

Quel type de péages routiers pour la Suisse ?

Il n'existe pas un seul type de péage routier, mais une multitude de possibilités.

Le péage routier d'un point de vue technique

Le prélèvement des taxes dans un système de péage routier et le contrôle sont de nos jours techniquement résolus. Il existe de nombreuses solutions et celles-ci se développeront certainement encore davantage avec les progrès techniques. Les systèmes les plus importants sont:

- Des stations de péage qui prélèvent électroniquement les montants dus ou en espèces (p. ex. : télésystème sur les autoroutes italiennes et dans les villes norvégiennes).
- Le versement à l'avance de la redevance (par internet, banque, etc.), avec contrôle vidéo et reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation (p. ex. : Londres) ou par une vignette collée sur le véhicule.
- Le prélèvement automatique (électroniquement) par l'intermédiaire d'un système radio, par exemple en prélevant le montant à l'aide d'une carte à puce (semblable à une carte téléphonique) glissée dans un petit appareil installé dans la voiture.

Plusieurs systèmes radio sont disponibles pour la localisation, le prélèvement et le contrôle:

- Le «Dedicated Short Range Communication» (DSRC) basé sur des micro-ondes.
- Le «Global Standard for Mobile Communication» (GSM) semblable aux systèmes pour téléphones portables.
- La localisation par satellite (Global Positioning System GPS).

Les appareils insérés dans les véhicules sont appelés «On Board Units». Selon le système, il est nécessaire d'avoir des installations le long des routes pour percevoir les taxes ou identifier les véhicules qui n'auraient pas payé (antennes radio ou caméras).

Selon la technique employée, le rayonnement dû aux systèmes de communication et la protection des données peuvent constituer un problème important.

Différentes caractéristiques des péages routiers

Le tableau ci-dessous donne une vue d'ensemble des différentes caractéristiques des péages routiers.

Dans quel but ?	<ul style="list-style-type: none"> • diminuer les embouteillages • ménager l'environnement, par exemple en encourageant l'utilisation des transports publics (transfert modal) • dégager des financements pour des projets précis (cf. «où affecter l'argent ?») • remplacer les taxes existantes par des taxes plus adéquates
Où affecter l'argent ?	<ul style="list-style-type: none"> • pour couvrir les coûts générés par les routes (de toutes ou de certaines routes) • pour les transports publics, les vélos et/ou les piétons • pour diminuer d'autres impôts routiers • pour réduire les impôts généraux • pour le remboursement par tête («écobonus»)
Où ?	<ul style="list-style-type: none"> • sur certaines routes (tunnels, ponts, contournements, etc.) • dans les centre-villes, les villes ou les agglomérations • sur les autoroutes • dans toute la Suisse
Que paie-t-on ?	<ul style="list-style-type: none"> • chaque kilomètre parcouru dans un périmètre • l'entrée dans une zone de paiement («péage en cordon») • parcours à l'intérieur d'une zone
Comment prélever la taxe ?	<ul style="list-style-type: none"> • électroniquement • avec des vignettes • avec des stations de péage, comme par exemple sur les autoroutes italiennes ou françaises • paiement à l'avance et contrôle vidéo
Quand est-ce que c'est plus cher ?	<ul style="list-style-type: none"> • aux heures de pointe • pour des véhicules polluants • pour des zones polluées • pour des routes nouvelles et rapides
Exploité par qui ?	<ul style="list-style-type: none"> • par la Confédération • par les cantons • par des municipalités/les villes • par des exploitants privés

Tableau 1: Différentes caractéristiques des péages routiers

Modèles envisageables

Toutes les caractéristiques présentées dans le tableau 1 ne peuvent naturellement pas être combinées les unes avec les autres. Pour simplifier, trois modèles possibles sont décrits dans le tableau 2.

Le **modèle A** devrait rendre possible la construction de nouvelles routes pour lesquelles le financement manque. Grâce à la mise en place d'un péage routier, le secteur privé peut envisager par exemple de construire et exploiter un nouveau tunnel. Les personnes qui décident d'utiliser une nouvelle liaison (et gagner ainsi du temps) devraient être prêtes à en payer le prix.

Le **modèle B** devrait contribuer à résoudre les problèmes de circulation dans les agglomérations. L'instauration d'un péage a dans ce cas un double

objectif : fluidifier et diminuer le trafic, ainsi qu'engendrer des revenus destinés à améliorer les transports publics et privés.

Le **modèle C** est calqué sur la redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP). Il vise à réguler le trafic plus efficacement dans toute la Suisse. Des taxes déjà existantes, comme l'impôt sur les véhicules motorisés, pourraient être remplacées par un tel système.

Des péages aussi sur les lieux de vacances ?

L'idée de péages routiers est également envisageable pour les lieux touristiques. Les problèmes de trafic y sont souvent importants, surtout aux heures de

pointe. Toutefois, il est difficile de concilier la politique des transports avec les intérêts touristiques et économiques.

La station valaisanne de Saas-Fee, qui est interdite à la circulation automobile, a voulu instaurer un système de péage pour enrayer le trafic de véhicules électriques. Le 26 avril 1998, les électeurs ont approuvé ce système par 57% des voix, contre une réglementation qui privilégierait les sens uniques ou une interdiction totale de circuler. Le projet n'a jamais abouti, car quelque temps plus tard, le Conseil d'État valaisan a déclaré que, pour des raisons formelles, le scrutin n'était pas valable. Une taxe d'environ CHF 2.- aurait été prélevée sur les véhicules électriques roulant sur les grands axes à certains moments de la journée.

	A: Nouvelles infrastructures	B: Agglomérations	C: Toute la Suisse
Dans quel but ?	réalisation de nouvelles infrastructures, par exemple tunnels urbains, ponts	<ul style="list-style-type: none"> diminuer les embouteillages ménager l'environnement, changer de moyen de transport dégager des financements pour des projets déterminés 	<ul style="list-style-type: none"> diminuer les embouteillages ménager l'environnement, changer de moyen de transport remplacer efficacement les taxes existantes
Où affecter l'argent ?	pour la construction et l'exploitation de nouvelles infrastructures	pour des aménagements (concernant tous les modes de déplacement) *	pour réduire les autres impôts
Où ?	partout où cela est possible, surtout dans les agglomérations	dans les agglomérations	dans toute la Suisse
Que paie-t-on ?	chaque passage	chaque kilomètre parcouru dans un périmètre *	chaque kilomètre parcouru dans un périmètre
Comment prélever la taxe?	électroniquement *	électroniquement ou avec des vignettes	électroniquement *
Quand est-ce que c'est plus cher ?	aux heures de pointe *	aux heures de pointe *	pour des véhicules polluants, aux heures de pointe et dans des zones polluées
Exploité par qui ?	par le secteur privé, éventuellement avec une participation publique *	les communes d'agglomération (en accord avec la Confédération et les cantons)	la Confédération, éventuellement avec une participation du secteur privé

* d'autres variantes sont également envisageables – une seule variante à la fois est cependant présentée pour simplifier la discussion.

Tableau 2: Trois modèles envisageables