

**Touring Club Schweiz**

Ch. de Blandonnet 4

Case postale 820

1214 Vernier GE

www.tcs.ch

Service politique

Tél +41 58 827 27 21

Mobile +41 79 777 83 27

Fax +41 58 827 51 24

gerard.metrailler@tcs.ch

Gouvernance politique 2016 - 2020

Le TCS, davantage encore que d'autres entreprises, organisations ou institutions, est étroitement intégré dans son environnement social. Son influence ne se limite donc pas à ses offres et à ses prestations de services, mais s'étend à ses partenaires, à ses sociétaires, à ses collaborateurs ainsi qu'au grand public en général. Le TCS doit donc se demander pourquoi et surtout comment il entend s'engager dans le domaine politique. La gouvernance constitue donc l'épine dorsale de son action politique.

1) Intérêt général

Les objectifs politiques du TCS sont définis en fonction des besoins de ses sociétaires et des responsabilités générales du Club, en prenant en compte l'intérêt général.

Conformément à l'art. 2 al. 1 de ses Statuts, le TCS tient compte de l'intérêt général. Cet intérêt consiste fondamentalement dans la garantie du libre choix du moyen de transport ainsi que dans la préservation d'une bonne desserte de base en infrastructures de transport, en tenant compte des principes de durabilité et de causalité. La participation des sociétaires à la formation de l'opinion vise à identifier plus précisément les besoins et les intérêts des membres, ainsi qu'à entretenir un bon contact avec la base. Dans l'idéal, les sociétaires participent au processus. Les sociétaires peuvent s'adresser directement au service politique pour les affaires fédérales, et à leur section pour les affaires cantonales ou communales. Le TCS s'efforce en continu d'apporter des améliorations et attache dès lors une importance considérable aux courriers et messages de ses sociétaires, relatifs aux activités politiques du Club.

Le TCS définit ses objectifs politiques sur le long terme. Il s'efforce d'optimiser l'accès de tous à la mobilité et, ce faisant, de minimiser les répercussions négatives de la mobilité et de l'absence de mobilité sur la société en général. Il entend constituer une force politique de référence incontournable dans le domaine de la mobilité.

2) Plus-value

Les prestations politiques du TCS constituent une plus-value pour les sociétaires du Club.

Aux termes de l'art. 2 al. 1 de ses Statuts, le TCS « a pour but de sauvegarder les droits et les intérêts de ses sociétaires dans la circulation routière et dans le domaine de la mobilité en général ». Son engagement consiste à soutenir les mesures prises, à exercer une influence sur les prises de décisions, à rechercher et à proposer des solutions dans le domaine politique, afin de renforcer la mobilité de ses sociétaires. Si les objectifs politiques du TCS sont réalisés, ils apportent une plus-value à ses sociétaires, notamment de par la limitation de la taxation et l'amélioration des infrastructures.

3) Politique factuelle

Tout en gardant son indépendance, le TCS collabore avec divers partenaires et acteurs politiques. Il tire profit de l'expérience acquise dans le cadre de ses activités pour fonder son argumentation sur une base objective.

Le TCS participe activement aux procédures de consultation de la Confédération.

Le TCS s'exprime sur des questions politiques concrètes de son domaine d'activités, qui est défini dans ses Lignes directrices et concerne les intérêts du Club et de ses sociétaires. Son activité politique est menée sous le sceau des principes de l'intégrité, de l'équité, du sens des responsabilités et de la transparence.

Dans l'optique de la promotion d'un esprit Club, le TCS évite, dans le cadre du processus de formation de l'opinion, toute exclusion de membres pensant différemment. Pour la préparation de ses prises de position, il se fonde sur des données et des faits, ainsi que sur un processus de



décision bénéficiant d'une large assise démocratique. Dans tous les cas, son attitude est claire, bien et intégralement fondée. Pour ce faire, il s'appuie sur son expérience.

Par ailleurs, le TCS collabore avec tout un éventail de partenaires et acteurs politiques. Il met à leur disposition ses compétences et son expérience pour la recherche de solutions dans son domaine d'activités. Il diligente ainsi des études et participe au développement des connaissances ainsi qu'à l'élaboration des informations de fond. Il se considère comme un partenaire constructif et expert, pour les organes étatiques ainsi que pour des organisations ou entreprises.

4) Instruments politiques

Le TCS peut recourir à tous les moyens démocratiques nécessaires, y compris les référendums et les initiatives. Il peut également communiquer des recommandations de vote et s'engager dans le cadre de campagnes et d'élections.

D'une manière générale, l'engagement politique du TCS est fonction de l'importance de la problématique. Dans le cadre de son activité politique, le TCS peut recourir à tous les moyens démocratiques disponibles pour atteindre ses objectifs. Seules les organisations, qui sont en mesure de lancer des initiatives ou des référendums et de mener des campagnes de votations, sont en mesure d'apporter une contribution crédible à la prise de décision. Les compétences en matière d'initiatives et de référendums, définies à l'art. 12 al. 2 des Statuts, constituent donc une condition préalable à l'activité politique du Club. En général, le TCS soutient les initiatives auxquelles il a pu participer. Il peut soutenir financièrement les campagnes de votations pour lesquelles il s'engage activement.

Il peut également émettre des recommandations de vote à l'intention de ses sociétaires et de l'électorat concernant des projets concrets qui relèvent du domaine de sa propre activité politique. Les positions du TCS servent généralement à forger l'opinion publique.

5) Soutien aux campagnes électorales

Le TCS ne fait pas de politique partisane, mais peut, à la demande des sections, soutenir des membres des organes internes du TCS dans le cadre d'élections. L'utilisation des données des sociétaires à des fins électorales n'est pas autorisée.

En matière de représentation des intérêts, de bons contacts avec le pouvoir législatif et avec le pouvoir exécutif sont indispensables. D'une part, ces contacts permettent de faire porter les thèmes qui préoccupent le TCS vers les organes décisionnels pour discussion. D'autre part, les politiciens exercent une influence sur le débat public, qui peut venir compléter les campagnes de sensibilisation du TCS. La présence de décideurs qui partagent les intérêts du TCS accroît la portée de l'engagement politique factuel du Club. Cela apporte une plus-value directe à tous les sociétaires. Le TCS peut dès lors, dans un cadre prédéfini, apporter son soutien aux candidates et candidats. Un possible soutien du Siège central n'est envisageable qu'en cas d'élections fédérales. Seules les sections sont compétentes au niveau cantonal.

6) Structure démocratique

La structure démocratique du TCS garantit une représentation équitable des intérêts de ses sociétaires, à tous les niveaux de la Confédération.

Aux termes des art. 25 et 26 des Statuts, les sections sont juridiquement autonomes et « réalisent sur leurs territoires le but du TCS, en harmonie avec l'activité du siège central, par les moyens qui paraissent les mieux appropriés aux données régionales. » Le TCS est constitué en sections et dispose donc d'une structure démocratique correspondant à la conception suisse de l'Etat. Cette structure permet au Club de représenter l'ensemble de ses sociétaires. Cela apporte non seulement une légitimité à ses interventions politiques, mais leur confère aussi un poids correspondant.

Ces activités aux échelons local et régional sortent clairement renforcées par l'engagement du TCS au niveau fédéral.



7) Unité de doctrine

Les communiqués officiels du TCS se font selon les compétences définies, se basent sur ses Lignes directrices et respectent le principe d'unité de doctrine.

La structure fédéraliste ne doit pas compromettre la cohésion et l'unité de l'institution. Le TCS s'efforce de maintenir son unité dans tous les services et questions nationales d'importance. Ce principe doit toutefois être appliqué avec pragmatisme, afin que l'exploitation du TCS sous forme fédérale demeure possible. L'orientation précise du TCS est définie dans ses Lignes directrices politiques, qui forment la base commune des prises de position adoptées par le Club central et ses sections.

Les organes décisifs du TCS dans le domaine politique sont l'Assemblée des délégués, le Comité politique et le Conseil d'administration. Sur le plan opérationnel, les actions politiques sont dirigées par le Président central. Celui-ci est élu par l'Assemblée des délégués et représente le Club vers l'extérieur, en Suisse comme au niveau international.

Le Service politique réalise les actions politiques du Club selon les décisions de ses organes. Dans le domaine politique, il est chargé de coordonner l'activité de tous les services de l'administration centrale. La plate-forme Public Affairs l'aide dans ce travail. Ce réseau assure la coordination et le flux d'information entre la centrale, les sections et les sociétaires.



Lignes directrices politiques 2016 - 2020

I. Fondements de l'activité politique

Le but statutaire (art. 2 des statuts) du TCS consiste notamment dans la sauvegarde des droits et des intérêts des membres dans les domaines de la circulation routière et de la mobilité en général. La défense des intérêts au niveau politique en fait partie depuis le début. Le TCS doit dûment tenir compte de l'intérêt général.

Selon l'art. 12, al. 2, let h, l'Assemblée des délégués promulgue des Lignes directrices dans le domaine de la politique de la mobilité. Les Lignes directrices politiques fixent les principes politiques du TCS et déterminent le cadre de l'engagement politique du Conseil d'administration. Ce dernier met en œuvre les Lignes définies (art. 18, al. 9, let d des statuts).

Il convient de relever que la décision relative au lancement d'initiatives et de référendums appartient à l'Assemblée des délégués (art. 12, al. 2, let g des statuts).

Dans le cadre de son engagement politique, le TCS s'oriente sur les principes suivants :

- **Libre choix du moyen de transport**

Le droit au libre choix du moyen de transport découle du droit fondamental lié à la liberté économique. Celui qui recourt à une prestation de transport doit pouvoir choisir librement, sans intervention étatique, parmi les modes et moyens de transport privés ou collectifs.

- **Infrastructures adaptées à la demande**

Les infrastructures doivent répondre aux besoins de la population et de l'économie. A cet égard, il convient de tenir compte de la situation géographique particulière de la Suisse, au centre de l'Europe, des réalités topographiques spéciales, ainsi que des attentes aux niveaux social, écologique et économique.

- **Utilisation économique des ressources**

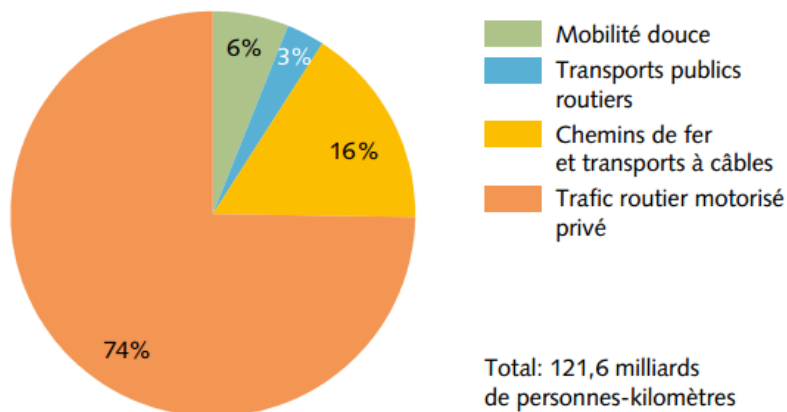
Une politique des transports libérale vise une utilisation opportune et économique des ressources financières. Les principes d'efficacité, de causalité et de proportionnalité doivent être pris en compte lors de chaque décision dans le domaine de la politique des transports.



II. Résumé de la situation

L'infrastructure routière en général et le transport routier motorisé en particulier assurent de loin la part la plus importante en matière de transport de personnes et de marchandises. A lui seul, le transport individuel motorisé représente une prestation de près de 90 milliards de personnes-kilomètres. Entre 1970 et 2011, il a connu un quasi doublement de sa prestation de transport. Une hausse qui s'est avérée particulièrement forte durant les années 70 et 80. Le transport routier motorisé présente une plus-value énorme pour la société et l'économie. Quant au bénéfice lié aux transports, il est nettement plus important que ses coûts globaux. Les transports représentent en matière d'emploi et de création de richesses une branche économique de premier ordre. Sur le plan monétaire, l'excédent de bénéfices représente une valeur de 3 à 8 milliards de francs par an.

Le graphique suivant montre la part du trafic motorisé privé à l'ensemble de la prestation pour tous les modes de transport.



Source: OFS

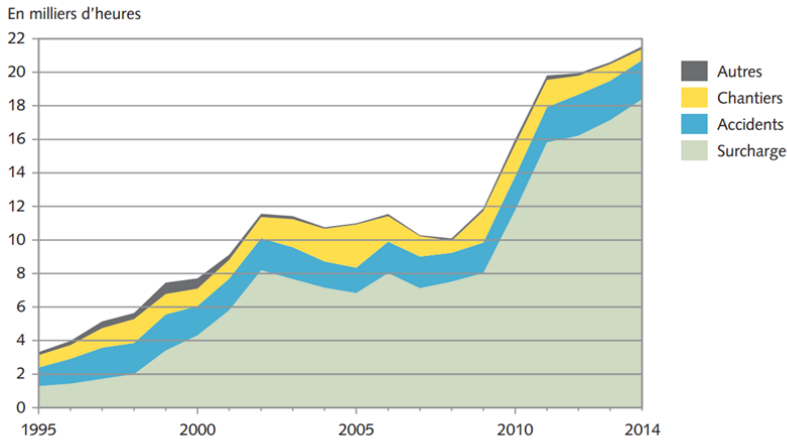
© OFS

Les principaux facteurs de croissance de la mobilité sont la hausse démographique, d'une part, et l'augmentation de la prospérité d'autre part. La demande de mobilité est accrue du fait de la pénurie de logement et du niveau élevé des prix de l'immobilier qui en résulte, notamment dans les grandes agglomérations. Les emplois étant souvent concentrés dans les centres urbains, la distance entre le lieu de résidence et de travail a tendance à s'allonger. La densification souhaitée au niveau politique en matière d'aménagement a pour effet de concentrer pour l'essentiel la demande de mobilité sur l'axe principal du Plateau (A1) et dans les agglomérations.

Les investissements dans l'infrastructure routière, notamment dans les routes nationales, ont été négligés de manière coupable depuis la fin des années 90. Compte tenu de l'importance de l'infrastructure de transport pour la prospérité de notre pays, la cohésion nationale et pour une politique régionale équilibrée, ce constat est préoccupant.



Le graphique suivant montre la hausse importante des heures d'embouteillages sur les routes nationales, principalement à cause des surcharges de trafic (source : OFS).

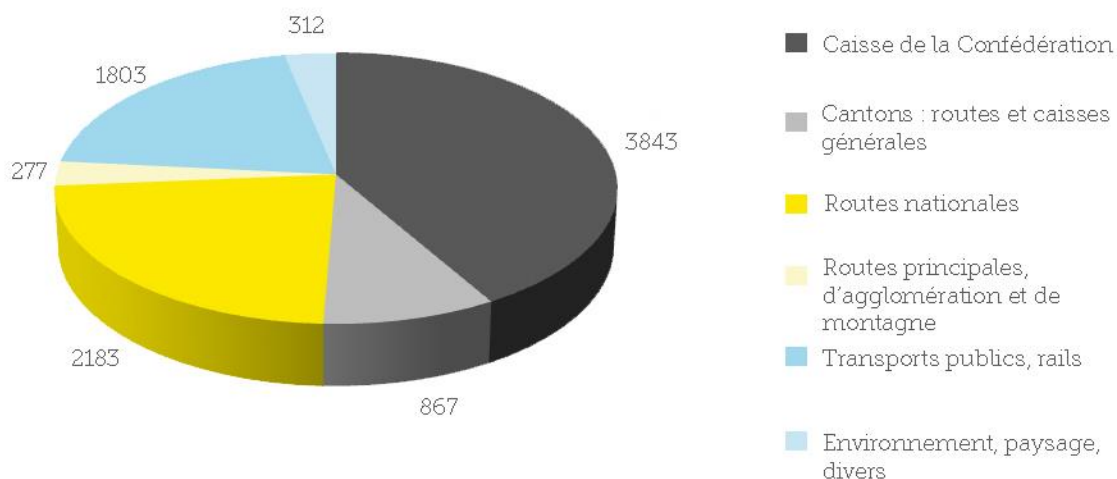


Source: OFROU – Trafic et disponibilité des routes nationales

© OFS, Neuchâtel 2015

Les progrès réalisés dans le domaine des technologies de propulsion ont permis de renforcer l'efficacité des véhicules et, partant, de réduire progressivement leur consommation ainsi que les nuisances liées au transport individuel. La consommation réduite a certes un effet bénéfique pour l'environnement, mais elle a des conséquences négatives pour le financement de l'infrastructure. Ce dernier étant largement assuré par les taxes sur les carburants.

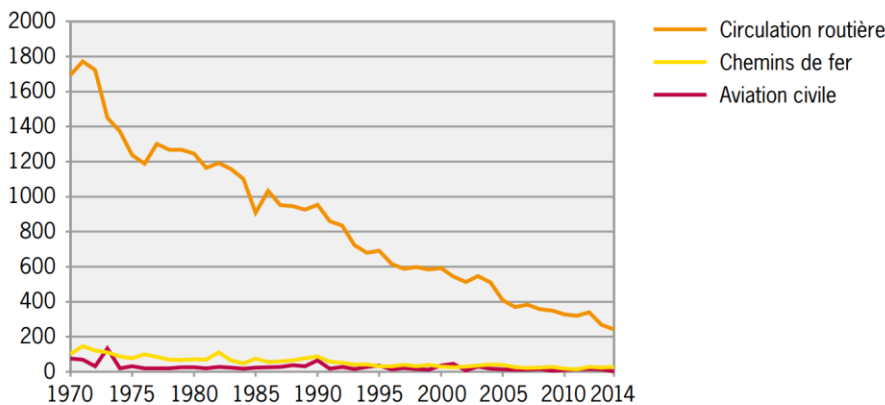
Le graphique ci-dessous montre la répartition des recettes fédérales tirées des usagers de la route, en millions de francs pour l'année 2013 (sources : Compte d'Etat, routesuisse) :





La sécurité sur les routes suisses n'a pas cessé de se renforcer depuis le début des années 70. Le nombre de victimes diminue d'année en année. La cause principale de cette évolution positive réside dans les progrès importants effectués dans le domaine de la sécurité des véhicules et de l'infrastructure. Quant aux exigences accrues en matière de formation des conducteurs, elles ont aussi contribué à améliorer la sécurité routière.

Le graphique suivant montre l'amélioration significative de la sécurité routière, avec une baisse de -86% du nombre de mort sur les routes depuis 1970 (source : OFS) :



Sources: OFROU, OFS – Accidents de la circulation routière (SVU); OFT – Rapport sur la sécurité; SESA – Statistiques des accidents d'aéronefs

© OFS, Neuchâtel 2015

III. Aperçu des défis

La politique de la mobilité entre dans une phase décisive. Les élus auront des décisions de première importance à prendre dans les domaines des infrastructures, du financement, de la fiscalité, de l'aménagement du territoire, de l'environnement, de l'énergie, de la sécurité routière et de la protection des consommateurs.

Vu la croissance démographique, économique et la densification du territoire, les infrastructures de transport sont appelées à subir des charges encore plus importantes. Les limites de capacités seront encore plus fréquemment dépassées. Il faudra donc trouver des solutions pour garantir la fonctionnalité des infrastructures et permettre de financer les adaptations nécessaires, malgré une diminution prévisible des moyens disponibles. En cas de non réalisation de ces adaptations et d'entretien insuffisant du réseau, il faudra compter avec une détérioration drastique de la situation en matière de sécurité routière et de fluidité du trafic. Les négligences en matière d'investissement conduisent, à long terme, à une hausse marquée du besoin d'investir.

Les innovations dans le domaine technique ont conduit à la mise sur le marché de véhicules toujours plus propres, sûrs et efficaces au niveau énergétique. Parallèlement à cette évolution, les véhicules fournissent une quantité croissante de données pour l'analyse technique, d'une part, et sur le comportement du conducteur, d'autre part. Compte tenu des nouvelles possibilités, telles que l'établissement de profils d'usagers, la taxation en fonction de l'utilisation du véhicule, il convient de vouer une attention toute particulière à la protection de la sphère privée et à la question de la propriété des données.



IV. Revendications du TCS

A. Infrastructures et transports

La capacité de nos réseaux de transport, souvent très sollicités, doit être maintenue et adaptée à la croissance de la demande. Il convient de développer les réseaux de manière ciblée, d'éliminer les goulets d'étranglement et d'optimiser les interfaces entre les différents systèmes en fonction de l'évolution technologique.

Il convient de mettre en œuvre cette revendication principalement par les mesures suivantes :

- **Assurer l'entretien des réseaux existants**

La plus forte fréquentation du réseau routier national entraîne une usure accrue. La réalisation des travaux de maintenance constitue une tâche prioritaire.

- **Adapter les capacités à la demande croissante**

Le trafic a augmenté de 109% sur les autoroutes entre 1990 et 2013. D'ici à 2030, une nouvelle augmentation de 19% du transport individuel motorisé est prévue. Les routes nationales accueilleront la plus grande part de ce trafic supplémentaire, avec une hausse attendue d'environ 25%. L'élimination des goulets d'étranglement et l'extension des capacités routières est primordiale pour garantir la fonctionnalité du réseau.

- **Trouver des solutions pour les problèmes urgents**

A court terme, des mesures de gestion du trafic doivent être envisagées dans le but d'atténuer les problèmes de capacités les plus urgents. On pourrait envisager des mesures telles que l'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence et les limitations de vitesses dynamiques, etc. De telles mesures doivent cependant toujours rester temporaires et ne doivent pas retarder les nécessaires extensions routières.

- **Favoriser une utilisation rationnelle de l'infrastructure**

En outre, il convient de promouvoir les nouvelles formes de mobilité et d'utilisation des différents modes de transports. Il faut notamment encourager le car sharing et le car pooling de même que le partage des places de parc privées.

- **Réorienter le cofinancement des programmes d'agglomération**

Jusqu'à présent, les programmes d'agglomérations ont servi essentiellement à développer les transports publics ferroviaires et routiers. Financées par des recettes provenant des usagers de la route, ces subventions devraient en fait servir à améliorer le trafic routier. Les projets ferroviaires devront être couverts avec les moyens attribués au fonds d'infrastructure ferroviaire.

- **Développer le réseau de stations de recharge électriques**

Pour être attractifs, les véhicules ayant des moteurs électriques et hybrides nécessitent la mise en place d'un réseau adapté de stations de recharge rapide, notamment le long des principaux axes nationaux.



B. Financement et fiscalité

Il convient d'éviter toute hausse fiscale, ainsi que tout nouveau prélèvement à la charge des usagers de la route. En cas de baisse des recettes tirées des taxes sur les huiles minérales suite à un recul de la consommation, il conviendra d'apporter des corrections quant à l'utilisation des recettes tirées des usagers afin, notamment, de couvrir les besoins routiers.

Il convient de mettre en œuvre cette revendication principalement par les mesures suivantes :

- **Créer un fonds routier ancré dans la Constitution**

Pour assurer le financement de l'infrastructure routière et garantir l'affectation des recettes, il faut créer un fonds routier ancré dans la Constitution. Son but et l'obligation de mettre une infrastructure routière efficace à disposition de la population doivent être explicites. Il en va de même pour les cantons. Des financements spéciaux et des fonds permettent d'assurer des investissements réguliers en faveur de l'infrastructure et de son entretien.

- **Couvrir les besoins avec les recettes existantes**

Les usagers de la route versent chaque année plus de 9 milliards de francs à la Confédération par le biais des différentes taxes et impôts. Cependant, seulement 3 milliards de francs sont ensuite dépensés en faveur du transport routier. Les deux tiers des prélèvements routiers fédéraux servent donc à financer d'autres tâches. Pour faire face aux besoins financiers croissants, une répartition plus équitable des recettes routières est par conséquent nécessaire. Une hausse modérée des taxes ne pourrait être envisagée qu'en dernier recours, et à la condition que les moyens supplémentaires servent exclusivement à la réalisation de projets concrets, mûrs, qui offrent ainsi une plus-value directe et tangible pour les usagers de la route.

- **Limiter les subventions transversales**

Les usagers de la route couvrent la majeure partie des recettes attribuées au fonds d'infrastructure ferroviaire ainsi que d'autres mesures de subventions. Ces financements transversaux doivent désormais être limitée au minimum constitutionnel.

- **Plafonner le cofinancement du trafic d'agglomération**

Au cours de la période 2005-2015, les crédits en faveur du trafic d'agglomération ont été dépensés beaucoup plus vite que prévu, alors que les projets concernant les routes nationales ont eu le plus grand mal à avancer. Pour éviter un déséquilibre et une mise en péril des besoins prioritaires liés aux routes nationales, il est essentiel de fixer un plafond au cofinancement des projets dans les agglomérations.

- **Financement et incitation ne sont pas compatibles**

Un changement de système fiscal est inévitable à plus ou moins long terme. Toutefois, une réforme de la fiscalité dans le domaine des transports ne peut être envisagée que dans l'optique de garantir le financement des infrastructures. Notamment, l'introduction de mesures incitatives est exclu, car elles ne sont pas compatibles avec l'exigence d'un mode de financement sûr et durable.



C. Aménagement du territoire

La politique de l'aménagement du territoire doit exploiter les forces des différents modes et systèmes de transport. Une adaptation des infrastructures sera nécessaire pour faire face aux besoins accrus découlant de la densification du milieu bâti décidée dans le cadre de la première révision de la loi sur l'aménagement du territoire.

Il convient de mettre en œuvre cette revendication principalement par les mesures suivantes :

- **Reconnaître l'importance de la route**

Actuellement, la politique de l'aménagement du territoire fédérale ne mise que sur les transports publics, alors que trois quarts des prestations de transports sont assurées par la route. Cette vision unilatérale de la Confédération ne suffira pas pour assurer le développement de transports performants. L'apport du réseau routier pour la desserte de base et pour les besoins en mobilité doit être désormais reconnu, dans l'optique de la co-modalité.

- **Favoriser l'adaptation des infrastructures**

Avec la densification du milieu bâti et la croissance démographique, il est essentiel de garantir de bonnes liaisons routières entre les agglomérations et la périphérie. Les centres doivent rester atteignables.

- **Eviter les modérations de trafic inappropriées**

La mise en œuvre de modérations du trafic dans les quartiers d'habitation doit être réalisée avec pragmatisme. De manière générale, la desserte des espaces d'habitation, de travail et de loisirs doit être assurée par des réseaux de transport efficaces.

- **Garantir une offre de stationnement adéquate**

La question du stationnement est inséparable du développement territorial. Celui-ci permet de passer des modes de transports individuels vers les transports publics. Dans l'optique de la densification, l'offre de stationnement doit être adaptée. La restriction du nombre de places de stationnement ne doit pas être utilisée comme instrument (inadapté) pour limiter l'accès au centre-ville ou comme mesure d'incitation.



D. Environnement et énergie

Le recours aux taxes incitatives environnementales et énergétiques est exclu dans le domaine de la mobilité. Il convient d'accroître l'efficacité des véhicules de sorte à réduire les nuisances dues à la mobilité sans nuire à la mobilité elle-même.

Il convient de mettre en œuvre cette revendication principalement par les mesures suivantes :

- **Réduire les émissions polluantes à moindres coûts**

La réduction des émissions de CO₂ et sonores doit être opérée de façon pragmatique, en privilégiant les mesures les moins coûteuses pour l'économie et la société. Cet objectif peut notamment être atteint en favorisant le progrès technologique en matière d'efficacité des moteurs. Un alignement sur les normes européennes est nécessaire, faire cavalier seul dans ce domaine nuirait à l'intérêt de l'utilisateur.

- **Renoncer aux taxes incitatives environnementales**

Une nouvelle taxe d'incitation environnementale sur les usagers de la route serait inacceptable, car une telle mesure mettrait notamment en péril la sécurité du financement des infrastructures. D'autre part, elle repose sur un calcul politique et non objectif des externalités.

E. Sécurité routière

Il convient de développer la sécurité des transports au moyen des trois mesures suivantes: optimisation de l'infrastructure, de la technologie des véhicules et du comportement des usagers. Priorité est donnée à la formation et au perfectionnement des usagers des transports, ainsi qu'à l'amélioration de l'état de l'infrastructure routière.

Il convient de mettre en œuvre cette revendication principalement par les mesures suivantes :

- **Mettre l'accent sur la prévention et la sensibilisation**

Dans le domaine de la sécurité routière, les dommages sont souvent irréversibles. Dès lors, il vaut mieux prévenir que guérir en intervenant notamment sur l'éducation routière, la formation à la conduite, et en offrant la possibilité de se perfectionner volontairement. D'autre part, la participation à des actions et des campagnes de sensibilisation aux risques liés à la route est encouragée pour réduire les accidents. Les sections cantonales du TCS s'engagent activement, avec les autorités, en faveur de la prévention et de la sécurité routières.



- **Garantir un régime de sanctions cohérent**

Pour qu'une réglementation soit efficace, elle doit être bien comprise et acceptée par la population qui est tenue de la respecter. Pour cela, il faut notamment éviter les effets collatéraux indésirables et assurer la cohérence des sanctions avec la gravité de la faute commise.

- **Tester la sécurité de l'infrastructure**

Les tests et les conseils objectifs en matière de technique routière en lien avec les infrastructures permettent d'identifier d'éventuels problèmes. Si des lacunes en matière de sécurité sont détectées, des mesures doivent être prises afin d'améliorer la situation.

F. Protection des consommateurs

Le TCS assure une information complète des usagers des transports au sujet des produits et services qui les intéressent. Il s'engage avec l'industrie et le commerce en faveur des consommateurs, sur une base neutre et indépendante. Il veille en outre à la protection de la sphère privée et soutient le recours aux technologies de pointe.

Il convient de mettre en œuvre cette revendication principalement par les mesures suivantes :

- **Information et tests de produits et services**

Les nouvelles avancées technologiques entraînent fondamentalement une plus grande complexité des produits et des services qu'elles permettent de mettre à disposition. Pour permettre au consommateur de mobilité de faire son choix de manière optimale, il faut lui garantir l'accès à une information complète, objective et de qualité. Des tests comparatifs doivent être réalisés pour informer le consommateur.

- **Utilisation et protection des données**

Les progrès techniques et l'informatisation des systèmes de conduite des véhicules appellent à un renfort de la protection des données. L'endroit où les données sont stockées doit être indiqué et un libreaccès aux données des véhicules est nécessaire. Pour chaque collecte de données, il faut veiller à éviter toute possibilité d'utilisation abusive.

- **Promouvoir les solutions collaboratives**

Les nouvelles technologies de l'information et les systèmes de consommation collaborative « de particulier à particulier » permettent d'offrir de nouvelles opportunités en matière de mobilité. Il convient de promouvoir ces solutions dans l'intérêt de l'utilisateur et de veiller à ce qu'aucun obstacle réglementaire ne s'oppose au développement de ces évolutions.