



Programme de recherche de l'OFROU

## **La tarification de la mobilité au service d'une utilisation plus efficace des infrastructures de transport**

**La tarification de la mobilité est fondamentalement un moyen permettant d'utiliser plus efficacement les infrastructures routières. L'acquisition des fonds requis pour ces dernières constitue le point fort des instruments actuels de financement. En revanche, ces outils conviennent moins pour réguler les flux de trafic et influencer sur la demande de transports. C'est pourquoi la stratégie fédérale à long terme devrait viser à mettre en œuvre une politique des prix respectant davantage le principe de causalité et mieux à même d'agir sur cette même demande. Elle inclut également la perception de redevances pour l'utilisation des routes, en complément aux autres mesures. Voilà les conclusions qui ressortent du programme de recherche Tarification de la mobilité, réalisé sur mandat de l'Office fédéral des routes (OFROU).**

Le programme de recherche Tarification de la mobilité (Mobility Pricing) avait pour but de compléter les connaissances dans l'ensemble de ce domaine : il portait non seulement sur les redevances pour l'utilisation des routes, mais aussi sur les taxes de stationnement et les tarifs des transports publics. Cette approche large souligne que l'amélioration recherchée de la situation globale du trafic doit être abordée par des mesures harmonisées les unes avec les autres.

Le programme met en lumière les rapports entre le financement des transports et la gestion du trafic. Il montre quels sont les instruments et les mécanismes utilisés dans ce contexte et quels sont leurs effets. Son objectif est de déterminer les conséquences d'un éventuel abandon du financement fiscal des transports au profit d'une mise à contribution financière accrue des utilisateurs.

Dans le détail, il s'agissait de répondre notamment aux questions suivantes:

- Quelle peut-être la capacité, ou l'incapacité, de la tarification de la mobilité à régler les problèmes de circulation ?
- Quel est l'effet de la tarification de la mobilité sur le comportement des usagers et par quels modèles/systèmes et quelles stratégies tarifaires peut-on atteindre les objectifs politiques fixés ?
- Dans quel but la tarification de la mobilité doit-elle être appliquée, quels sont les résultats souhaités?
- La tarification de la mobilité est-elle réalisable en Suisse et si oui, sous quelle forme?
- Quelles charges (coûts, temps, aspects techniques, d'exploitation, législatifs, politiques) la tarification de la mobilité entraîne-t-elle?

### **Conclusions et recommandations**

1. La tarification de la mobilité est fondamentalement un instrument approprié pour parvenir à une utilisation plus efficace des infrastructures de transport. C'est pourquoi la stratégie fédérale à long terme devrait viser à percevoir à l'avenir des redevances pour l'utilisation des routes, à titre de complément aux autres mesures.
2. Les tarifs fixés en fonction de l'utilisation sont plus efficaces que les tarifs forfaitaires pour influencer sur la demande de prestations de mobilité. Les redevances ont plus d'effet sur les usagers lorsque les coûts variables sont élevés et les coûts fixes faibles.

3. Dans les villes à péage urbain, on peut escompter une diminution du trafic de 10 à 20 %, selon le montant de la taxe. Il en résulte une baisse sensible des heures d'embouteillage, puisqu'aux points névralgiques, une réduction de quelques pour-cent du trafic a déjà de grandes répercussions – ce qui se fait sentir positivement sur les lignes de bus. Ce phénomène a également été observé à Londres après l'introduction de la Congestion Charge.
4. L'acceptation de redevances pour l'utilisation des routes dans les villes et les agglomérations s'est accrue ces dernières années; mais elle n'est pas encore majoritaire, puisqu'elle ne recueille pour l'instant que 40 % d'avis favorables. En revanche, 75 % de la population est favorable à l'application du principe de causalité dans le domaine des transports.
5. L'expérimentation joue un rôle important pour l'appréciation des répercussions des systèmes de taxes prévus. En plus des essais modélisés, des essais technologiques et des essais complets utilisant des sujets d'expérience, l'introduction limitée dans le temps d'un système applicable à tous les véhicules automobiles fournit les résultats les plus fiables. Toutefois, un tel type de tests est très lourd à mettre en place. C'est pourquoi les péages routiers expérimentaux ne devraient être envisagés que lorsque les objectifs sont clairement connus et que les perspectives de succès sont suffisamment grandes pour qu'ils puissent, le cas échéant, prendre une forme définitive.
6. La technologie permettant la perception de redevances pour l'utilisation des routes dans les villes et les agglomérations existe, mais son installation et son entretien sont très onéreux par rapport aux recettes que l'on peut en escompter. L'introduction d'une vignette électronique à la place de la vignette routière actuelle permettrait d'obtenir d'importants effets de synergie, puisque les futurs systèmes de péages urbains pourraient être perçus à l'aide de la même technologie.

#### **Coûts et utilité d'une mobilité en augmentation fulgurante**

La mobilité s'est fortement accrue ces dernières décennies. Cette augmentation est la plus marquée au niveau du trafic routier motorisé. A l'avenir aussi, on s'attend à ce que les transports de personnes poursuivent leur progression : selon le scénario retenu, cet accroissement atteint entre 15 et 29 % pour la période 2000 à 2030.

Contrairement à la période précédente, les transports publics devraient connaître un taux de croissance plus fort que le trafic individuel motorisé. Le trafic de loisirs, qui représente aujourd'hui déjà près de la moitié des transports de personnes, continuera à connaître une croissance plus que proportionnelle à l'avenir.

Les dépenses du secteur public consacrées aux transports ont également augmenté. Cependant, elles induisent une forte utilité macro-économique en termes de croissance, de plus-value, d'emplois et de desserte régionale.

**Tarification de la mobilité:** système de redevances liées à l'utilisation des infrastructures et des services dans le trafic individuel et dans les transports publics et ayant pour but d'influer sur la demande de mobilité.

**Péage routier:** système de redevances perçues sur le trafic individuel motorisé et ayant pour but d'influer sur la demande de transports.

La version abrégée du rapport de synthèse se trouve à l'adresse:

<http://www.astra.admin.ch/themen/00901/index.html>

Pour de plus amples renseignements : service de presse de l'Office fédéral des routes: 031 324 14 91