



DOCUMENTS	NOUVELLES	L'OFFICE
RECHERCHE	LIENS	CONTACT
	FAQ	EMPLOIS

Priorités: [Politique de sécurité routière](#) | [Le permis de conduire à l'essai](#) | [Plan directeur de la locomotion douce](#) | [Système du compte-gouttes](#) | [Permis de conduire](#) | [Permis de conduire format carte de crédit](#) | [Portrait](#) | [0.5 pour r](#) | [Péage des poids lourds en Allemagne \(LKW-Maut\)](#) | [Données concernant le trafic Suisse](#) | [Transport des marchandises dangereuses par route](#) | [Truckinfo](#)

News

[Communiqués](#) • [Documentation pour la presse, exposés, faits](#) • [Archives des communiqués](#)

Médias

Péages routiers en Suisse. Esquisse de faisabilité technique

Introduit le 26.1.2006

Une étude réalisée par l'OFROU et la SVI examine les formes possibles d'un péage routier en Suisse. Des modèles sont proposés pour les autoroutes et les régions urbaines. Quatre études de cas fictifs ont permis d'ébaucher différents modèles et de les évaluer sommairement. Ces résultats apportent des éléments théoriques et techniques qui forment une base de discussion pour tout débat politique futur. L'étude en question s'inscrit dans le projet de recherche « Mobility Pricing » de l'OFROU.

Le péage routier, ou « Road Pricing », est un outil intéressant et porteur d'avenir à moyen et à long terme. Il permet d'influer équitablement, au regard du principe de causalité, sur la fluidité du trafic selon divers facteurs (temps, lieu, kilomètres parcourus, conditions d'engorgement, etc.). Les exemples à l'étranger et la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) en Suisse prouvent qu'une levée de taxes est possible aujourd'hui, tant du point de vue technique que pratique, et qu'elle peut être bien accueillie politiquement à condition de reposer sur un projet solide.

Modèles

Les modèles ci-dessous seraient envisageables pour les autoroutes et les régions urbaines :

- redevance perçue sur l'objet, c'est-à-dire la taxation d'un tronçon de route particulier (passage de tunnel, de pont).
- redevance perçue sur l'intégralité du réseau, c'est-à-dire la taxation de tout un réseau ou d'une partie d'un réseau en fonction du kilométrage.
- péage de congestion, c'est-à-dire la taxation de routes de contournement des embouteillages.
- péage de régions, c'est-à-dire la taxation de certaines zones en agglomération (structure semblable au système de zones des transports en commun).

Quatre études de cas fictifs

La présente étude analyse la faisabilité technique et administrative dans quatre exemples de cas fictifs, sans prendre en compte ni la politique des transports ni la politique financière. Ces cas débouchent sur différents schémas et montrent l'étendue des possibilités.

- Détails d'une mise en œuvre de la taxation d'un tronçon de route particulier (redevance perçue sur l'objet) ; l'exemple hypothétique du tunnel du Gothard.
- Mise en place de voies de gestion taxées pour contourner les embouteillages sur une autoroute à haut débit (péage de congestion) ; l'exemple hypothétique du tronçon d'autoroute Augst-Bâle.
- Péage complexe de région englobant une zone urbaine et différentes zones dans l'agglomération ; l'exemple de l'agglomération zurichoise.
- Taxe kilométrique généralisée pour les voitures de tourisme, soit l'équivalent de la RPLP pour les poids lourds.

Conclusions

Le péage routier comporte une vaste gamme de taxations, allant du péage d'un tronçon jusqu'à un éventuel réaménagement du système de redevances sur la circulation routière. Les diverses formes de péages routiers dépendent pour une large part des moyens technologiques utilisés. En Suisse, seuls des systèmes de saisie et de facturation électroniques entrent en ligne de compte. Or, les tronçons à péage doivent également

être accessibles aisément pour les usagers occasionnels (p. ex. les touristes non équipés d'un dispositif électronique). En principe, l'on peut en conclure que plus le modèle est simple, plus il est facile, des points de vue technique et administratif, de le mettre en œuvre avec la technologie actuelle. La mise en place de modèles plus complexes ou différenciés ne sera appropriée que dans un avenir indéterminé, lorsqu'un tel système aura été introduit en Europe et qu'il sera obligatoire d'être équipé d'un dispositif de saisie sur les routes européennes. Les conclusions de cette étude montrent qu'un système de péage est techniquement faisable en Suisse. Cependant, hormis quelques exceptions, la législation empêche sa mise en œuvre. Mais le débat qui va sans aucun doute être lancé révélera si de tels systèmes sont politiquement acceptables.

OFROU Office fédéral des routes

Information et Communication

Renseignements : Service d'information de l'Office fédéral des routes, tél. 031 324 14 91

Informations complémentaires: Résumé du projet de recherche.

D'autres informations:

www.astra.admin.ch/media/060126/060126_svi_projet_resume_f.pdf

.....
[De retour à l'aperçu](#)



© 2001, OFFICE FEDERAL DES ROUTES | INFO@ASTRA.ADMIN.CH