



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Les autorités fédérales de la Confédération suisse

Le Conseil fédéral approuve le rapport sur le péage routier

Berne, 16.03.2007 - Aujourd'hui, le Conseil fédéral a approuvé le rapport sur la possibilité d'introduire un péage routier (postulat de la CTT-CN du 16 novembre 2004). Le rapport explique comment cet instrument de financement et de régulation peut constituer un moyen susceptible de résoudre nos problèmes de trafic. Le péage routier est en premier lieu conçu pour les villes et les agglomérations où se forment la plupart des embouteillages. L'introduction du péage routier suppose une modification préalable de la Constitution fédérale. Pour les essais, il convient d'élaborer une loi fédérale limitée dans le temps. A l'issue des délibérations au Conseil national, le Conseil fédéral définira la marche à suivre.

Le rapport répond aux questions soulevées par le postulat du 16 novembre 2004 de la Commission des transports et des télécommunications du Conseil national, qui invitait le Conseil fédéral à exposer dans quelles conditions et sous quelle forme il serait opportun d'instaurer un péage routier en Suisse.

Avant d'introduire un péage routier, il convient en premier lieu d'en examiner l'adéquation dans les villes et les agglomérations. La situation en matière de trafic est alors déterminante. Selon les recherches menées par le DETEC, 85 à 90 pour cent des engorgements apparaissent dans les agglomérations. Comme le prouvent les expériences effectuées à l'étranger, le péage routier permet d'améliorer sensiblement la situation. Les résultats sont à la mesure d'une utilisation appropriée du principal atout du péage routier qui consiste à réguler le trafic par le biais d'une différenciation par zones géographiques et par créneaux horaires. A long terme, c'est-à-dire dans 20 ans, le passage à un péage routier applicable à l'ensemble du territoire représente également une option intéressante. Cette solution permettrait d'améliorer l'exploitation rationnelle du réseau routier sur l'ensemble du territoire tout en créant des bases solides en vue d'assurer le financement des transports à long terme. Compte tenu de l'évolution, dans le sens d'une plus grande efficacité énergétique des véhicules et de l'émergence des carburants de substitution, un recul des revenus de l'impôt sur les huiles minérales - principale source de financement de l'infrastructure routière - n'est pas à exclure.

Le rapport précise que les exigences constitutionnelles posées à l'introduction d'un péage routier sont restrictives. La disposition correspondant à l'art. 82, al. 3 de la Constitution fédérale mentionne le principe d'exemption de taxes en matière d'utilisation des routes. La perception de taxes sur certains ouvrages, tels que les ponts ou les tunnels est toutefois autorisée, à condition d'avoir été admise par le Parlement au cas par cas. Pour le moment, la seule dérogation accordée concerne le péage du tunnel routier du Grand-Saint-Bernard. Les autres dérogations au principe d'exemption de taxes, à savoir la vignette autoroutière introduite en 1985 et la redevance sur le trafic des poids lourds introduite depuis le 1er janvier 2001, reposent sur des bases de droit constitutionnel spécifiques. Selon l'Office fédéral de la justice (OFJ), responsable du dossier, les dispositions restrictives de la Constitution s'étendent en principe à toute tentative d'introduction de nouvelles taxes et il faudrait donc édicter une loi fédérale limitée dans le temps.

Lorsque l'on évoque la possibilité d'une compensation, on pense à une réduction ou à une suppression des autres redevances non liées aux prestations, telles que la vignette autoroutière et l'impôt sur les véhicules à moteur. De cette manière, les possibilités offertes par le péage routier en matière d'utilisation plus rationnelle du réseau routier seraient exploitées de manière plus efficace. L'imposition des véhicules relevant de la compétence des cantons, une éventuelle intervention de la Confédération dans ce domaine nécessiterait une modification préalable de la Constitution.

Dans certaines circonstances, il peut être opportun d'introduire un péage routier à titre d'essai. Traditionnellement, les essais visaient avant tout à vérifier les effets escomptés et à analyser la faisabilité technique des systèmes de saisie. Toutefois, et le cas de Stockholm le montre, un essai peut aussi démontrer concrètement les aspects positifs du péage routier, et par là, contribuer à améliorer l'acceptation au moment d'introduire définitivement la mesure.

Une fois adopté, le rapport sera transmis à la Commission des transports et des télécommunications du Conseil national puis au Conseil national.

Qu'est-ce que le road pricing?

Par péage routier, on entend la perception d'une redevance pour l'utilisation de routes. Dans le cas particulier, il peut être conçu de différentes manières. Les facteurs déterminants sont l'objectif de la taxe, le groupe cible soumis à redevance et le périmètre d'application. Le péage routier a principalement deux objectifs: la régulation du trafic et le financement des transports.

Renseignements:

Ueli Balmer, Section politique des transports, Office fédéral du développement territorial ARE, tél. 031 324 97 35

Editeur:

Office fédéral du développement territorial
Internet: <http://www.aren.admin.ch>

Les autorités fédérales de la Confédération suisse
[Contact](#) | [Bases légales](#)

<http://www.news.admin.ch/message/index.html?lang=fr>