

## **Road Pricing: Stand der Diskussion in der Schweiz Bundesrat erachtet Road Pricing als zukunftssträchtigen Ansatz**

Die positiven Ergebnisse des Road Pricing Versuchs in Stockholm und der in London eingeführten Stauabgabe haben grosse Beachtung gefunden. In beiden Städten sind die Staus und der Verkehr massiv zurückgegangen. Die Bundesämter für Raumentwicklung (ARE) und Strassen (ASTRA) haben im Rahmen eines Werkstattgesprächs über den Stand der Dinge, die technische und juristische Machbarkeit des Verkehrslenkungsinstruments Road Pricing in der Schweiz informiert. (Sprache: de, en und fr)

### Weitere Informationen:

The Stockholm Trials (Englisch)

<http://www.stockholmsforsoket.se/templates/page.aspx?id=183>

## **Péage routier: état des discussions en Suisse Le road pricing envisagé comme une possible solution d'avenir**

Les résultats positifs du *road pricing* mis en place à Londres, puis récemment à Stockholm, ont suscité en Suisse un vif intérêt. Dans les deux villes, les premiers bilans font clairement état d'une diminution sensible du trafic et des bouchons. L'Office fédéral du développement territorial (ARE) et l'Office fédéral des routes (OFROU) ont organisé un atelier sur le sujet, dans le cadre duquel ont été discuté les aspects techniques, juridiques et la faisabilité, en Suisse, de mesures s'apparentant au *road pricing*. (langue : français, anglais, allemand)

### Pour plus d'informations:

The Stockholm Trials (Englisch)

<http://www.stockholmsforsoket.se/templates/page.aspx?id=183>

16.10.2006

<http://www.mobilservice.ch>

Mobilservice Redaktion: Andreas Blumenstein und Julian Baker  
c/o Büro für Mobilität AG  
Hirschengraben 2 | 3011 Bern | Tel.: +41 (0)31 311 93 63

[redaktion@mobilservice.ch](mailto:redaktion@mobilservice.ch)

Mobilservice Administration: Ursula Gertsch  
c/o Rundum-mobil  
Buchholzstrasse 7a | 3604 Thun | Tel.: +41 (0)33 334 00 25

[info@mobilservice.ch](mailto:info@mobilservice.ch)



## Péages routiers: où en est le débat en Suisse?

**A Stockholm, une votation portera prochainement sur l'introduction définitive d'un péage routier dans cette ville. Les résultats positifs de l'essai suédois et de la taxe anti-engorgements introduite à Londres ont soulevé un vif intérêt. Dans ces deux villes, la circulation et les encombrements ont marqué un recul considérable. Lors d'une rencontre d'information, l'Office fédéral du développement territorial (ARE) et l'Office fédéral des routes (OFROU) ont fait le point sur les travaux en cours et sur la faisabilité technique et juridique des péages routiers comme instruments de régulation du trafic.**

Les expériences positives menées à l'étranger ont ranimé en Suisse le débat sur les péages routiers. Plusieurs interventions parlementaires ont demandé à la Confédération de lancer les analyses juridiques et techniques nécessaires pour l'éventuelle introduction de péages routiers. Car la Constitution fédérale stipule que l'utilisation des voies publiques est gratuite. Le Parlement peut accorder des dérogations, ce qu'il a fait jusqu'à présent dans un seul cas, celui du tunnel routier du Grand Saint-Bernard.

### D'abord les villes et les agglomérations

Dans sa réponse à l'interpellation Walker, le Conseil fédéral estime que les péages routiers (ou road pricing), réalisables à moyen ou long terme, constituent une solution intéressante et prometteuse - pouvant en particulier contribuer à résoudre les problèmes de circulation dans les villes et les agglomérations. Selon les évaluations du DETEC, c'est dans ces espaces urbains que se concentrent les difficultés liées au trafic, avec 85 à 90% des engorgements. Or l'analyse juridique effectuée par l'Office fédéral de la justice (OFJ) a conclu que l'autorisation de péages routiers dans ces zones n'entraîne pas dans le champ de compétence du Parlement. L'introduction de redevances routières sous cette forme nécessiterait donc - comme ce fut le cas pour la RPLP et la vignette autoroutière - de modifier la Constitution.

La nature et la forme des adaptations requises par la mise en place de péages routiers, ainsi que d'autres questions incidentes, sont actuellement traitées plus en détail. Le Conseil national a notamment chargé l'ARE d'établir un rapport sur l'introduction d'un péage routier. Par ailleurs, dans le cadre du projet de recherche "Mobility Pricing", l'OFROU se penche sur les redevances d'utilisation pour les transports publics et privés, envisagées pour influencer la demande de mobilité. Les premiers résultats intermédiaires seront présentés lors de la Journée de la plate-forme suisse dédiée à la télématique des transports (its-ch), qui se tiendra le 1er décembre à Olten.

### Renseignements

Christian Küng, vice-directeur de l'ARE

téléphone 031 322 55 68

Ueli Balmer, chef suppléant de la section Politique des transports ARE

téléphone 031 324 97 35

Service de presse de l'OFROU

téléphone 031 324 14 91

Berne, 15.09.2006

Office fédéral du développement territorial ARE

Office fédéral des routes OFROU



Péages routiers et tarification la mobilité en Suisse – État de la question (49 kb)



**URL:** <http://www.are.admin.ch/are/fr/medien/mitteilungen/03761/index.html?PHPSESSID=fedf5d0fcf4a1228ccd94a9357d7f558>



# Péages routiers et tarification de la mobilité en Suisse – État de la question

## *Partie 1: Péage routier*

### **Le principe constitutionnel d'exemption de taxes**

L'art. 82, al. 2 de la Constitution fédérale stipule l'exemption de taxes pour l'usage des routes publiques. Cette disposition tire son origine des anciens péages perçus autrefois sur les routes et les ponts et qui ont été ressentis comme une entrave à la circulation. C'est la raison pour laquelle la constitution de 1848 prévoyait déjà leur suppression.

### **L'exception qui confirme la règle**

Mais ce principe n'a pas une valeur absolue et la Constitution reconnaît explicitement à l'Assemblée fédérale la compétence d'autoriser des exceptions. La seule dérogation actuellement en vigueur est le tunnel routier du Grand Saint-Bernard, qui relie le Bas-Valais à l'Italie (vallée d'Aoste). L'exception s'explique ici en partie par l'usage largement répandu des péages sur ce genre d'ouvrages en Italie. Des dérogations d'une certaine importance ne peuvent pas être accordées par le Parlement ; elles nécessitent une base constitutionnelle spécifique. C'est le cas aussi bien de la redevance sur les routes nationales (vignette autoroutière, art. 86, Cst) que de la redevance sur le trafic des poids lourds (art. 85 Cst.). Toutes deux sont issues de propositions élaborées dans le cadre de la conception globale des transports.

### **Évolution récente**

L'aggravation constante des problèmes de circulation dans les agglomérations et les expériences positives faites avec les redevances en Suisse et à l'étranger (RPLP en Suisse, taxes anti-congestion à Londres et à Stockholm) ont redonné de l'importance à la question. Diverses interventions parlementaires en témoignent:

- initiative parlementaire Allemann, du 19 décembre 2003, «Simplifier l'introduction de péages urbains»
- interpellation Walker, du 16 mars 2004, «Financement des transports. État des lieux», qui envisage notamment la possibilité de percevoir des taxes sur les transports
- postulat de la Commission des transports et des télécommunications du Conseil national, du 16 novembre 2004 «Instaurer le péage urbain», demandant au Conseil fédéral de présenter un rapport sur l'opportunité de l'introduction d'un péage routier, et le cas échéant à quelles conditions et sous quelle forme.

### **Position du Conseil fédéral**

Le Conseil fédéral a présenté sa position dans la réponse à l'interpellation Walker: *Le «road pricing», réalisable à moyen ou long terme constitue une solution intéressante et*



*prometteuse. Il permet de gérer le trafic de manière conforme au principe de causalité selon différents facteurs (par ex. temps, lieu, kilomètres parcourus, embouteillages). Des exemples de l'étranger ainsi que la redevance poids lourds liée aux prestations en Suisse sont autant de preuves que de telles redevances sont réalisables sur le plan technique et de l'exploitation et que si elles ont été bien conçues elles peuvent même être acceptées sur le plan politique. Compte tenu des grands problèmes du trafic et du manque de moyens disponibles pour la modernisation des infrastructures de transport, le Conseil fédéral privilégie à moyen terme les solutions de road pricing pour les villes et les agglomérations. À plus long terme, un road pricing couvrant l'ensemble du territoire suisse constituerait également une solution, le cas échéant en remplacement partiel des redevances routières actuelles. Dans ce cas, il faudrait absolument trouver un accord avec les pays voisins tant sur le plan technique qu'en ce qui concerne le montant de la redevance. Il faut savoir qu'aujourd'hui en Suisse aucune disposition constitutionnelle n'est prévue pour le road pricing. Le Parlement peut toutefois accorder des dérogations et l'a d'ailleurs déjà fait (par exemple pour le tunnel routier du Grand Saint-Bernard).*

### **Pourquoi un péage routier?**

Le péage routier est un moyen de gestion ciblée du trafic. Il permet une meilleure répartition du trafic, dans l'espace et dans le temps, sur la surface routière à disposition, et son harmonisation avec l'offre des transports publics, et ainsi une utilisation optimale des infrastructures de transport existantes. Il réduit par là le besoin en constructions nouvelles coûteuses et dégage des moyens financiers pour l'établissement, l'entretien et l'exploitation des infrastructures de transport.

### **Formes de péage routier**

La forme concrète du péage routier à percevoir varie d'un cas à l'autre en fonction de divers facteurs:

- **but de la redevance:** les buts essentiels sont la gestion et le financement des transports. Les taxes anti-embouteillages perçues à Londres et à Stockholm sont des exemples typiques de péage servant avant tout à la gestion du trafic. Les péages autoroutiers perçus en Italie et en France sont d'abord destinés au financement des infrastructures routières. Mais ces objectifs se recouvrent généralement, comme le montre l'exemple de la RPLP.
- **redevance forfaitaire ou liée à une prestation:** la redevance peut être perçue sous forme de forfait pour une durée déterminée (exemple: redevance sur les routes nationales) ou en fonction d'une prestation (selon la distance parcourue, le poids ou les émissions), comme c'est le cas pour la RPLP. Mais ici aussi, les deux composantes peuvent s'interpénétrer. La taxe anti-embouteillages perçue à Londres est en soi une redevance forfaitaire puisqu'elle est prélevée une fois par jour indépendamment de la distance parcourue; mais la durée est si courte que la composante prestation joue aussi un rôle.
- **validité spatiale:** plusieurs formes sont possibles: perception d'une redevance pour un tronçon routier (péage du tunnel du Grand Saint-Bernard), pour une ville (Stockholm) ou



pour des parties d'une ville (Londres), pour l'ensemble d'un pays (RPLP). Le péage peut s'appliquer à toutes les routes ou seulement à certaines catégories (en particulier les autoroutes).

- **usagers:** la redevance peut s'appliquer à tous les véhicules à moteur ou seulement à certaines catégories. La distinction la plus fréquente s'opère entre les voitures de tourisme d'une part et les poids lourds d'autre part. Le montant de la redevance est généralement fonction du poids ou de la dimension du véhicule.

La tendance actuelle montre une double évolution: premièrement l'introduction de péages urbains sur des territoires délimités pour les voitures privées (Londres, Stockholm), deuxièmement des taxes d'utilisation applicables au trafic lourd dans l'ensemble d'un pays (Suisse, Allemagne, Autriche).

### **Expériences recueillies**

L'effet des taxes pour l'utilisation des routes sur la gestion du trafic est avéré. À Londres, la taxe anti-congestion a entraîné une réduction du trafic d'environ 20%, tandis que les embouteillages ont diminué de 30%. Les résultats des essais effectués à Stockholm sont encore plus manifestes: selon des analyses provisoires (durée d'essai de janvier à juillet 2006), et malgré la modicité de la taxe, le trafic a diminué de 20 à 25% et les embouteillages de 30 à 50%. Le modèle appliqué à Stockholm doit peut-être sa plus grande efficacité à sa forme plus nuancée: en effet, les tarifs y sont échelonnés en fonction de l'heure et sont perçus au franchissement d'un cordon tracé autour de la ville, tandis qu'à Londres, le montant est forfaitaire pour la journée, et de cinq livres au début, il a passé maintenant à huit livres (onze, respectivement 18 francs suisses).

Malgré un prix moins élevé qu'à Londres, avec une limite supérieure fixée à environ dix francs par jour, le système adopté à Stockholm exerce davantage d'effets sur le trafic. Quant aux effets des péages sur l'économie, ils sont controversés. Les petits commerçants londoniens se plaignent d'une baisse de leur chiffre d'affaires, alors que l'essai effectué à Stockholm n'a pas donné lieu à pareille observation. Dans les deux cas, il y a un point délicat: le coût de la perception. À Londres, ce coût équivalait au début à la moitié des recettes. Cette situation s'explique principalement par la part importante des dépenses pour le contrôle. Des mesures ont été prises depuis pour en rationaliser l'exécution et ainsi améliorer le rapport coûts-avantages. Les autorités de Stockholm prévoient – compte tenu des dépenses pour les transports publics, pour un montant de 600 millions de francs – que les coûts d'investissement seront couverts par les produits dans un délai de quatre ans.

L'introduction de la RPLP a eu elle aussi des effets positifs. Jusqu'en 2000, les prestations de transport routier par les poids lourds étaient en augmentation. Au cours des quatre premières années dès l'entrée en vigueur de la RPLP, le trafic a diminué de 7%. Il faut toutefois faire remarquer que ce renversement de tendance a également été favorisé par le relèvement de la limite de poids. Contrairement à la situation observée à Londres et à Stockholm, la RPLP présente un très bon rapport coûts-avantages. Les coûts de perception



représentent seulement 8% des recettes et devraient baisser à 5-6% l'après amortissement des investissements de lancement.

L'effet d'un péage routier est essentiellement dépendant de la forme concrète de la redevance perçue, comme le montrent les expériences faites avec la redevance sur les autoroutes en Suisse et avec l'Eurovignette (redevance forfaitaire imposée aux poids lourds dans certains États membres de l'Union européenne). Dans l'un et l'autre cas, il s'agit d'un montant relativement avantageux, perçu sous forme de forfait annuel et dont les effets sur le volume du trafic routier ne peuvent pas être démontrés.

### **Compatibilité avec le principe de justice sociale**

«Les péages urbains sont anti-sociaux: il n'y a plus que les riches qui pourront se permettre de rouler en voiture ». Ainsi formulée sans aucune nuance, pareille assertion n'est pas soutenable. Les premiers résultats du projet de recherche «Mobility Pricing» le démontrent. Quelques observations à ce sujet:

- les personnes plus aisées roulent davantage en voiture et sont donc, en chiffres absolus, plus fortement touchées par l'introduction d'une redevance liée aux prestations;
- parmi les couches les moins aisées de la population, la part des ménages sans voiture est nettement supérieure à celle observée parmi les couches favorisées; les personnes moins aisées tireront donc profit de l'introduction d'une taxe si les recettes en sont affectées aux transports publics.

Selon la forme de redevance, les personnes les moins aisées pourraient donc faire partie des gagnants du système. Mais inversement, il faut faire remarquer que pour les ménages moins aisés, la charge supplémentaire est proportionnellement plus lourde. En outre, une compensation sous la forme d'une suppression de l'impôt sur les véhicules à moteur profiterait plutôt aux couches les plus aisées, lesquelles, possédant plus de voitures, bénéficieraient d'un allègement plus important. En fin de compte, la réponse à la question de la compatibilité des péages urbains avec le principe d'équité sociale dépend de la forme concrète de la redevance.

### **Comparaison avec d'autres approches**

La principale alternative au péage routier est l'augmentation de l'impôt sur les huiles minérales, dont la perception est simple et la mise en œuvre peu coûteuse. Elle constitue en outre un moyen de réduire les émissions de dioxyde de carbone, et pour cette raison fait aussi l'objet d'un débat actuellement. Mais comparé au péage routier, l'impôt sur les huiles minérales n'offre que des possibilités réduites de gestion du trafic: son effet n'est pas ciblé, mais dispersé (effet d'arrosoir). L'impôt sur les huiles minérales soulève encore le problème du tourisme du carburant, qui restreint la marge d'action pour une adaptation de l'impôt.

### **Perspectives**

Le point essentiel du débat porte sur le moyen de remédier, par l'introduction de péages routiers, aux problèmes de trafic dans les villes et les agglomérations, là où ces problèmes présentent leur acuité maximale. Selon les analyses du DETEC, 85-90% des embouteillages



se produisent dans des agglomérations. Quant à l'autre objectif principal de l'introduction de péages routiers (le financement des transports), il ne joue pas de rôle prépondérant en Suisse, parce que le système actuel de redevances y couvre suffisamment le financement des routes et de plus en plus aussi de l'infrastructure des transports publics. Mais l'évolution future risque de compromettre les recettes de ces redevances, d'une part pour des raisons démographiques et d'autre part en raison de l'augmentation du prix du pétrole et des carburants. Car dans l'hypothèse d'une augmentation constante du prix des carburants, on escompte moins un fléchissement de la croissance du trafic qu'une utilisation toujours plus importante de véhicules à moindre consommation ou à système de propulsion alternatif (employant des énergies non soumises à l'impôt sur les huiles minérales). La diminution de la consommation de carburant et des prestations de transport ferait baisser les recettes. À long terme, le péage routier est donc une option possible pour remplacer partiellement ou totalement les redevances actuelles. D'ici à cette échéance (dans une vingtaine d'années), les coûts techniques seront sans doute contenus dans des proportions raisonnables. Et le système présente un avantage considérable: la possibilité de gérer efficacement l'espace routier. Mais la mise en œuvre des scénarios évoqués n'est possible que moyennant des modifications constitutionnelles. L'étude effectuée par l'Office fédéral de la justice en relation avec la rédaction du rapport demandé par le Conseil national a en effet établi, et sans équivoque, que la compétence de l'Assemblée fédérale, telle qu'elle est prévue à l'art. 82, al. 3 de la Constitution fédérale, d'octroyer des dérogations, ne s'applique qu'à des ouvrages particuliers, tels des ponts ou des tunnels. Le seul cas où le Parlement ait fait usage de cette compétence concerne précisément un tunnel routier (Grand Saint-Bernard). Le Parlement est libre dans l'appréciation juridique de cet article constitutionnel, et il pourrait donner une interprétation plus large de la clause d'exception. Si la réflexion se poursuit dans le sens des options esquissées, deux voies sont possibles:

1. Une extension de la clause d'exception, incluant par exemple explicitement dans les compétences du Parlement l'introduction de péages routiers dans les villes et les agglomérations. Cette solution permettrait d'assurer un traitement uniforme des demandes.
2. Si le système du péage routier est autorisé à une large échelle, il est souhaitable de renoncer au principe d'exemption de taxe au profit de l'introduction explicite d'une autorisation générale des redevances sur l'utilisation des routes pour tous les véhicules à moteur.

Les problèmes techniques et juridiques sont traités en détail dans le cadre de la préparation du rapport sur l'instauration de péages urbains et du projet de recherche «Mobility Pricing». Le rapport, en voie d'achèvement, sera soumis au Conseil fédéral cette année encore.

## ***Partie 2: «Mobility Pricing» (tarification de la mobilité)***

### **Etat actuel**

Les modèles d'avenir pour le financement des transports font partie des priorités de la stratégie de recherche du DETEC dans le domaine des routes pour la période 2004-2007.





Le but du programme de recherche «Mobility Pricing» est de parfaire notre connaissance de l'effet que des mesures relatives aux prix peuvent exercer sur la mobilité. Le thème de la recherche va bien au-delà du péage routier, objet de nombreux débats, et comprend également les taxes de stationnement et la structure des prix des transports publics. Lancé par l'OFROU en collaboration avec des associations spécialisées, ce projet de recherche apportera de nouvelles connaissances sur les mécanismes à l'œuvre dans la zone à l'intersection entre financement et gestion des transports. Il fera apparaître les liens entre le péage routier et l'ensemble du problème de la formation des prix de transport, offrant ainsi des éléments de débat objectifs.

### **Définitions: «Mobility Pricing» (tarification de la mobilité) et «Road Pricing» (péage routier)**

- «Mobility Pricing»: redevances sur l'utilisation (transports publics et transports individuels motorisés) perçues dans le but d'agir sur la demande de mobilité.
- «Road Pricing»: redevances perçues pour l'usage de certaines routes dans le but d'agir sur la demande de transports, sur le comportement en matière de transports et sur le financement des transports.

La tarification de la mobilité («Mobility Pricing») poursuit essentiellement deux objectifs: 1.) financer l'infrastructure ou l'exploitation des transports, 2.) agir sur la demande, tant au sein d'un même mode de transport que dans le comportement intermodal.

Le péage routier est un des instruments de la tarification de la mobilité. Le projet de recherche effectue aussi des comparaisons avec d'autres instruments et étudie les interactions. De même, la tarification de la mobilité est comparée aux autres instruments de la gestion et du financement des transports (redevances sur les carburants, impôt sur les véhicules à moteur). Mais pour ce qui concerne les instruments qui existent déjà, le projet ne les examine que pour leurs relations.

### **Contenu du projet de recherche**

L'objectif est de répondre aux questions suivantes:

- En quoi la tarification de la mobilité peut-elle contribuer à la maîtrise des problèmes de trafic et en quoi ne le peut-elle pas?
- Dans quel but doit-on ou veut-on introduire une tarification de la mobilité ?
- Est-il imaginable en Suisse d'introduire, en plus des taxes de stationnement pour le trafic immobilisé, des péages routiers pour le trafic en mouvement, et si oui, sous quelle forme ?
- Quelles dépenses la tarification de la mobilité entraîne-t-elle (en termes de coût, de temps, de technique, d'exploitation et de droit)?

Pour atteindre le but du programme, dix projets ont été mis au concours, dans les domaines suivants:



1. Admissibilité de la tarification de la mobilité et importance pour le financement des transports
  - Admissibilité de la tarification de la mobilité
  - Importance de la tarification de la mobilité pour le financement futur des transports
  - Importance des essais-pilotes de tarification de la mobilité
2. Bases du modèle et vérification
  - Prise en compte des coûts de déplacement dans la modélisation du comportement en matière de mobilité
  - Effets de péages fixes et dynamiques sur le comportement tactique des usagers des transports individuels motorisés et des transports publics
  - Effets de la tarification de la mobilité sur l'organisation du territoire et sur le comportement en matière de mobilité
3. Aspects techniques, exploitation et organisation de la tarification de la mobilité
  - Aspects techniques et économiques de la tarification de la mobilité
  - Organisation et aspects juridiques de la tarification de la mobilité
  - Effets du système de télépéage européen sur la Suisse (Directive 2004/52/CE du Parlement européen et du Conseil concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier)
4. Direction du projet

### **État des travaux**

Une organisation de projet a été constituée pour le suivi des travaux. Sous la pression des autorités politiques, qui souhaitent avoir rapidement une réponse aux questions que soulèvent les péages routiers, un calendrier très serré a été établi. Il permettra de présenter les résultats au printemps 2007. Le coût total est de 1,8 million de francs, dont 300'000 francs prévus pour les sondages auprès de la population (comportement en matière de mobilité et disposition à payer la taxe). Les bases ainsi réunies seront utiles à l'ensemble de la planification des transports. La réponse à plusieurs questions peut être déduite des systèmes prévus ou déjà introduits à l'étranger. Les chercheurs ont donc soigneusement dépouillé la littérature spécialisée étrangère, et cela en tenant compte non seulement des essais réussis, mais aussi des échecs et des essais interrompus.

La plupart des sondages sont terminés. Cinq scénarios ont été établis qui décrivent et modélisent la situation possible en Suisse vers 2030. Ils présentent les variations possibles pour divers éléments de la tarification de la mobilité, en particulier les péages routiers et les autres instruments de financement des transports. Les différents projets de recherche procèdent à une évaluation des scénarios selon les critères suivants:

- questions liées à l'acceptation par la population



- effets sur les comportements de mobilité
- effets comparés sur le financement: péages, redevances sur les carburants, impôts sur les véhicules à moteur
- effets sur l'économie globale
- questions juridiques, modifications à apporter à la loi
- protection des données et de la personnalité
- questions liées à la gestion du trafic
- compatibilité avec l'Europe
- essais-pilotes et essais de grande envergure: oui ou non? comment? où?

Les chercheurs sont actuellement en train de définir les états de référence pour le modèle de trafic voyageurs sur l'ensemble de la Suisse et les différents scénarios. Le modèle permettra d'énoncer des conclusions au niveau suisse sur les effets de la tarification de la mobilité, sous la forme de données de référence. Le tout donnera une idée de la forme que pourrait prendre en Suisse le passage du système de financement des transports au système de financement par les usagers.

### **Perspectives**

Les résultats provisoires seront présentés et discutés lors de la journée technique *its-ch* du 1<sup>er</sup> décembre 2006 à Olten, consacrée à la télématique des transports. Cette journée technique, qui réunit des institutions partenaires de la télématique des transports (venant des domaines de la recherche, de la planification, de l'industrie, des associations spécialisées et de l'administration) permettra un débat sur les résultats obtenus jusqu'ici dans le programme de recherche «Mobility Pricing».