Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la communication DETEC

Office fédéral des routes OFROU

13 décembre 2019

Tarification de la mobilité

Fiche d'information « Effet »

Sommaire

Réduction du volume de trafic.....1

Réduction du volume de trafic aux heures de pointe

Les analyses fondées sur l'exemple du canton de Zoug ont montré que la tarification de la mobilité peut contribuer dans une large mesure à la réduction des pics d'affluence dans les agglomérations très encombrées ou surchargées. Les résultats ci-après ont en effet pu être obtenus pour le scénario principal :

Évolution des kilomètres parcourus (scénario principal *vs* situation de réf. ; canton de Zoug)

Période	TIM	TP
Heures de pointe du matin	-9,4 %	-5,3 %
Heures de pointe du soir	-11,7 %	-8,6 %
Heures creuses (reste du temps)	0,9 %	2,9 %
Ensemble de la journée (TJMO)	-2,8 %	-0,8 %

Aux heures de pointe du matin et du soir, le volume de trafic peut être réduit de 9 à 12 % pour le TIM et de 5 à 9 % dans les TP ; les effets sont plus importants aux heures de pointe du soir. Le nombre total de kilomètres parcourus durant la journée évolue peu, en raison des principes de base prescrits (maintenir les recettes globales à un niveau aussi constant que possible et traiter le TIM et les TP autant que possible sur un pied d'égalité).

L'évolution différente durant les heures de pointe du matin et du soir ainsi que pour le TIM et les TP s'explique par la composition du trafic, qui varie au regard du but du déplacement (travail, formation, achats, déplacement utilitaire, loisirs). Selon ce dernier, les usagers de la route n'ont pas la même flexibilité quant au choix de l'heure de départ. La flexibilité est par exemple bien plus grande pour les déplacements de loisirs que pour les déplacements professionnels (trafic pendulaire) : l'analyse d'efficacité admet que 59 % des trajets pour se rendre au travail ne peuvent pas être reportés. En revanche, le potentiel de report des trajets et, partant, les effets sur la réduction des pics d'affluence sont plus importants lorsqu'une large proportion d'usagers flexibles pour leurs trajets se déplace à une certaine heure ou avec un certain mode de transport. Aux heures de pointe du soir, la proportion des déplacements de loisirs est par exemple plus importante qu'aux heures de pointe du matin ; de ce fait, l'évolution de la demande est aussi plus marquée le soir.