

City-Maut: Studien bestätigen die positiven Effekte Förderung der Lebensqualität und Wirtschaft in den Stadtzentren

Um den negativen Effekten des motorisierten Verkehrs, insbesondere der gefährlichen Fein(st)staub-Belastung in den Ballungsräumen entgegen zu wirken, setzen viele Städte in Europa auf Umweltzonen oder auf eine City-Maut: London, Stockholm, Oslo, Milano und seit Januar 2013 auch Göteborg. Diverse Studien bestätigen, dass damit die Fahrtenzahl verringert, der Verkehrsfluss optimiert und die Luftqualität verbessert wurde. Auch die Bevölkerung und das Gewerbe sehen die Vorteile dieser Road-Pricing-Massnahme. Fünf Jahre nach der Einführung der City-Maut in Stockholm hat sich die Akzeptanz bei der Bevölkerung von ursprünglich 36 % auf 74 % im Jahr 2011 mehr als verdoppelt. In London profitieren die Händler von der „Congestion Charge“ durch mehr Kunden in der verkehrsberuhigten Innenstadt. In der „Area C“ von Milano sank nach einem Jahr sowohl der Autoverkehr als auch die Unfallzahl um ca. 30%. Die erzielten Erträge des Road-Pricings fließen meist direkt in die Verbesserung des ÖV-Angebots und des Fuss- und Veloverkehrs. Für die Städte in Österreich prognostiziert der VCÖ in seinem aktuellen Factsheet ähnliche positive Effekte durch die Einführung einer City-Maut. In der Schweiz wurden die geplanten Road-Pricing-Versuche 2008 aus der Legislaturplanung gestrichen. (Sprachen: de, en)

Weitere Informationen:

Göteborg (seit Jan. 2013, en) www.eltis.org/index.php?uid=ZGZ5AmNX&ID1=5&id=60&news_id=4007

City-Maut: Überblick zu europäischen Städten

<http://de.wikipedia.org/wiki/City-Maut>

Mobility Pricing in der Schweiz (ASTRA 2007) www.astra.admin.ch/themen/00901/index.html?lang=de

Péages urbains: des études confirment les effets positifs Promouvoir qualité de vie et économie dans les centres-villes

Pour lutter contre les effets négatifs du trafic motorisé dans les agglomérations, en particulier la pollution dangereuse en particules fines, beaucoup de villes européennes mises sur les zones à faibles émissions ou sur le péage urbain: Londres, Stockholm, Oslo, Milan et Göteborg depuis janvier 2013. Différentes études confirment que ces mesures permettent une réduction du nombre de déplacements, une optimisation des flux de trafic et une amélioration de la qualité de l'air. La population et les commerces voient également les avantages de cette mesure de tarification routière. Cinq ans après l'introduction du péage urbain de Stockholm, l'acceptation de la population a presque doublé, partant de 36% pour atteindre 74% en 2011. À Londres, les commerçants profitent du «congestion charge» en gagnant davantage de clients dans le centre-ville, où la circulation est modérée. Dans la «Area C» de Milan, le trafic automobile ainsi que le nombre d'accidents ont chuté de près de 30% après un an. Les revenus obtenus avec la tarification routière sont la plupart du temps directement réinjectés dans l'amélioration de l'offre de transports publics et dans les infrastructures piétonnes et cyclables. Pour les villes autrichiennes, le VCÖ pronostique dans un dossier des effets positifs similaires pour l'introduction du péage urbain. En Suisse, les essais de tarification routière planifiés ont été supprimés du programme législatif en 2008. (langue: allemand)

Pour plus d'informations:

Göteborg (anglais) www.eltis.org/index.php?uid=ZGZ5AmNX&ID1=5&id=60&news_id=4007

Mobility Pricing en Suisse (OFROU 2007)

www.astra.admin.ch/themen/00901/index.html?lang=fr

05.03.2013



Mobility Pricing



Ces dernières décennies, en Suisse, la mobilité s'est fortement accrue. C'est au niveau du transport routier motorisé que cet accroissement est le plus sensible. Pour l'avenir également, on escompte une poursuite de l'augmentation du transport de personnes: en fonction du scénario retenu, cette augmentation sera entre 15% et 29% pour la période 2000 - 2030. Contrairement à la période précédente, le taux de croissance devrait être plus fort pour les transports publics que pour le trafic individuel motorisé, dont la part pourrait retomber à 70% d'ici 2030. Le trafic de loisirs, qui représente aujourd'hui déjà près de la moitié des prestations de transport de personnes, continuera à enregistrer une croissance plus que proportionnelle à l'avenir.

Les dépenses du secteur public pour les transports se sont également accrues. Entre 1990 et 2004, les dépenses affectées aux routes et aux transports publics ont augmenté de 3,1% par an, ce qui correspond à peu près à la croissance générale des dépenses de l'Etat, mais est supérieur au renchérissement et à la croissance économique. Ces dépenses de transports sont cependant assorties d'une forte utilité macroéconomique sous la forme d'une contribution à la croissance économique, d'un effet de plus-value, d'emplois et de desserte régionale.

Au vu de la croissance des transports et des dépenses, deux questions se posent:

1. La demande de mobilité peut-elle être influencée par le prix?
2. La répartition actuelle des coûts de la mobilité entre les utilisateurs et le secteur public est-elle juste et efficace?

Réfléchir à la tarification de la mobilité signifie trouver des réponses à ces deux questions. On entend par tarification de la mobilité les redevances liées à l'utilisation des infrastructures et des services dans les transports individuels et dans les transports publics, ayant pour but d'influer sur la demande de mobilité.

La demande de mobilité a également un lien direct avec la protection du climat. Ce n'est pas sans raison que le rapport mondial sur le climat mentionne le fait que l'influence exercée sur la demande de transport joue un rôle important dans la réduction des gaz à effet de serre.

Un vaste projet de recherche de l'Office fédéral des routes (OFROU) a comblé les lacunes les plus importantes dans les connaissances en matière d'utilisation des péages routiers :



[Tarification de la mobilité - Rapport de synthèse abrégé](#)

Dernière modification: 10.12.2007 | Dimension: 1750 kb | Typ: PDF



[Tarification de la mobilité - Rapport de synthèse \(en allemand\)](#)

Dernière modification: 07.12.2007 | Dimension: 5091 kb | Typ: PDF

03.06.2008 : Suivant l'avis du Conseil des Etats, le Conseil National a voté contre l'inscription dans le programme de législature du Conseil fédéral des projets-pilotes de péage routier pour les agglomérations.

07.12.2007 [Feu vert pour des essais de péages routiers](#)

[Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication]
Se fondant sur les résultats de nouvelles recherches, le Conseil fédéral a discuté de la marche à suivre en matière de péage routier. Il a décidé de rendre possible la perception de redevances routières dans certaines villes et agglomérations. Il veut tout d'abord créer la base juridique nécessaire pour la réalisation d'essais.