merci des intempéries ou qui subissent le manque de place dans les tramways pourraient alors en bénéficier. Et ceux qui, travaillant au centre-ville tout en profitant d'appartements meilleur marché à la campagne, polluent les quartiers urbains par leurs va-et-vient pendulaires devraient aussi être priés de passer à la caisse. En particulier dans le groupe des sans-voiture, des participant(e)s se plaignirent que la renonciation à cette commodité ne soit pas plus honorée par la société. « C'est même tout le contraire, enchérit l'un d'eux, car si je me débarrasse de ma voiture[...], tous les autres automobilistes se réjouissent d'avoir un compétiteur de moins pour les places de stationnement ».

Un instrument qui soulève les passions

Qu'il ne peut être question de justice dans ce domaine en maintenant le débat au niveau sociétal et que le sujet est, bien au contraire, susceptible de susciter de violentes réactions émotionnelles est illustré par cette déclaration entendue lors de la soirée de discussion d'habitant(e)s de la ville de Zurich : « Pour ce qui est des sentiments [inspirés par le péage routier, *ndlr*], je constate que chez moi, il s'agit aussi de vengeance ! Quand je suis à vélo en hiver et que je me fais asperger par les automobilistes, l'idée qu'ils ne puissent plus rouler me réjouit.

Je constate en outre que je suis souvent désavantagé lorsque je renonce à prendre ma voiture. Avec le péage routier, je rends les coups !» Quoique moins acrimonieuses, des déclarations similaires furent faites dans le groupe des ménages sans voiture. Et lorsqu'un citoyen genevois ne plaisantant qu'à moitié émit la remarque que le péage routier aurait peut-être de meilleures chances d'être accepté dans la ville de Calvin si les Vaudois et les frontaliers étaient taxés davantage que les autres automobilistes, il exprima en outre certains ressentiments collectifs, (quoique ancrés dans l'affect individuel).

5.3 Conditions et réserves

Malgré toutes les raisons avancées en faveur du péage routier, pour ainsi dire personne n'était disposé à signer un blanc-seing pour son instauration. En d'autres termes, tous les «intervenant(e)s» – et donc même les plus ardents partisan(e)s de cette mesure – subordonnaient leur approbation, ne serait-ce que de manière subconsciente, à des conditions d'application.

Avant que de pouvoir débattre rationnellement du sens ou du non-sens du péage routier, et plus encore de ses modalités d'application, il faut que l'objectif qu'il est censé permettre d'atteindre soit connu, estimerent un grand nombre de participant(e)s – et cela dans tous les groupes de discussion. Autrement dit, il ne saurait être répondu à la question de sa rationalité en tant qu'instrument et de la forme qu'il doit revêtir aussi longtemps que les buts poursuivis n'ont pas été déterminés. (Le chapitre 5.4 donne des éclaircissements sur ses objectifs potentiels et qui leur est favorable.)

L'on ne saurait débattre du sens ou du non-sens du péage routier aussi longtemps que ses buts n'auront pas été clairement définis.

Que le péage routier soit structuré aussi simplement que possible et de ce fait transparent était aussi une préoccupation largement répandue. L'argent récolté ne devrait pas tomber dans l'escarcelle de la Confédération, mais être géré régionalement et utilisé là où il a été prélevé, estimaient notamment les participant(e)s aux groupes genevois. Qui plus est, les projets à la réalisation desquels il servirait devraient être désignés à l'avance.

La transparence est indispensable.

L'exigence d'une «autonomie régionale» dans l'aménagement du péage routier était en contradiction relative avec le souhait de coordination en politique des transports. Dans le groupe des ménages sans voiture en particulier, mais aussi en tant que cas isolés dans les deux groupes zurichois, maint(e)s participant(e)s étaient d'avis que le péage routier n'était qu'un simple élément qu'il fallait intégrer dans un concept général comprenant d'autres mesures allant dans le même sens. En d'autres termes, ils ne concevaient pas que la nouvelle redevance puisse être introduite seule dans une zone limitée, voire sans même l'accord des communes et régions avoisinantes.

Autre exigence : son intégration dans un concept général

Une autre question qui divisa les esprits fut celle de savoir si la neutralité des coûts devrait être une condition à l'introduction du péage routier. Diverses personnes du groupe de la ville de Zurich qui militaient fortement en faveur de la réduction du trafic privé partageaient l'avis qu'il serait irrationnel de vouloir le limiter à certains endroits en l'y renchérissant pour le rendre meilleur marché ailleurs. Pour quelques personnes de la ville de Genève et de nombreux propriétaires de commerces, la neutralité des coûts était, en revanche, une condition *sine qua non* de l'aménagement du péage routier, et cela afin d'éviter que la charge financière globale des droits acquittés par les citoyen(ne)s ne pèse toujours plus lourd. Mais il y eut aussi plusieurs représentant(e)s des ménages

Que la quote-part de l'État n'augmente pas est une condition posée par beaucoup de gens.

sans voiture pour trouver que ce n'était pas jongler avec les chiffres pour ne pas en modifier la somme que de compenser la hausse des coûts variables des déplacements en voiture par une réduction des coûts fixes (l'impôt sur les véhicules à moteur, etc.) parce que les redevances liées aux prestations récompenseraient alors ceux qui roulent moins.

5.4 Les buts et formes d'application du péage routier

Quels types de transport faut-il encourager ?

Un relatif consensus se dégagait dans la plupart des groupes de discussion pour estimer que le rôle primordial du péage routier devrait être d'améliorer l'efficacité de la mobilité. Pour ainsi dire personne ne s'opposerait, semble-t-il, à un nouvel aménagement et, par là, à une amélioration de l'attractivité des transports publics ou à une réduction de leurs tarifs. Les attentes du groupe de citadins genevois seraient, en revanche, plus susceptibles de susciter la polémique. En effet, même si le développement des transports publics ne soulevait aucune objection de la part de ses membres, la plupart d'entre eux envisageaient sans peine que l'argent provenant de la redevance puisse aussi servir à financer des routes de contournement, tunnels et autres ouvrages (pour la réalisation desquels les moyens financiers manquent actuellement) favorables à l'amélioration de la fluidité du trafic automobile privé. Dans les groupes des propriétaires de commerces et de la banlieue zurichoise, il se trouva aussi des voix isolées pour estimer que le péage routier pourrait également servir à financer les «luxueux projets» de la politique des transports. En revanche, la plupart des membres du groupe des ménages sans voiture et quelques personnes des groupes zurichois s'insurgeaient précisément contre l'idée que des infrastructures routières puissent être financées par ce biais.

Quel degré de consensus possible au sujet des objectifs environnementaux

Vouloir réduire les atteintes à l'environnement par le biais du péage routier rencontra nettement plus d'approbation lors des soirées de discussion à Zurich et à Berne que lors de celles de Genève. La majorité des membres du groupe de la banlieue genevoise alla même jusqu'à contester que la nouvelle redevance puisse avoir des effets positifs dans ce domaine. Selon elle, d'autres instruments se prêteraient mieux à la réalisation de cet objectif (cf. 5.6).

La transparence et la simplicité sont – du moins pour le court terme – jugées préférables à une tarification «écologique» progressive.

Les opinions ne concordaient pas non plus quant à la question d'une redevance progressive établie d'après les heures de pointe, la consommation de carburant et les émissions nocives des véhicules ou de tout autre élément distinctif. Le principe d'une progression basée sur des critères écologiques fut bien accueilli dans les deux groupes zurichois et dans celui des ménages sans voiture, mais dès que la discussion descendit au niveau pragmatique de la politique, l'exigence d'un «réglage écologique fin» se trouva en contradiction avec le souhait d'un système d'une transparence et d'une simplicité maximales, jugées être deux conditions indispensables à une large acceptation et application du péage routier. Autrement dit, dans sa première présentation, le système devrait être aussi peu compliqué que possible afin de ne pas compromettre ses chances d'introduction. Ou, pour reprendre la formulation d'un membre du groupe des ménages sans voiture : «Je serais à court terme pour une solution simple, mais à moyen terme pour la vérité des coûts et aussi pour un système progressif plus sophistiqué.»

À l'échelle suisse ou régionale ?

La question de savoir si le péage routier devrait être introduit sur tout le territoire suisse ou seulement dans des régions déterminées – c'est-à-dire essentiellement dans les zones à forte concentration urbaine et sur les axes très

fréquentés – divise aussi les esprits. Spécialement dans le groupe des ménages sans voiture, de nombreuses personnes caressaient le rêve d'un péage routier à l'échelle nationale, ce qui concordait avec la demande d'une politique des transports coordonnée. Mais pour des raisons pragmatiques, la plupart d'entre elles se seraient contentées d'une redevance géographiquement limitée : «Je suis par raison pour le péage en ville, précisa quelqu'un à ce propos, parce qu'il a plus de chances de s'y imposer. Mon cœur aimerait, en revanche, qu'il soit appliqué partout.»

Le principe que chaque région (ou grande ville) devait pouvoir décider elle-même d'introduire ou non le péage routier ne trouva que peu de contradicteurs. Seules des voix isolées s'élevèrent dans le groupe des propriétaires de commerces et dans celui de la banlieue genevoise pour introduire l'argument de l'effet boule de neige dans le débat et estimer qu'il faudrait contrecarrer ceux qui voudraient commencer, car: «Si ça fonctionne à Zurich, on y viendra aussi à Berne.»

Un grand pouvoir de décision régional est important.

Savoir s'il fallait abroger ou non l'article constitutionnel interdisant la taxation des routes fut un autre point sur lequel les participant(e)s au *publifocus* avaient des opinions diverses – et cela indépendamment de leur approbation ou de leur rejet du péage routier. Quelques opposants allaient jusqu'à considérer cet article comme un «vieux truc» dont on pouvait se débarrasser alors que des défenseurs de la redevance estimaient qu'il ne fallait pas bricoler trop précipitamment la Constitution et que les éventuels péages routiers devraient être introduits en tant qu'«autorisation exceptionnelles». Tout bien considéré, la réponse des participant(e)s à la question portant sur la manière de contourner l'article constitutionnel fut largement indépendante de leur attitude personnelle à l'égard de la nouvelle redevance d'utilisation routière.

L'attitude concernant l'article constitutionnel ne dépend pas de la position personnelle au sujet du péage routier.

5.5 Il est d'autres solutions

Un certain nombre de participant(e)s approuvaient en principe les buts que les partisans du péage routier voulaient atteindre par ce biais, mais doutaient que ce fût là le bon moyen d'y parvenir.

Une hausse massive des carburants (jusqu'à 10 CHF par litre) servirait mieux l'environnement que la «gonflette» bureaucratique et techniquement coûteuse du péage routier, estimaient trois participants en tout, mais seuls de leur opinion dans leurs groupes respectifs, à savoir ceux de la banlieue genevoise, des propriétaires de commerces et des ménages sans voiture. Et cette mesure s'attaquerait en même temps de manière efficace au problème des embouteillages.

Une hausse du prix des carburants est plus efficace et moins bureaucratique.

Des participant(e)s de la banlieue genevoise en particulier, mais aussi isolément dans le groupe des propriétaires de commerces et dans celui de la banlieue zurichoise, misaient sur des innovations en technique automobile et sur de nouveaux moteurs. L'on devrait, selon eux, soutenir de manière conséquente la recherche pour réduire la consommation énergétique et les émissions polluantes des moteurs, et aussi avantager financièrement les véhicules écologiques. Dans le domaine du recyclage également, des procédés ménageant davantage l'environnement devraient être mis au point. Ces mesures feraient plus pour l'environnement que la taxation des routes.

Les innovations techniques font davantage pour l'environnement que le péage routier

L'industrie mise au défi

Les groupes genevois (celui de la banlieue en particulier) et quelques rares personnes du groupe des propriétaires de commerces défendaient aussi énergiquement l'opinion que l'industrie devait être plus fortement mise à contribution : ce sont en fin de compte les constructeurs d'automobiles qui disposent des connaissances nécessaires pour fabriquer des moteurs à consommation réduite. Par conséquent, ce serait aux décideurs du monde politique d'exercer sur eux une pression suffisante pour qu'ils commercialisent davantage de véhicules écologiques.

C'est de manière générale que la mobilité devrait diminuer.

Enfin, plusieurs voix – surtout dans le groupe de discussion des propriétaires de commerces, mais aussi parmi les représentant(e)s des ménages sans voiture et les participant(e)s de la ville de Zurich – s'élevèrent pour demander une diminution générale de la mobilité. De nouvelles techniques, comme l'Internet, rendent certaines rencontres personnelles superflues et pourraient y contribuer. De plus, il s'agirait d'apprendre à l'avenir dès l'enfance à organiser sa mobilité de manière optimale, ce qui réclame une véritable «pédagogie de la mobilité».

6 Justice et liberté : deux concepts d'interprétation multiple

Qu'ils soient pour ou contre le péage routier, les participant(e)s au *publifocus* plaçaient la notion de justice au cœur de leurs argumentations.

Or, nombre des ceux qui le rejetaient trouvaient cette redevance injuste : selon eux, les habitants de la campagne – et plus particulièrement les agriculteurs – ont besoin de leur auto, d'abord en raison de leur travail, ensuite parce que l'offre (lacunaire) des transports en commun ne leur permet tout simplement pas de leur donner la préférence. Par ailleurs, le péage routier profiterait aux nantis, car la redevance ne les retiendrait pas de rouler en voiture et, si les gens financièrement les plus faibles devaient se passer de la leur, ils en tireraient encore l'avantage de pouvoir avancer plus rapidement sur des routes désengorgées. Enfin, cette taxe désavantagerait aussi les employés par rapport aux indépendants, qui pourraient la déduire fiscalement de leurs revenus.

Les redevances du péage routier n'affectent pas tout le monde de la même façon.

Le péage routier rendrait l'ensemble du système des transports plus juste, pensaient au contraire tous ceux en faveur de redevances d'utilisation liées aux prestations, parce qu'il contribuerait à mettre tout le monde sur un pied d'égalité en matière de mobilité. Selon eux, l'auto ne serait en fin de compte qu'un moyen de déplacement à l'usage des adultes pouvant se l'offrir. En conséquence, le trafic motorisé privé ne serait rien d'autre qu'un privilège dont la jouissance unilatérale s'exerce au préjudice des enfants et des personnes âgées qui ne conduisent pas ou plus, ainsi que de tous ceux qui ne sauraient où trouver l'argent nécessaire pour rouler en voiture.

Le péage routier égalise les chances de mobilité de tout un chacun.

Une valeur tout aussi capitale fut attachée lors des discussions sur les péages routiers au «besoin de liberté». Personne ne contesta le principe (formulé de manière tout aussi provocatrice dans la question du modérateur) que n'importe qui doit pouvoir atteindre n'importe quel endroit. Cela ne supprima pas pour autant la controverse quant au libre choix, sans limitation aucune, du moyen de transport pour s'y rendre. La liberté de l'individu s'arrête là où elle commence à empiéter sur celle des autres, jugeait un participant de la banlieue zurichoise. En ses propres termes : «Quiconque ne peut s'en passer doit pouvoir rouler librement. Mais qu'il existe un droit à la mobilité est une opinion que je ne partage pas. La mobilité est certes une bonne et belle chose, mais la mienne limite celle des autres. Et cela devrait arriver aussi rarement que possible.» Dans le groupe de discussion de la ville de Zurich, dans celui des représentant(e)s des ménages sans voiture et, dans les grandes lignes, également dans celui des commerçants, il y eut des personnes pour trouver qu'une limitation de la liberté de mouvement devrait à tout le moins être envisagée dans le transport international des marchandises et les vols (de loisir) à courte distance. De ce point de vue, il faudrait aussi tenir compte, dans l'évaluation de la liberté à laisser, de la balance des «biens» concernés : lesquels sont indispensables ? et quels autres biens seraient affectés si une grande valeur était accordée à la liberté de mouvement ?

La liberté de mouvement est un bien précieux.

Tout bien considéré, le fait que la voiture soit devenue tacitement le symbole de cette liberté de mouvement, aux promesses de laquelle il est difficile de résister, ne fut pas une seule fois véritablement remis en question, même par ceux ayant une position critique à l'égard de ce moyen de locomotion. «Rouler

Que la voiture soit le symbole de la liberté de mouvement n'est que peu remis en question.

en auto est en soi quelque chose de magnifique ; c'est un merveilleux instrument. Je me laisse attraper chaque fois que je trouve qu'une voiture a quelque chose de décontracté», admit un citoyen zurichois véhément partisan du péage routier. Il n'y eut qu'une seule voix, sortie des rangs des ménages sans voiture, pour déclarer qu'il se pourrait bien que ceux qui lient inévitablement la promesse de liberté de mouvement individuelle à la voiture commettent une erreur de jugement : « Si les familles véhiculent leurs enfants partout où ils doivent se rendre, ils seront mal socialisés. Ils n'apprendront pas à se déplacer de manière autonome. Cela aussi est une restriction de la liberté. »

Un moyen de planification du trafic ou un outil de portée sociale ?

Donc, aussi bien les adeptes que les détracteurs de la taxation des usagers de la route prétendent défendre la liberté et la justice. Ce qui est sûr, c'est qu'ils n'ont pas la même définition de ces deux valeurs capitales. L'une des principales raisons en est qu'ils n'étendent pas jusqu'aux mêmes limites le cercle des gens qu'il y a lieu d'inclure dans les observations en tant que sujets moralement légitimes. En effet, dans un cas il ne circonscrit que les citoyen(ne)s adultes qui sont en principe en droit de conduire une voiture et aptes à le faire alors qu'il englobe dans l'autre les enfants et les personnes d'un âge avancé. En outre, la perspective n'est pas la même : ceux qui taxent les péages routiers d'atteinte inique et défendue à la liberté de mouvement examinent la nouvelle redevance en se focalisant sur la politique des transports. En revanche, ceux pour qui le péage routier serait un cadeau fait à la justice sociale et contribuant de surcroît au démantèlement des rapports de dépendance qui la limitent considèrent plutôt les redevances d'utilisation routières comme un outil technique de portée sociale.

7 Le plus petit dénominateur commun ou... la perspective de champs conflictuels

Lors des discussions menées dans le cadre du *publifocus*, plusieurs modèles de taxation des routes furent évoqués. Ils se distinguaient principalement par les objectifs, le champ d'application et l'utilisation de l'argent perçu. L'examen de ces différents modèles montra que seules quelques rares demandes de principe, plutôt «abstraites», auraient de bonnes chances de ne pas susciter la polémique. En d'autres termes, plus la discussion se rapproche de l'application pratique et porte, par conséquent, sur la mise en œuvre proprement dite, plus les opinions divergent et se multiplient – et cela non seulement entre les adversaires et les adeptes de la nouvelle taxe, mais également au sein des deux camps.

Certes, le *publifocus* n'autorise pas l'extrapolation quantitative, mais il permet d'obtenir une image qualitative des lignes d'argumentation et de l'éventail des opinions. Il fournit ainsi des indications sur les champs conflictuels susceptibles de s'étendre à toute la Suisse lors d'un éventuel débat politique sur cette nouvelle redevance d'utilisation routière. Or prêter l'attention qui convient à ces sources de polémique dans l'éventuelle élaboration de propositions de mise en œuvre pourrait décider de l'acceptation de ce nouvel instrument.

Les deux principales controverses pourraient résulter, l'une d'une conception différente des tâches de l'État et l'autre d'une définition et d'une échelle de priorité, différentes elles aussi, des problèmes à surmonter. Enfin, une autre cause du manque d'homogénéité dans l'appréciation de cet outil pourrait provenir d'évaluations divergentes de son efficacité.

7.1 Moins de trafic ou une circulation fluide ?

Le péage routier est généralement introduit pour générer de nouvelles recettes pour l'État et pour mieux maîtriser les flux de la circulation ; cette plus grande efficacité est aussi due en pratique à une certaine réduction du trafic entraînée par la nouvelle redevance. C'est pourquoi ce système fait de nombreux adeptes aussi bien parmi les personnes s'intéressant à la politique environnementale que parmi celles qui militent pour une infrastructure routière optimale et performante assurant la fluidité du trafic. Or il s'avère que les participant(e)s au *publifocus* habitant en ville avaient plutôt tendance à ne pas vouloir trop s'investir pour obtenir une limitation du trafic privé et que ceux qui militaient pour une circulation fluide, et par suite pour un renforcement des infrastructures routières, résidaient plutôt en banlieue.

Ces objectifs différents relèvent de toute évidence de modèles d'application du péage routier différents eux aussi – et c'est précisément cela qui pourrait servir d'amorce à de futures polémiques. En effet, si le but est de réduire la circulation et qu'il faut donc avant tout limiter le trafic, la redevance doit être aussi élevées que possible afin que l'incitation à passer aux transports en commun et à n'utiliser plus que très occasionnellement sa propre voiture soit grande. De plus, l'argent perçu doit obligatoirement l'être en vue d'une réalisation dans le domaine des transports en commun ou, à la rigueur, être réservé à la couverture des coûts externes – et donc en aucun cas servir à l'aménagement d'infrastructures routières. Si le péage routier doit, au contraire, servir à améliorer le système des transports, il y a lieu d'équilibrer le montant de la redevance

de manière à ne pas éroder son assiette financière en dissuadant trop de gens d'utiliser la route. En outre, l'argent récolté doit dans ce cas obligatoirement servir à la réalisation de projets du domaine des transports – et même, en poussant la logique à l'extrême, uniquement à la construction de routes puisqu'elles sont à la source du prélèvement; ou tout au plus également à la réalisation de projets dans les transports publics visant à améliorer l'efficacité de l'ensemble du système.

7.2 Protéger l'environnement par la renonciation ou par l'optimisation technique ?

Nombreux sont ceux qui associent leur demande de réduction du trafic au souhait de voir ménager les ressources naturelles – l'air, les terres vierges de constructions, la matière première qu'est le pétrole, et bien d'autres encore.

Or si le péage routier est introduit à titre d'instrument de contrôle écologique, un autre modèle encore s'imposerait. En effet, il ne peut contribuer à protéger l'environnement que si le montant de la redevance est suffisamment élevé pour stimuler l'abandon de la voiture au profit des transports en commun. Une tarification en fonction des véhicules (avantageant les moins polluants et les moins gourmands en carburant) ou du degré d'occupation s'inscrirait aussi dans cette conception. Les fonds engrangés seraient alors obligatoirement consacrés au développement des transports publics ou, dans le meilleur des cas, à la compensation des dommages écologiques, mais en aucun cas à la réalisation de projets routiers.

Bien qu'aucun des groupes du *publifocus* ne se soit prononcé à l'encontre de la préservation de l'environnement, la polémique a cependant aussi pointé à ce sujet, du moins lors des soirées genevoises, où beaucoup de participant(e)s contestèrent que les péages routiers soient un moyen approprié pour le protéger. Ils étaient d'avis que des innovations techniques s'y prêteraient beaucoup mieux. Étant donné le grand nombre de membres de ces groupes dont les argumentaires différaient totalement dans ce domaine de ceux présentés en Suisse alémanique, l'on peut supposer que les clivages culturels se manifesteraient avec une force particulière s'il devenait politiquement question d'instaurer des péages à des fins écologiques.

7.3 Plus de moyens pour des projets dans les transports ou des limites à l'avidité financière de l'État ?

Il y eut des participant(e)s lors de la quasi-totalité des soirées pour se plaindre de la charge en constante augmentation des redevances. Leurs prises de position laissaient transparaître de sérieuses réserves à l'encontre d'un appareil administratif considéré comme avide d'argent et pas particulièrement efficace. En dépit de leur «scepticisme étatique», ces personnes estimaient que le péage routier serait éventuellement acceptable s'il était compensé par la réduction d'autres taxes. Autrement dit, la nouvelle redevance ne devrait pas augmenter la quote-part totale de l'État. La «neutralité des coûts» fut évoquée à maintes reprises dans ce contexte à la fois comme préoccupation et comme condition. Celle-ci était, en revanche, inadmissible pour tous ceux qui voulaient réaménager le système des transports et prévoyaient pour cela une affectation obligatoire de l'argent perçu – que ce soit en faveur des transports en commun ou du trafic (routier) privé. En revanche, pour ainsi dire personne ne contesta l'éventualité d'une affectation obligatoire.

7.4 Le péage... ou d'autres instruments ?

Même des participant(e)s qui approuvaient en principe les divers objectifs que le péage routier est censé permettre d'atteindre ne trouvaient pas forcément qu'il serait une bonne chose. Au contraire, nombre d'entre eux préconisaient le recours à d'autres instruments :

- Dans leur optique, la diminution de la pollution et de l'intensité du trafic serait supérieure et s'obtiendrait plus aisément en renchérissant massivement le prix de l'essence.
- Des innovations techniques pourraient, elles aussi, rendre le péage routier obsolète, car la conception de nouveaux moteurs économes et la promotion de ceux déjà existants pourraient diminuer les dommages à l'environnement causés par les gaz d'échappement et le bruit de manière plus efficace que lui.
- De même, des progrès en technologie de l'information et de la communication pourraient réduire de façon spectaculaire la nécessité des déplacements.
- Enfin, une formation à la mobilité dès le plus jeune âge favoriserait un comportement réfléchi et un choix en connaissance de cause du moyen de transport.

Vu sous cet angle, il serait plus logique de débattre de la promotion de la science et de la technique que de l'introduction de nouvelles redevances.

7.5 Une mise en œuvre régionale ou nationale ?

Enfin, un autre point d'achoppement fut la question de savoir si la nouvelle redevance routière devrait être introduite uniquement dans des zones spécifiques – notamment en ville ou dans les agglomérations – ou s'il fallait l'étendre à tout le territoire national. La première de ces possibilités avait la faveur à la fois des personnes pragmatiques pensant qu'un projet pilote mis en œuvre dans un espace limité aurait plus de chances de succès qu'un modèle national et, quoique dans une moindre mesure, des personnes qui attachaient de l'importance à la plus grande transparence possible dans l'utilisation de l'argent perçu. La crainte que la recette du péage routier tombe dans l'escarcelle de la Confédération était, en effet, une raison de le rejeter pour de nombreux participant(e)s au *publifocus*.

En revanche, l'introduction de cette nouvelle redevance à l'échelle nationale était un rêve caressé par ceux qui lui étaient favorables en vertu de principes idéologiques et par les personnes qui doutaient de l'efficacité d'un système courant le risque d'éclater en une multitude de solutions régionales (et, ce qui serait pis, mal coordonnées entre elles).

8 Bilan des participants et des participantes

Tout bien considéré, la structuration du *publifocus* «Péages routiers» s'est avérée judicieuse. Grâce aux groupes choisis, il a été possible de mettre en lumière les différences d'attitude fondamentales à l'égard de ce genre de redevance et les principales lignes d'argumentation à son sujet. Les résultats de ce *publifocus* ne contredisent pas ceux d'autres enquêtes, parmi lesquelles il faut mentionner en particulier les études sur l'acceptation de cet instrument réalisées dans le cadre du programme national de recherche 41 «Transports et Environnement» et, au niveau de l'U.E., des programmes de recherche *Pricing Acceptability in the Transport Sector (PATS)* et *Pricing Measures Acceptance (PRIMA)*.

8.1 À propos du juste équilibre et du reproche de redondances

La majorité des membres de tous les groupes de discussion jugèrent très positivement la qualité de la brochure d'information et de l'exposé de l'expert (voir l'évaluation dans l'Annexe). La majorité aussi d'entre eux s'étaient bien préparés et avaient lu attentivement cet opuscule ; quelques-uns regrettèrent toutefois que le discours d'introduction eût repris certains de ses contenus, d'où à leur avis quelques redondances.

De légères critiques furent également émises çà et là concernant l'équilibre représentatif des informations fournies. Plusieurs participants de l'agglomération genevoise jugeaient notamment que tant la brochure que l'exposé prenaient parti pour la nouvelle redevance routière. La question du juste équilibre fut aussi soulevée lors de la soirée des commerçants. Dans ce cas, une personne défendit l'opinion que le groupe d'accompagnement avait selon toute vraisemblance une attitude bienveillante à l'égard des péages routiers ; la même personne trouvait cependant que les informations *pro* et *contra* fournies étaient équilibrées tant dans la brochure que dans l'exposé.

8.2 Les questions que soulève la politique des transports

Les participant(e)s avaient, à la fin de l'exposé de l'expert, l'occasion de lui poser des questions. Deux d'entre elles furent soulevées, indépendamment l'une de l'autre, lors de plusieurs soirées.

Premièrement, des remarques et des discussions furent suscitées par le fait que le trafic privé couvre ses coûts directs et, qu'au niveau fédéral, les dépenses pour l'entretien de l'infrastructure routière sont inférieures aux recettes provenant des droits de douane sur les carburants. Davantage d'explications sur l'utilisation de ces recettes furent demandées par des membres des groupes de discussion «Banlieue zurichoise», «Ville de Genève» et «Propriétaires de commerces au centre-ville». Cela laisse présager des difficultés d'argumentation qui surgiraient – selon le public cible – si des redevances supplémentaires étaient exigées précisément dans un domaine qui couvre totalement ses coûts directs.

Deuxièmement, dans les groupes «Ville de Genève» et «Représentant(e)s des ménages sans voiture», la question du rapport entre le péage routier et la démocratie directe fut mise sur le tapis. Une personne de Genève voulut savoir si les Londoniens avaient accepté la «*congestion charge*» en votation. Quelqu'un du groupe des sans-voiture demanda si des différences d'acceptation avaient été

constatées entre les régions où le péage routier avait été accepté en votation et celles où il avait été imposé *d'en haut*. Que les nouvelles redevances routières aient été liées dans l'esprit de certains participant(e)s à des questions de prise de décision politique pourrait bien indiquer que certains d'entre eux doutaient instinctivement qu'elles puissent être introduites avec l'assentiment du peuple.

8.3 Les pièges du langage

Enfin, il y eut une voix unique, dans le groupe «Ville de Genève», pour trouver que le vocabulaire utilisé est déjà trompeur en soi (aussi, autant oublier la recherche d'une attitude consensuelle). En francophonie, fut-il précisé, le mot «péage» est associé au système de redevance autoroutière tel qu'il est appliqué en France et en Italie... et l'expérience des files d'attente pour arriver aux cabines d'encaissement n'est guère positive. L'anglicisme «*road pricing*» adopté en allemand est moins chargé de connotations; en revanche, le mot «Strassenzoll» pourrait faire naître les mêmes associations que celui de «péage» en français. En cas de débat sur les nouvelles redevances, la langue pourrait donc une fois de plus jouer un rôle important, du moins au niveau national.

9 Annexe

9.1 Constitution des six groupes de discussion

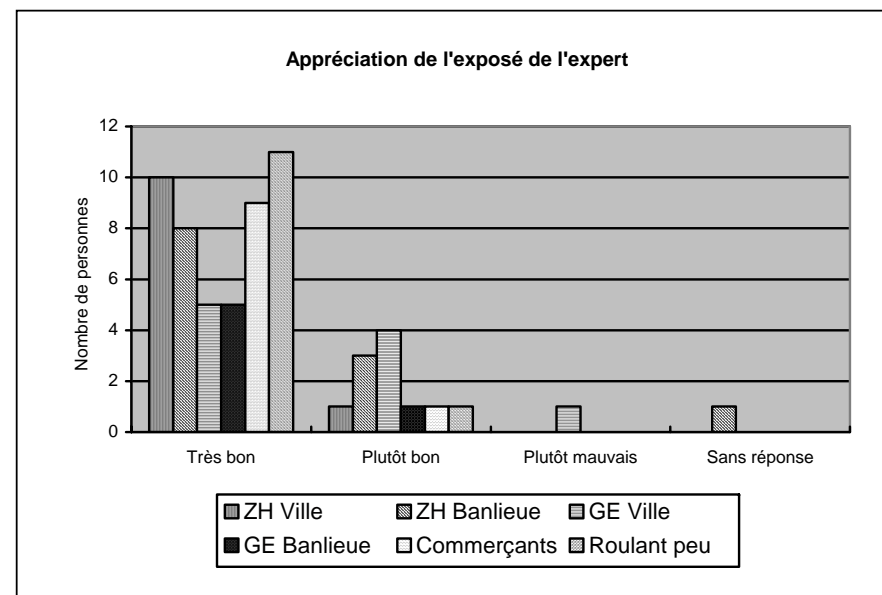
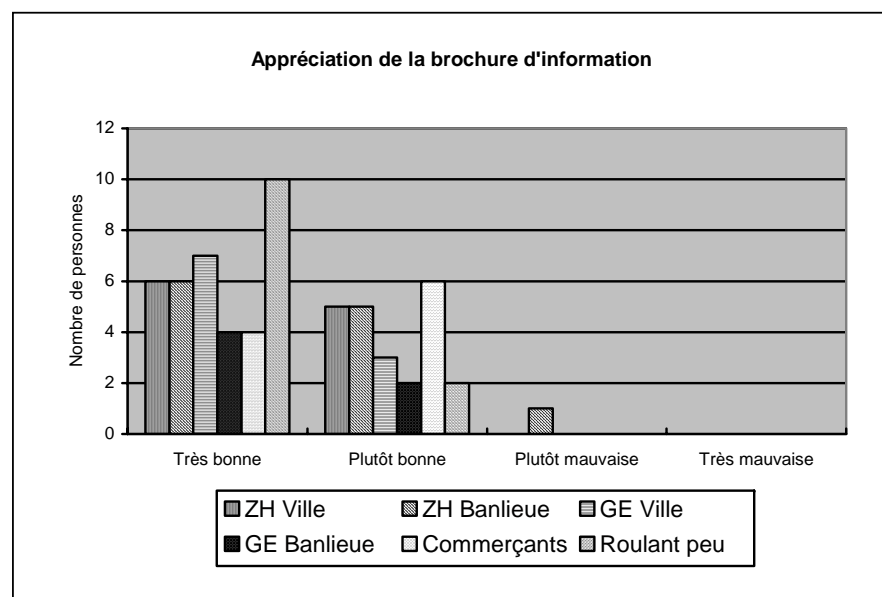
Le *publifocus* a réuni 71 personnes réparties en 6 groupes de discussion. La mixité en fonction de l'âge, du sexe et de l'expérience professionnelle des groupes suisses alémaniques et romands fut assurée selon le principe de la sélection aléatoire après acquisition des adresses nécessaires auprès d'un institut spécialisé. Les accords de principe à participer au *publifocus* obtenus par ce biais servirent ensuite de base aux organisateurs pour constituer des groupes de discussion dont les caractéristiques démographiques (âges, proportion hommes/femmes, genres d'occupation) correspondent le mieux possible à celles de la population suisse. (Cela sauf pour les automobilistes occasionnels et les commerçants.)

9.2 Les soirées de discussion en chiffres

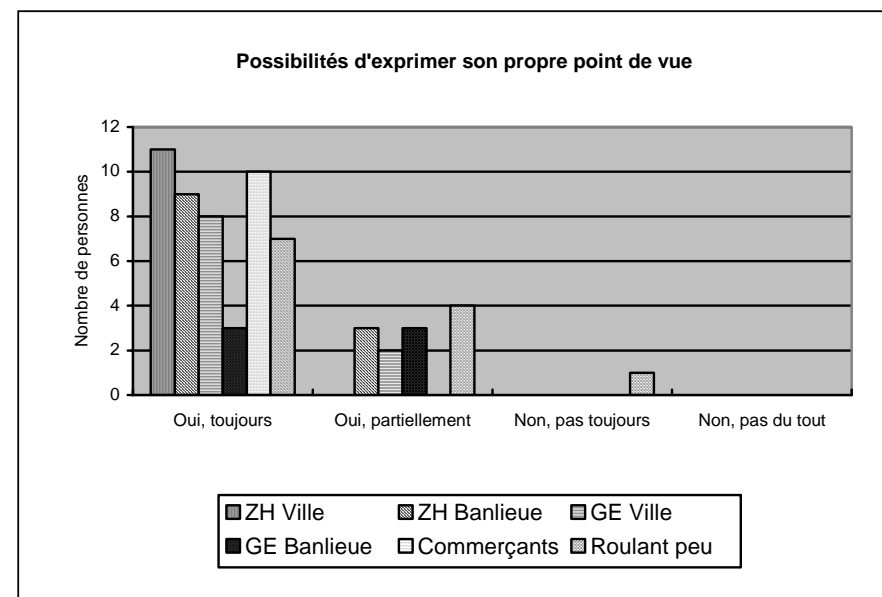
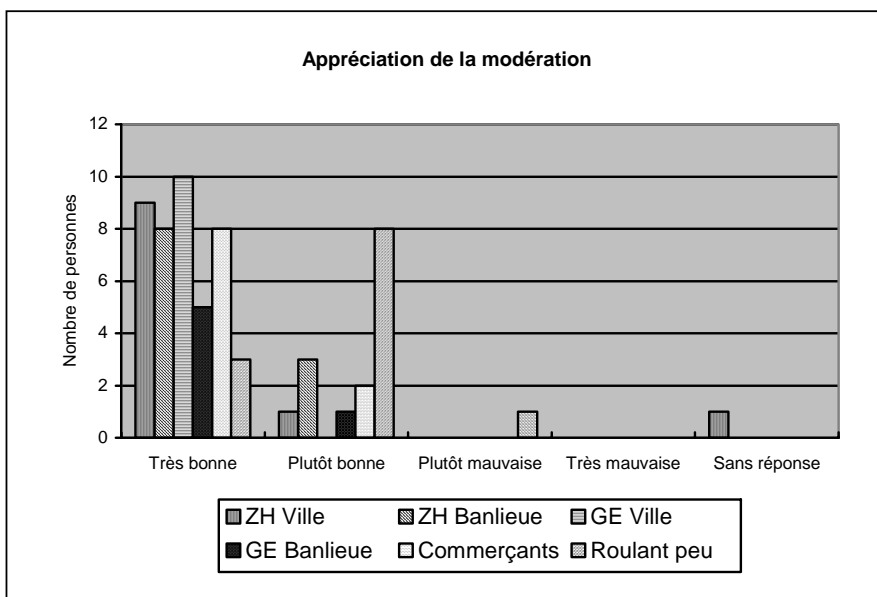
Groupe de discussion	Date et lieu	Nombre de personnes invitées	Nombre de personnes présentes	Nombre de femmes	Nombre d'hommes	Âge de la personne la plus jeune	Âge de la personne la plus vieille	Nombre de questionnaires rendus
Habitants de Zurich	24.08.04, Zurich	13	11	5	6	32	50	11
Habitants de la banlieue zurichoise	25.08.04, Zurich	13	12	5	7	31	62	12
Habitants de Genève	31.08.04, Genève	13	13	4	9	28	62	10
Habitants de la banlieue genevoise	01.09.04, Genève	13	10	5	5	48	60	6
Propriétaires de commerces au centre-ville	07.09.04, Berne	13	11	3	8	37	56	10
Automobilistes occasionnels	08.09.04, Berne	14	14	6	8	26	80	12
Totaux :		79	71	28	43			61

9.3 Évaluation des questionnaires rendus

En tout, 61 des 71 participant(e)s ont renvoyé le questionnaire qui leur avait été remis en vue de connaître leurs principales critiques et remarques au sujet du *publifocus*. Le taux de retour a donc été de 85,9%, ce qui, en sciences sociales appliquées, est considéré comme extrêmement élevé. Vu le petit nombre de cas, des diagrammes en pourcentage des résultats n'auraient toutefois guère eu de sens. C'est pourquoi les évaluateurs leur ont préféré des représentations graphiques en valeurs absolues. Le questionnaire offrait aussi des possibilités de formuler des réponses et des remarques librement.



La documentation préparée à l'intention des participant(e)s a été jugée positivement par la majorité d'entre eux, qui l'ont trouvée dans l'ensemble très compréhensible. Il fut, en revanche, fait état dans les commentaires d'une certaine redondance. « L'exposé, releva un membre du groupe de la ville de Zurich, répétait trop de choses, surtout pour ceux qui avaient lu la brochure auparavant. » La neutralité de l'expert fut aussi mise en cause – surtout par les participant(e)s de la ville et de la banlieue genevoises, mais pas uniquement : « J'ai le sentiment que Monsieur F. Walter est pour le péage routier », écrivit une personne de la banlieue zurichoise. Il y eut néanmoins plusieurs participant(e)s – tant en Suisse romande qu'alémanique – pour louer expressément l'objectivité de l'information.



La modération a été appréciée par la plupart des participant(e)s. Plus des deux tiers d'entre eux lui accordèrent la mention « Très bonne » dans leur évaluation. Une particularité à relever est que le groupe des ménages sans voiture fut le plus sévère à cet égard étant donné que plus de la moitié des 15 appréciations « Plutôt bonne » émanent de lui. Et c'est l'un de ses membres aussi qui lui a attribué l'unique et pire qualification de « Plutôt mauvaise ». Les commentaires provenant de ce groupe révèlent toutefois que quelques-uns de ses membres en avaient notablement moins après le modérateur que contre le comportement de certains de leurs pairs d'un soir. « Il aurait dû interrompre ces monologues plus tôt, [...] », relève l'un d'eux, alors qu'un autre mentionne « [...] un public partiellement difficile. À mon avis, la modération aurait pu être plus accentuée. »

Pour ce qui est du commentaire général au sujet de ce *publifocus*, un grand nombre de participant(e)s, issus de tous les groupes de discussion, répondirent avoir apprécié la soirée très instructive qu'ils avaient passée et que les *publifocus* sont des manifestations que l'on peut tranquillement organiser plus souvent. Un regret exprimé par plusieurs personnes (surtout parmi les représentant(e)s des ménages sans voiture) fut un excès d'homogénéité dans la composition des groupes et le peu de véritable débat qui en est résulté. « Notre groupe, écrit un automobiliste occasionnel, était trop uniforme [...]. Il manquait de vieux, de jeunes (-> Parlement des jeunes) – dommage ! »

9.4 Grille d'analyse des soirées de discussion du *publifocus* : synthèse des arguments

Le tableau ci-après donne un aperçu des arguments avancés lors des différentes soirées de discussion du *publifocus*. Ces arguments ont, dans toute la mesure du possible, été listés avec les questions qui les ont amenés. Le fait que la première partie des discussions s'est chaque fois déroulée assez librement et par associations d'idées et que le modérateur a adapté les questions à poser en conséquence a parfois un peu compliqué la comparaison entre les groupes. Afin d'assurer la meilleure transparence possible, les quelques questions qui n'ont pas été expressément formulées dans tous les groupes ou qui l'ont été différemment sont indiquées dans le tableau. De plus, il a aussi fallu prendre en compte dans l'évaluation que quelques mêmes arguments ont été avancés suite à des questions différentes. Dans la mesure du possible, ils n'ont pas été listés sous toutes les questions les ayant amenés, mais seulement sous celle où ils le furent le plus fréquemment.

Les entrées dans le tableau ne permettent pas de présumer du nombre des mentions. Elles ne font qu'indiquer quels arguments ont été utilisés au sein des différents groupes de discussion. En d'autres termes, la grille ne prend pas en compte le fait qu'ils aient été avancés par une ou par plusieurs personnes. Vu le nombre restreint des participant(e)s, une évaluation quantitative n'aurait, en effet, guère été significative.

9.4.1 Mise en correspondance des réflexions et des composantes des lignes d'argumentation

D'une certaine manière, le rapport du *publifocus* est l'aboutissement d'une procédure de mise en ordre. En effet, pendant les discussions (qui passent parfois sans suite logique d'un sujet à un autre ou deviennent même chaotiques) des procès-verbaux respectant au mieux l'énoncé des dires sont dressés. Ce sont eux qui ont servi à l'établissement du chapitre 9.4.2 donnant une vue d'ensemble des arguments utilisés. Passer du tableau au rapport exige une nouvelle consolidation et sélection. C'est pourquoi il faut tout d'abord à ce stade repérer les arguments qui ont été employés indépendamment les uns des autres dans plusieurs groupes par plus d'un participant. L'étape suivante consiste à établir leurs liens avec d'autres déclarations afin, par exemple, de mieux saisir la portée des motivations et des contradictions. Elle comprend aussi la ventilation des arguments ainsi extraits en fonction des (groupes de) personnes les ayant présentés (ou éventuellement contestés).

Cette procédure n'est en revanche plus guère suivie dans le rapport final. Au contraire, car celui-ci doit souvent sa lisibilité précisément au fait que les liens entre les arguments sont établis sans références aux contextes exacts dans lesquels ils sont apparus à l'origine. La meilleure illustration en est le débat suscité par la question de l'opportunité de l'introduction du péage routier à l'échelle nationale ou régionale. Dans les deux groupes genevois et dans celui de la ville de Zurich, plusieurs participant(e)s firent part de leur préférence pour une mise en oeuvre régionale en réponse à la question de savoir si le péage routier serait un instrument approprié pour assurer le financement d'ouvrages de génie civil particuliers. Dans ce contexte, des expressions de cette prédilection furent que « l'argent de cette redevance ne devrait en aucun cas tomber dans une caisse fédérale commune » et que « il n'y aurait pas d'inconvénient à ce que l'argent du péage routier serve au financement d'ouvrages particuliers pour autant qu'ils se trouvent dans la région de sa perception ». Pour ce qui est du groupe de la banlieue zurichoise en revanche, c'est de ses réponses à la question de savoir ce qu'il faudrait faire de la recette du péage routier que l'on peut déduire une préférence pour une utilisation régionale. Il y fut, en effet, expressément souhaité que ces fonds soient investis dans l'aide aux victimes d'accidents ou dans les transports publics, mais que, quel qu'en soit l'usage, ils restent dans la région les ayant fournis. Ces déclarations complètent, par conséquent, la réponse à la question sur l'étendue de l'implantation du péage routier (qui incita effectivement de nombreux participant(e)s à se prononcer à nouveau pour une mise en oeuvre régionale, alors que quelques autres seulement souhaitèrent que la nouvelle redevance soit introduite à l'échelle nationale).

Cette mise en correspondance des arguments aux contenus de portée largement similaire quoique avancés dans des contextes différents n'était toutefois pas suffisante pour la rédaction du rapport final. Il a, en effet, aussi fallu parfois rapprocher des déclarations que leurs contenus contradictoires n'empêchaient pas d'être très liées. L'on pourrait dire, par métaphore, que leurs auteurs posaient plus ou moins le même problème de fond, mais orientaient leur réflexion dans des directions différentes. Exemple : dans le groupe des commerçants, une personne trouvait le problème de la mobilité si important qu'elle était d'avis qu'il devrait être traité dans les écoles. Une participante de la ville de Zurich fit pour sa part remarquer à plusieurs reprises que les enfants reçoivent souvent une éducation contestable, y compris en ce qui concerne leur comportement en matière de mobilité lorsque leurs parents les voient partout. Ces deux arguments isolés, quoique différents en soi, peuvent être mis en relation dans la mesure où ils concernent la question de l'éducation à donner aux générations qui nous suivent pour qu'elles aient un comportement approprié face à la mobilité. Il est, par conséquent, justifié et facile à comprendre que ces deux arguments soient mentionnés et mis en rapport l'un avec l'autre dans le texte.

9.4.2 Vue d'ensemble des arguments avancés

Questions et arguments	ZH Ville 24.08.04	ZH Banlieue 25.08.04	GE Ville 31.08.04	GE Banlieue 01.09.04	Commerces 07.09.04	Roulant peu 08.09.04
Raisons ayant motivé la participation au <i>publifocus</i> :						
Pression du trafic au-delà du supportable, désir de s'exprimer	X					X
Concerné(e) en raison de la profession	X					X
Concerné(e) en tant que grand(e) utilisateur/trice de moyens de transport	X					
Concerné(e) en raison de la mauvaise régulation de la circulation (colère face aux embouteillages)		X				
Connaitre les solutions existantes pour résoudre les problèmes de transport/trafic			X		X	X
Témoigner qu'une bonne organisation de la mobilité ne dépend pas de la voiture	X					X
Engagement en faveur ou défenseur des transports publics (TP)					X	
Intéressé(e) /préoccupé(e) par le développement du trafic / constamment confronté(e) aux problèmes de circulation	X		X			
Thème intéressant / attrayant				X	X	
Le (développement du) trafic concerne tout le monde, un sujet de société important		X				X
Désir de contribuer à la réduction du trafic			X			
Espoir d'incitations / Aide à la formation de ma propre opinion		X				
Promouvoir le débat sur un thème trop peu traité par les médias / l'opinion publique		X				X
Intéressé(e) par la méthode ; intéressant processus de formation de l'opinion	X		X			X
Curiosité		X				
En principe intéressé(e) par tout débat, par les arguments en faveur et à l'encontre		X				
Thème et bonne documentation			X			
Chance de participer à un stade précoce au processus de décision en matière de politique des transports	X					
Joie que les citoyens soient consultés				X	X	
Conscience de notre responsabilité envers les générations futures				X		
Intérêt pour l'économie locale					X	
Le désir de s'opposer à temps au péage routier (PR)					X	
Le désir de lutter contre la charge financière croissante des redevances				X	X	
Rendre une plus grande partie des rues aux enfants						X
Intérêt pour les cycles économiques optimisés (maîtrise des coûts externes)						X

Questions et arguments	ZH Ville 24.08.04	ZH Banlieue 25.08.04	GE Ville 31.08.04	GE Banlieue 01.09.04	Commerces 07.09.04	Roulant peu 08.09.04
Questions après les exposés liminaires de K. Schneeberger/S. Bellucci et de F. Walter						
Depuis quand le centre TA-SWISS existe-t-il ?						X
Depuis combien de temps des <i>publifocus</i> sont-ils organisés ?			X			
Quel est le rôle du groupe d'accompagnement, selon quels critères a-t-il été constitué ?			X			
Quel est l'impact des études TA-SWISS ?					X	
Tout un chacun peut-il obtenir les études de TA-SWISS ?			X			
Quel est le comportement des gens de la TA : roulent-ils en voiture ? (Qui de vous a une auto?)			X			
Combien de gens au centre de Londres sont-ils concernés par la taxe antibouchons ?						X
Comment, après l'introduction à Londres de la redevance contre les embouteillages dans la cité, le nombre des accidents et le trafic à la périphérie de Londres ont-ils évolués ?				X		
Existe-t-il aussi des données sur la vérité des coûts des transports publics ?	X	X				
Les coûts du trafic sont couverts à plus de 100% par l'impôt sur les huiles minérales. Cela est-il vrai pour toutes les routes ? Que se passe-t-il vraiment avec l'argent ?	X					
Les mesures antibruit sont-elles couvertes par les droits de douane sur les huiles minérales ?		X			X	
Qui aurait en Suisse l'autorité d'encaisser / percevoir les redevances ?						X
Une question concernant le graphique en bâtons des effets du PR à Londres : la diminution des voitures privées est importante, mais l'augmentation des TP plutôt restreinte. Que s'est-il passé avec les autres gens ?				X		
À propos de l'exemple londonien : y a-t-il aussi des chiffres concernant les impacts écologiques ?		X				
Si l'exploitation du système londonien coûte si cher, reste-t-il en fin de compte un bénéfice ?		X	X			
La vignette n'est-elle pas aussi un péage ?			X			
Combien la vignette rapporte-t-elle ?			X			X
A-t-on une idée du nombre d'emplois créés par la redevance londonienne ?			X			
Sait-on déjà si le PR a des conséquences urbanistiques ?			X			
L'introduction de la <i>congestion charge</i> à Londres a-t-elle fait auparavant l'objet d'une votation ?						X
Peut-on distinguer si l'acceptation du PR est plus grande lorsqu'il a été voté ?			X			
Sait-on si la redevance de Londres concerne surtout certaines catégories de véhicules ?						X
Qu'est-ce qui nous empêcherait d'appliquer le système de la RPLP, qui fonctionne bien, au trafic privé ?			X			
Est-ce que ça ne coûte rien en Norvège lorsqu'on circule à l'intérieur de la ligne de ceinture ?			X			
Concernant les coûts externes : une partie de l'argent des contraventions va-t-elle à la prévention ou aux accidents ?			X			X

Questions et arguments	ZH Ville 24.08.04	ZH Banlieue 25.08.04	GE Ville 31.08.04	GE Banlieue 01.09.04	Commerces 07.09.04	Roulant peu 08.09.04
« Discussion libre »						
Quels sentiments le péage routier suscite-t-il chez vous ?						
Le PR est une sorte de thérapeutique de choc pour qu'après on accepte le reste (une vignette plus chère).					X	
Des craintes que les aspects positifs qu'on lui prête ne soient que du vent. (Je ne lui vois pas d'aspects positifs. – Il ne sert à rien.)	X		X	X		
Des craintes quant aux coûts. Qu'est-ce qu'on en retire, comment compense-t-on ses coûts ?	X	X		X	X	
Des craintes en raison de son opacité et d'un manque de confiance dans les autorités.			X			
Des craintes en raison du traitement indifférencié de tous les usagers /de l'aspect social, du qui peut se le permettre et qui ne le peut pas ?	X	X				
La crainte que les magasins émigrent à la campagne / que la ville / le centre n'en crève.				X	X	
L'on ne peut pas introduire le PR que localement / dans une ville.	X					
L'on devrait poser la question du PR dans un contexte plus large, pas seulement national. Cela pourrait empêcher son introduction.	X		X			
En ces temps où les caisses publiques sont vides, il est à craindre que le PR soit pour l'État un moyen de se faire de l'argent.		X				X
Nous croulons déjà suffisamment sous les taxes – la question est de savoir comment nous pouvons promouvoir les bons véhicules (moins de gaz d'échappement).		X				
Le système actuel n'est pas si mauvais, (« Je ne vois pas le problème. »), les changements font peur.			X		X	
Le PR serait une mauvaise chose si l'argent devait obligatoirement aller au trafic privé.						X
Il faudrait trouver une autre solution – la meilleure est une hausse massive du prix de l'essence.				X	X	X
C'est une idée qui n'a guère de chances de s'imposer (politiquement).	X				X	X
Pour qu'il puisse être mis en œuvre, il doit contenter tout le monde et ne sert alors plus à rien.						X
L'expression évoque certaines expériences (négatives) du système de péage en France et en Italie.			X			
La planification/réglementation de l'habitat est un meilleur moyen de contrôle du trafic que le PR.		X				
Les conditions-cadres (dessertes des TP, offre d'appartements en ville) ne sont pas réunies.		X			X	X
Le PR n'est qu'un moyen parmi beaucoup d'autres.						X
Mes sentiments sont ambivalents.				X		
Le PR ne doit pas devenir un pion dans un petit jeu de la neutralité des coûts (pas d'abaissement d'autres impôts sur la circulation).						X
Ça dépend de qui devrait payer (les Français qui travaillent à Genève).			X			
Le PR est mieux que rien, mais c'est la dernière variante à choisir pour se sortir du problème.		X				

Questions et arguments	ZH Ville 24.08.04	ZH Banlieue 25.08.04	GE Ville 31.08.04	GE Banlieue 01.09.04	Commerces 07.09.04	Roulant peu 08.09.04
Je ne suis pas irréductiblement contre le PR; pour autant que l'on fasse quelque chose pour les TP.		X				
Je veux bien payer, mais je veux savoir pourquoi et si toutes les variantes ont été prises en considération.			X			
Le PR n'est pas préoccupant, mais nous préoccupe en tant que solution possible aux problèmes d'environnement.	X					
Le PR serait positif si nous obtenions quelque chose en contrepartie, par ex. une route de contournement.				X		
Il suscite de la joie. Le PR est un bon moyen pour « décimer » le trafic. La circulation grève l'espace vital et met les enfants et les vieilles gens en danger.	X					X
C'est une idée à laquelle on devrait donner une chance d'être testée (ne pas se laisser guider par le pessimisme).					X	
Le PR est une possibilité de reporter les coûts externes sur ceux qui les engendrent.		X				X
La force du PR est qu'il frappe de manière différenciée (contrairement à l'augmentation du prix de l'essence) et qu'il est soutenu de différents côtés.						X
Le PR apporte quelque chose, même si d'autres taxes sur la circulation sont abaissées en compensation (parce qu'il est lié aux prestations et contribue par là à augmenter les coûts variables. Qui plus est, des coûts fixes élevés incitent à rouler beaucoup).	X					X
Le PR met tout le monde en situation de « Tu m'en donnes un, je t'en donne un »						X
Une régulation du trafic est-elle bien nécessaire ? Ne serait-il pas possible de « laisser les bouchons s'en charger » ?						
Oui, une régulation est nécessaire.	X	X	X	X	X	X
Il faut une régulation, car si l'on ne fait rien (contre les embouteillages), il y a tendanciellement plus de routes.	X					
L'on ne peut rien réguler en construisant plus de routes, car le terrain est une ressource rare.	X					
Il faut une régulation à cause des atteintes à l'environnement.	X					
Il faut une régulation en raison du temps perdu dans les embouteillages.	X					
Il faut une régulation, mais pas aussi autoritaire qu'à Genève.			X			
Une régulation peut être obtenue par le contingentement des places de stationnement (il en est <i>de facto</i> déjà ainsi à Zurich).		X				
Le trafic ne peut être orienté par le PR / Une régulation au moyen du PR n'apporterait rien.		X				
Faire payer pour l'auto ne sert à rien . (« Les Suisses se paient alors l'abo. » — « Avec les amendes aussi, l'effet diminue au bout d'un certain temps. » — « Celui qui veut rouler en voiture paie, et voilà. »)	X	X	X			
On doit améliorer l'offre des TP, car c'est là que le bât blesse.			X			

Questions et arguments	ZH Ville 24.08.04	ZH Banlieue 25.08.04	GE Ville 31.08.04	GE Banlieue 01.09.04	Commerces 07.09.04	Roulant peu 08.09.04
On DOIT régler le trafic. – Ce qui est dérangeant, c’est que les cyclistes peuvent tout se permettre, ce qui provoque des accidents. Les autos, en revanche, sont systématiquement entravées.			X			
Il faut réguler, ça se fait déjà et ça marche très bien.				X		
Il faut réguler – actuellement la circulation est en première ligne pour les chicanes (durée des feux au rouge, chantiers).				X	X	
On doit réguler – en adaptant de manière rationnelle la longueur des feux à la densité du trafic.					X	
On a fait de bonnes expériences dans les lieux où on a fermé le centre à la circulation (St-Moritz).				X		
Il faut créer des offres attrayantes et bon marché (<i>Park & Ride</i>) ; alors on les utilisera.				X		
Il faut un concept général englobant plusieurs mesures (davantage de parcs à vélos, TP gratuits).						X
Quel type de mobilité souhaiteriez-vous personnellement? (Cette question ne fut explicitement posée qu’aux groupes ZH Ville, GE Banlieue et Ménages sans voiture.)						
Rouler en voiture est certes un plaisir, mais trop bon marché. Le PR y introduirait un peu de réalité.	X					
Au fond, j’aimerais mieux qu’il n’y ait pas de voitures du tout – mais raison gardée, je vois bien que tous les moyens de transport sont nécessaires.	X					
J’aimerais pouvoir aller d’un endroit à un autre sans le moindre embouteillage.	X					
Mon vœu personnel est de pouvoir rouler à vélo plus aisément et plus sûrement.	X					
Je rêve d’un jour par mois sans trafic automobile (pour avoir plus de plaisir à rouler à bicyclette).	X					
Le PR dans les agglomérations me ferait plaisir, mais pas sur tout le territoire.	X					
Je serais pour une totale séparation [des types de trafic, <i>null</i>]. Pourquoi tout le monde doit-il emprunter les mêmes voies ?	X					
Mon vœu est un trafic aussi exempt d’émissions nocives que possible.		X				
Mon souhait est que les TP soient plus performants pour que j’arrive à destination plus détendu.				X		
Mon souhait personnel est qu’il y ait plus de places de stationnement en périphérie et qu’elles soient reliées au centre-ville par des TP performants.				X		
Pour moi, les TP devraient être gratuits.				X		
J’aimerais un trafic équitable.						X
Mon but personnel est de faire quelque chose contre le problème de la protection climatique (PR).						X
Existe-t-il un droit à la mobilité ? (Autres formulations : Voulez-vous limiter mon droit à la mobilité ? – La mobilité en tant que « service public » ?)						
Oui, il existe un droit à la mobilité, mais on doit discuter des coûts qu’on couvre.		X				
La mobilité fait partie de la liberté et il y a des moyens techniques pour résoudre les problèmes environnementaux.		X				

Questions et arguments	ZH Ville 24.08.04	ZH Banlieue 25.08.04	GE Ville 31.08.04	GE Banlieue 01.09.04	Commerces 07.09.04	Roulant peu 08.09.04
Le droit à la mobilité est juste et bon, mais il a des limites. Nous n'avons pas assez de capacité.		X				
Droit à la mobilité ne veut pas dire droit à la mobilité INDIVIDUELLE. La mobilité est moins importante que la santé.		X				
Je ne crois pas qu'il y ait un droit à la mobilité. En tout cas pas quand mon droit limite celui des autres.		X				
Nous sommes aujourd'hui en mesure de choisir non seulement d'être mobiles, mais encore la manière de l'être. On n'a pas forcément besoin d'une voiture.		X				
L'État doit accepter que la mobilité de ses clients lui coûte quelque chose.	X					
Oui, ce droit existe. – Je l'achète avec l'abonnement général. Les TP sont le seul moyen d'avoir un droit à la mobilité pour tous.						X
Soutenir la mobilité n'est pas forcément une tâche de l'État.	X					
Le droit à la mobilité est valable pour tous ; l'actuelle suprématie de la voiture restreint celui des autres.						X
Si les enfants sont voiturés partout, ils n'apprennent pas à se mouvoir par eux-mêmes ; et cela aussi restreint la liberté.						X
Discussion structurée						
Y a-t-il un seuil de tolérance / un prix maximal à demander pour que le PR fonctionne (montant calculé pour une course journalière au centre-ville) ?						
(Une fourchette de 10 à 25 CHF à trois échelons tarifaires était proposée aux participant(e)s, qui pouvaient en choisir deux.)						
Inférieur à l'échelon le plus bas.	-	1	-	-	-	-
L'échelon le plus bas	3	5	3	0	6	3
L'échelon intermédiaire	1	2	3	0	3	6
L'échelon le plus haut	1	3	5	0	0	5

Questions et arguments	ZH Ville 24.08.04	ZH Banlieue 25.08.04	GE Ville 31.08.04	GE Banlieue 01.09.04	Commerces 07.09.04	Roulant peu 08.09.04
Le PR serait-il un moyen de prévenir les embouteillages (comme à Londres, par exemple) ?					X	
Oui.				X		
Le PR pourrait aider ceux qui restent plantés dans les embouteillages ou vivent en bordure d'une route très fréquentée.	X	X				
C'est avec l'argument de la réduction des bouchons que le PR a les meilleures chances de s'imposer.	X					
Le PR devrait améliorer la qualité de vie ; qui englobe ici la réduction des embouteillages.						X
Ce pourrait être une solution, mais c'est trop tôt (la situation n'étant pas encore assez mauvaise).				X		
Il devrait y avoir des systèmes de paiement automatique (pas d'arrêt, comme en Italie et en France).			X			
Oui, si la neutralité des coûts était assurée (baisses d'autres redevances).					X	
La diminution des embouteillages n'aurait un sens que si elle entraînait une réduction générale du trafic privé.						X
Non, car il est injuste ; les gens les moins argentés ne roulent plus en voiture et les riches avancent d'autant plus vite.			X		X	
Non, le trafic de contournement augmentera d'autant. Je cherche à éviter les tronçons payants.			X			
Non, il ne se prête pas à une réduction des embouteillages ; nos villes ne peuvent être comparées à des métropoles comme Londres.				X	X	
Non, il ne sert à rien, le PR ne réduit pas les embouteillages.				X	X	
Non, car les bouchons ne feront que se déplacer.				X		
Nous n'avons pas tellement d'embouteillages, c'est pourquoi je suis contre.			X			
Si son seul but était de réduire les bouchons, il ne serait pas acceptable.						X
Non, la réduction des embouteillages ne saurait être un but ; lorsque l'on roule vite, les émissions augmentent.						X
Le PR serait-il un moyen d'émuousser les heures de pointe (donc seulement à certains moments de la journée) ? (Cette question ne fut pas explicitement posée au groupe GE Banlieue.)						
Une telle incitation ciblée serait une bonne chose (et meilleure encore couplée au taux d'occupation du véhicule).		X				
Plutôt un PR permanent, mais plus cher durant les heures de pointe.		X				
Au début le plus simple possible, puis différencié.						X
Plutôt non, car le système deviendrait alors trop compliqué (et son acceptation chuterait).	X					X
Non – on devrait plutôt assouplir les horaires de travail afin que les pendulaires n'arrivent et ne sortent pas tous en même temps.					X	
Non.			(X)	(X)		

Questions et arguments	ZH Ville 24.08.04	ZH Banlieue 25.08.04	GE Ville 31.08.04	GE Banlieue 01.09.04	Commerces 07.09.04	Roulant peu 08.09.04
Le PR serait-il un instrument approprié pour financer certains ouvrages de génie civil (routes, tunnels, etc.) ?						
Non. Berne (nos villes) est trop petite , la perte de temps en la contournant trop peu importante.					X	
Non – l'argent ne doit pas rester dans le système (des transports routiers).	(X)					X
L'argent ne doit en aucun cas aboutir dans une caisse générale de la Confédération.	X		X			
Oui – l'argent doit être investi dans la construction de routes, car les TP sont déjà attractifs.		X				
Oui, ce serait une bonne chose de financer certains projets (dont beaucoup profiteraient , l'Europe également) par le biais du PR.			X		X	
Oui, une redevance pour une installation serait envisageable, jusqu'à ce qu'elle soit amortie (avec l'ajout pour GE Banlieue : ou éventuellement d'un montant moindre pour l'entretien après amortissement).				X		
Oui, (mais) l'argent doit être investi dans la région où il a été perçu.		X	X			
Le PR serait-il à votre avis une bonne méthode de lutte contre les atteintes à l'environnement / les coûts externes ?						
Oui, le PR est quelque chose de judicieux pour protéger l'environnement.	X					
Oui, le PR permettrait de couvrir une partie des coûts externes (environnement et aussi accidents).	X					X
Oui – car si les embouteillages diminuent, il en va de même du volume des gaz d'échappements.		X				
Oui, si la redevance est progressive d'après la propreté et la consommation des véhicules.		X				
A court terme, le système devrait être aussi simple que possible ; plus tard, progressif en fonction de l'efficacité énergétique.						X
Le bruit pourrait être un motif d'introduction du PR – mais c'est justement un domaine où cette mesure n'apporte presque rien.			X			
Non, il faut s'opposer à un tarification progressive – les voitures propres prennent tout autant de place (que les autres).						X
Non – la réduction à Londres a été beaucoup trop faible (pour que ça en vaille la peine).			X			
Non, le PR ne changera rien aux atteintes à l'environnement. Ce serait à l'industrie de réfléchir à une solution.			X		X	
Non – c'est par de nouvelles solutions techniques (comme le pot catalytique) que la situation de l'environnement devrait être améliorée.		X		X		
Non – le volume des gaz d'échappement devrait être réduit par une redevance sur le taux d'émission du véhicule et non pas par le PR.		X				
Non – la consommation/propreté de la voiture est déjà prise en compte par l'impôt lié au véhicule.			X			
Non – le PR engendre trop de bureaucratie, des prix plus élevés de l'essence seraient plus efficaces.					X	X

Questions et arguments	ZH Ville 24.08.04	ZH Banlieue 25.08.04	GE Ville 31.08.04	GE Banlieue 01.09.04	Commerces 07.09.04	Roulant peu 08.09.04
Non – il se produit moins d'accidents au cœur des villes, on paierait alors pour quelque chose qui arrive ailleurs.				X		
Non – à cause du PR, on pourrait même rouler plus vite (s'il y a moins de voitures sur les voies publiques), si bien qu'en définitive, il y aurait PLUS d'accidents.				X		
Seriez-vous pour le PR s'il était aménagé de manière à assurer la neutralité des coûts (par ex. en réduisant d'autres redevances) ?						
Oui, ce serait la condition.					X	
Oui ; l'argent pourrait servir à récompenser certaines personnes par un « écobonus ».	X					
Oui – la neutralité des coûts devrait être assurée par l'introduction (après, on pourrait « placer la barre plus haut »).						X
Oui – les coûts variables devraient être augmentés et liés aux prestations ; comme cela, il n'y aurait pas de petit jeu de la neutralité des coûts.						X
Oui, il existe des modèles de rétrocession socialement tolérable des redevances écologiques.	X					
Oui, car si seuls les gens aisés peuvent le payer, c'est antisocial.		X	(X)		X	
Oui – pour tout ce qui coûte plus, quelque chose d'autre devrait devenir meilleur marché (l'État veut toujours plus d'argent).					X	
Non – son sens ne peut pas être de rouler meilleur marché ailleurs.	X					X
Non – en haussant le prix de l'essence, on pourrait aussi rendre quelque chose aux plus démunis.					X	
Si le PR était introduit, où l'argent devrait-il aller ? (Autre formulation : Seriez-vous pour le PR si l'argent était utilisé pour améliorer les transports publics ?)						
L'argent devrait être utilisé en premier lieu pour les coûts externes (nettoyage des bâtiments, coûts des accidents, etc.). Il ne doit pas rester dans le système – c'est de manière générale que la mobilité est trop grande.	X				(X)	
Les effets de concentration devraient être réduits ; des espaces routiers devraient être « reconquis ».						X
Il faut investir dans les TP afin que les gens puissent s'en servir plutôt que de leurs voitures.	X	X			X	X
Le confort/attractivité des TP devrait être accru(e), (« partout aussi attrayants qu'à Zurich »).	X	X				
Les TP devraient être réaménagés : devenir plus efficaces et meilleur marché.	X			X		
L'argent devrait en tout cas resté dans la région d'où il vient. Pour les victimes d'accident, pour les TP		X				
L'argent devrait être consacré à des projets concrets – à une amélioration effective des TP, à des projets routiers déterminés.			X			
On pourrait aménager un système de <i>Park & Ride</i> .			X			

Questions et arguments	ZH Ville 24.08.04	ZH Banlieue 25.08.04	GE Ville 31.08.04	GE Banlieue 01.09.04	Commerces 07.09.04	Roulant peu 08.09.04
Il faudrait des mesures d'accompagnement – TP gratuits, davantage d'espace pour les vélos, etc.						X
Les TP ne peuvent être développés davantage, les possibilités dans ce domaine sont quasi épuisées.					X	
On pourrait financer des prestations comme en Norvège, avec des vélos gratuits.	X					
Où faudrait-il commencer d'introduire le PR (– et où éviter de le faire) ?						
Le PR devrait être introduit dans les régions à forte concentration urbaine (« aux points chauds ») : là où les problèmes sont les plus grands et où il existe des possibilités de changer de moyen de transport.	X					X
Il faut commencer avec le PR dans les villes (Zurich – en consultant la région alentour ; pas de décision unilatérale).	X					X
Un PR seulement sur certains tronçons/pour certains ouvrages de génie civil ne serait pas une bonne chose ; il en résulterait un trafic de contournement.		X				
Il faut se sortir du fédéralisme et l'introduire sur tout le territoire (avec un système uniforme).	X					X
On devrait l'introduire pour des projets soigneusement choisis, dont beaucoup de gens profiteraient, (et qui ne pourraient être financés autrement).			X	(X)	(X)	
On devrait l'introduire sur tout le territoire, mais par étapes, avec des évaluations.						X
Dans les régions rurales, le PR n'est pas possible.	X					
On ne doit l'introduire nulle part ; sinon ce sera l'avalanche et tout à coup on l'aura aussi chez nous.				X	X	
On ne devrait pas l'introduire pour financer des projets de routes/des infrastructures routières.						X
La protection des données ne suscite-t-elle chez vous aucune réflexion ? (Autre formulation : La protection des données est probablement une raison supplémentaire d'être contre.)						
Oui, c'est un problème : les données devraient être rendues anonymes.		X	X		X	
On peut résoudre cela par des cartes à prépaiement.	X					X
Il y a de toute façon déjà tellement de données enregistrées (que ce serait du pareil au même).	X	X	X	X	X	X
C'est un problème généralisé qui ne se pose pas que pour le PR.	X					
Celui qui se conduit correctement n'a rien à craindre des données prélevées.		X		X		
Lorsque l'on est flashé aux feux, on est aussi enregistré.	X					
En matière de trafic routier, c'est peut-être même une bonne chose que l'on en sache un peu plus sur le comportement des gens / ceux qui sont au volant doivent pouvoir être contrôlés.				X		X
La surveillance peut aussi être utile : davantage de caméras pourraient accroître la sécurité. (« Les "gangsters" venant de Lyon se feraient attraper. »).				X		

Questions et arguments	ZH Ville 24.08.04	ZH Banlieue 25.08.04	GE Ville 31.08.04	GE Banlieue 01.09.04	Commerces 07.09.04	Roulant peu 08.09.04
L'introduction du péage routier à vaste échelle exigerait une modification de la Constitution fédérale. Faut-il la modifier ? (Cette question ne fut pas posée de cette façon aux deux groupes zurichois.)						
Je ne suis pas pour des changements inconsidérés de la Constitution.			X	X		
On devrait débloquer la situation au niveau constitutionnel, mais c'est à la région de décider.			X	X		
C'est un vieux truc ; cet article peut être supprimé afin que des PR puissent être introduits partout où c'est nécessaire.					X	
On devrait modifier la Constitution afin que des projets particuliers puissent être financés par le PR.			X			
On devrait modifier la Constitution, mais de façon à ce que le PR ne soit possible qu'avec un objectif précis/justifié (et que son introduction ne dépende pas de l'humeur/l'interprétation des politiciens.).				X	X	
On devrait supprimer l'article, mais s'assurer en même temps que des constructions particulières ne puissent pas être financées par une redevance.						X
Le PR ne devrait être autorisé qu'à titre d'exception.			X		X	
On y sera peut-être même contraint, pour cause d'eurocompatibilité, parce que d'autres pays ont le péage.				X		
Quelles sont les principales raisons en faveur ou à l'encontre des PR qui sont déterminantes à vos yeux ?						
<i>Raisons en faveur :</i>						
Les coûts externes pourraient ainsi être compensés.	X					X
Les TP pourraient être renforcés.	X	X				X
En raison de la qualité d'habitation et de vie le long des voies publiques.	X					X
Parce que les capacités routières seront augmentées / des projets particuliers pourront être financés.			X		X	
Parce que les plus lents (usagers de la route) auront plus d'espace.	X					X
La diminution du bruit et des gaz d'échappement / une meilleure qualité de l'environnement / par amour pour l'environnement	X	X				
Parce que le trafic doit coûter ce qu'il coûte vraiment.	X					
Afin qu'il y ait moins d'accidents (« moins de sang »).	X					
De nouvelles technologies (pauvres en émissions nocives) pourront recevoir un coup de pouce.		X				

Questions et arguments	ZH Ville 24.08.04	ZH Banlieue 25.08.04	GE Ville 31.08.04	GE Banlieue 01.09.04	Commerces 07.09.04	Roulant peu 08.09.04
<i>Raisons à l'encontre</i>						
Non, je ne veux pas être traité(e) comme une vache à lait.			X		X	
Non, il y a suffisamment d'autres possibilités de taxation.		X				
Le but doit être clair, sinon il n'y a pas d'acceptation.	X					
Je suis contre si l'argent est utilisé pour construire plus de routes.		X				
L'utilité de cette nouvelle taxe est trop limitée. Les coûts sont trop élevés pour ce que ça rapporte.		X		X		
Ça n'en vaut pas la peine, les Suisses ne fonctionnent pas comme les Londoniens.	X					
C'est trop mitigé, ça rapport trop peu.			X			
Le PR ruine le centre-ville, attire les magasins à la campagne.		X		X	X	
Les arguments expliquant pourquoi ce serait une bonne chose ne sont pas convaincants.		X				
Plutôt contre, par méfiance envers le système. (« Il ne sort souvent pas des votations ce que l'on espérait. »)		X				
On ne doit pas installer de nouveaux péages routiers, ça créerait aussi des problèmes avec l'Europe.		X				
Nos villes (Genève) sont trop petites pour le PR.				X		
Mon attitude n'est pas (plus) déterminée (qu'avant), mon opinion pas encore faite.						
Non, il ne faut l'instaurer nulle part – sinon il y aura tout à coup des pressions partout pour l'introduire.				X	X	
Non – il ne faut pas répartir les gens en « bons » et en « méchants » citoyens ; avec le PR, ce sont tout à coup les « méchants » qui paient pour les « bons ». Il vaut mieux diriger par la carotte que par le bâton.	X					
Le PR cause du tort aux TP : le péage engrange de l'argent qui est utilisé pour les améliorer. Mais alors moins de gens prennent la voiture, les recettes du péage baissent – et tout à coup l'argent manque pour exploiter des TP d'une telle envergure.				X		
<i>Conditions :</i>						
Pour des projets concrets		X		X		
Les buts du PR doivent être fixés à l'avance.			X			X
La neutralité des coûts, (mais encore faudrait-il croire qu'elle puisse être imposée).			(X)		X	X
Description implicite de la ville / région de résidence						
Les transports publics (à Zurich) sont très performants et bien aménagés / d'un bon niveau.	X	X	X			
Il y a (chez nous) beaucoup d'embouteillages irritants / de routes à grand trafic.		X				
Les automobilistes sont (chez nous) intentionnellement gênés dans leurs déplacements.				X	X	
Il y a des problèmes (d'engorgement) locaux, limités à certaines heures. Pas des problèmes d'embouteillages généralisés.				X	X	
La politique des transports consiste (chez nous / à Zurich) en grande partie à supprimer les places de stationnement.		X				

Questions et arguments	ZH Ville 24.08.04	ZH Banlieue 25.08.04	GE Ville 31.08.04	GE Banlieue 01.09.04	Commerces 07.09.04	Roulant peu 08.09.04
La politique des transports (chez nous à Genève) n'est pas si mauvaise / on avance plus vite qu'avant.				X		
La politique des transports est (chez nous à Berne) catastrophique, du rafistolage, les gens en première ligne (chauffeurs professionnels) ne sont pas consultés / c'est le chaos total, les cyclistes peuvent tout se permettre.					X	
On a fait de mauvaises expériences (avec la politique), aussi la méfiance règne.			X		X	
Chez nous, les TP sont mal organisés, surtout à la périphérie et aux heures creuses.				X		
Les TP sont surexploités, les trains des pendulaires débordent. On ne peut plus guère les développer.					X	X
Aujourd'hui, on ne peut plus laisser les enfants jouer dans la rue.				X		X
Nous avons une jolie vieille ville et elle subit des dégâts.				X		
Il n'y a pas d'appartements libres / d'un prix abordable au centre-ville.		X	X			
La situation pour les cyclistes n'est pas optimale.						X
Berne est plus favorable aux piétons et aux cyclistes que Zurich.						X

9.5 Fil conducteur des discussions du *publifocus* : mémento des questions à poser

I Mobilité en général (partie relativement non structurée)

Position et sentiments personnels face à la mobilité en général et aux péages routiers en particulier :

Mots clés pour revenir à la charge : besoin de régulation du trafic, de manière générale ? Propres expériences, par exemple du train (wagons bondés ou vides) ? Des rues engorgées (bruit, insalubrité) ?

Les gagnants et les perdants de la mobilité :

La mobilité est-elle un droit ? (Dans l'affirmative), quelles en sont les limites ? Qui tire profit de la (croissance/diminution) de la mobilité ? Quelle est votre situation personnelle ? La mobilité (privée) doit-elle être limitée ou réduite ? Qui n'a aucun intérêt à cela ? La mobilité (privée) peut-elle être limitée ou réduite ?

Régulation du trafic – dans quel but ?

Pour sa fluidité ? la mobilité ? le bon fonctionnement de l'économie ? Pour la qualité de vie immédiate (bruit, immissions, etc.) ? intervenir de manière particulière à des endroits précis ? Pour un développement durable (économiquement, socialement et écologiquement supportable) ?

À quels moyens faut-il (en principe) recourir pour atteindre les objectifs ?

Obligations/interdictions ? Des charges répondant au principe du pollueur-payeur (renchérissements ponctuels) ? La vérité des coûts dans les TP (le service public) ? La vérité des coûts dans le trafic motorisé privé (égalité concurrentielle avec les TP) ?

Chicanes (couper l'accès aux voies secondaires, ralentir le flux des véhicules à moteur privés) ?

Des prescriptions facultatives ?

II Péages routiers (partie structurée)

Les phénomènes suivants sont-ils des raisons suffisantes en faveur ou à l'encontre du péage routier (ou d'autres méthodes) – ou celui-ci est-il un moyen insuffisant ou inapproprié ?

Phénomènes: bouchons sur les grands axes; embouteillages dans les agglomérations; goulets d'étranglement à certains endroits ; dans les tunnels et sur les ponts ; gaz d'échappement ; bruit ; risques d'accidents ; changements climatiques ; coût économique des temps d'attente ; etc.

Quelles pourraient être les autres méthodes: la législation (obligations, interdictions) ; la fiscalité ; la politique du prix de l'essence ; le contingentement des places de stationnement ; le ralentissement par des chicanes du trafic motorisé privé ; le développement des TP ; l'appel à l'esprit civique des usagers ; etc.

L'économie et le social

La taxation routière (ou d'autres méthodes) nuit-elle à l'économie ? à certains groupes ? Qui sont les bénéficiaires des péages routiers ?

Y a-t-il un «seuil d'efficacité» à partir duquel la redevance agirait parce que son montant commence à faire mal ? Combien environ une course au centre-ville devrait-elle coûter pour que le péage routier fasse de l'effet ? (Pour le vote : fourchette de 10 à 25 CHF, 2 mentions possibles.)

Mise en oeuvre du road pricing

À quels endroits faut-il commencer à introduire le péage routier ? Qui doit encaisser la redevance (l'État — la Confédération, les cantons, les communes, le privé) ? À quoi doit-elle servir ? Selon quels critères le montant doit-il être fixé (voir plus haut).

Protection des données

La protection des données serait-elle un motif de ne pas recourir aux péages routiers ?

Question finale pour tirer le bilan :

Êtes-vous, en principe, pour l'introduction du péage routier ? Quel est votre principal motif / objectif pour souhaiter son introduction ? Subordonnez-vous son introduction à des conditions contraignantes ? Y a-t-il à votre avis des motifs contraignants à l'encontre de son introduction ?

Une modification de la Constitution fédérale afin d'avaliser le principe de la taxation des routes est-elle souhaitable ?

9.6 Les organisateurs du *publifocus*

Directrice du projet TA-SWISS:	Katrin Schneeberger
Assistante de projet :	Andrea Oppliger
Équipe TA-SWISS d'accompagnement :	
Chef d'équipe :	Sergio Bellucci
Communication et relations de presse :	Walter Grossenbacher
Secrétariat :	Françoise Membrez
Expert externe :	Felix Walter, Ecoplan, économiste et spécialiste des transports, Berne
Modérateur :	Robert Ruoff, SF DRS, directeur général du General Manager Basel-Karlsruhe-Festival on Educational and Science TV/Multimedia, Zurich
Rédaction du rapport final :	Lucienne Rey, texterey, journaliste scientifique, Berne
Traduction :	Viviane Mauley, MVM Communication, Chesalles-sur-Moudon
Groupe d'accompagnement :	
Fulvio Caccia	Président, membre du comité directeur de TA-SWISS, président de la ComCom
Evi Allemann	Conseillère nationale, PS BE
Ueli Balmer	Office fédéral du développement territorial (ARE), Berne
Daniela Decurtins	Tages-Anzeiger, Zurich
Josef Estermann	Ancien président de la ville de Zurich
René L. Frey	Centre des sciences économiques (WWZ) de l'Université de Bâle
Andreas Gantenbein	Office fédéral des routes (OFROU), Ittigen
Stefan Giger	vpod Nahverkehr, Zurich
Heinz Gutscher	Institut de psychologie de l'Université de Zurich
Peter Hutzli*	economiesuisse (Fédération des entreprises suisses), Zurich
Daniela Lehmann	Association Transports et Environnement (ATE), Berne
René Longet	Président d'Équiterre, membre du comité directeur de TA-SWISS
Christophe Matas	Centre de compétences en urbistique de Martigny (CREM)
Thomas Pfisterer	Conseiller national PRD AG
Peter Saner	Swiss Retail Federation, Berne
Rudolf Zumbühl	Touring Club Suisse (TCS), Vernier

* À partir de juin 2004 : Gregor Kündig, Fédération des entreprises suisses (economiesuisse), Zurich.

Le rapport reflète les discussions avec les citoyen(ne)s sélectionnés au hasard. Il ne représente pas la position des personnes et des institutions membres du groupe d'accompagnement.