

Suisse

L'étude bernoise sur le péage routier éveille l'intérêt d'autres villes

Depuis 2008, les projets de taxation de la mobilité sont au point mort en Suisse. Mais c'est en train de changer

Le péage routier. C'était l'un des rêves de Moritz Leuenberger lorsqu'il était aux commandes du Département fédéral des transports (DETEC). Entre 2005 et 2007, ses services avaient étudié plusieurs scénarios de taxation de la mobilité (mobility pricing) et s'étaient dits prêts à autoriser des projets pilotes de péages routiers dans les centres des villes ou certaines agglomérations.

Moritz Leuenberger avait réussi à convaincre ses collègues du gouvernement de le suivre dans cette voie. Le 7 décembre 2007, le Conseil fédéral avait en effet donné son feu vert pour que des essais de péages routiers puissent être menés dans les villes qui en feraient la demande. Il annonçait alors la présentation prochaine d'un projet de loi afin de permettre des essais pendant dix ans. Cette base juridique est nécessaire, car la Constitution interdit de prélever des taxes pour l'utilisation des routes publiques. Une exception a été autorisée par le parlement: le tunnel du Grand-Saint-Bernard.

Quelques mois plus tard, patatras. Tout s'est écroulé en juin 2008. Sous l'impulsion de son ministre des Transports, le Conseil fédéral avait glissé la taxation de la mobilité routière dans son programme de législature 2007-2011. L'objectif avait été ainsi libellé dans le plan quadriennal: «Créer les conditions permettant de tester le péage routier dans les zones urbaines.» Cela a déclenché une mobilisation des organisations routières et de la droite économique. Résultat: ce chapitre a été biffé du programme de législature par les Chambres fédérales.

Depuis lors, tout est bloqué. Le DETEC n'a plus rien entrepris. La question pourrait refaire surface dans un cadre plus large. Comme la réforme fiscale écologique évoquée par Eveline Widmer-Schlumpf avant sa réélection en décembre ou le financement des infrastructures routières – la solution du péage est évoquée pour le deuxième tunnel routier au Gothard ou la traversée du Léman à Genève, deux projets qui sont loin d'être mûrs.

La Ville de Berne a décidé de forcer le barrage. Elle a mené une étude sur les possibilités d'entourer son agglomération de barrières dont le franchissement en voiture serait payant (lire ci-contre). La démarche des autorités bernoises a éveillé la curiosité de la Confédération des villes pour la mobilité (CVM).

Créé en novembre 2010, ce groupement réunit 16 villes, dont Bâle, Berne, Genève, Lausanne, Montreux, Neuchâtel, Nyon, Onex et Zurich. Il est présidé par la conseillère municipale verte de Zurich Ruth Genner. Vendredi, la CVM a pris connaissance avec un vif intérêt de l'étude bernoise. Elle souhaite explorer cette piste plus à fond. «Nous avons eu un exposé des auteurs de l'étude sur le «road pricing» bernois. Dans ce cadre, il est apparu clairement que ce système doit être envisagé dans un contexte plus large de politique des transports. Nous n'avons pris aucune décision mais restons attentifs à cette problématique», résume Ruth Genner.

Elle est cependant consciente que la prudence s'impose, car le sujet est controversé. «Les conditions sont très différentes d'une ville à l'autre», nuance-t-elle. Prenons le cas de Lausanne, cité membre de la CVM. Le municipal des Travaux, le libéral-radical Olivier Français, est «plutôt opposé» aux péages urbains. Il rappelle que Lausanne avait mené une étude de faisabilité, dont la réponse avait été peu convaincante. «Ce n'est pas faisable si ce n'est pas coordonné avec l'ensemble des communes de l'agglomération. Et le péage urbain défavorise ceux qui ont besoin de leur voiture comme outil social», prévient-il.

Le TCS guette lui aussi au coin de la rue. «Les péages sont très coûteux à l'installation et à l'exploitation. Comme on l'a vu à Stockholm, l'exploitation du système absorbe jusqu'à 50% des recettes encaissées et provoque des pertes économiques pour la collectivité. Ce n'est donc ni très sensé ni très social. Sans oublier que cela pose des problèmes de protection de la sphère privée, puisque le mode de perception recourt à l'identification des plaques d'immatriculation», relève Gérard Métrailler, responsable des campagnes politiques au TCS.

Parce qu'elle est divisée, la Conférence des villes pour la mobilité renonce, pour l'instant, à relancer la balle dans le camp du parlement. Mais la Ville de Berne ne laissera pas son étude sans suites. Il se trouve que la municipale en charge des Transports, Regula Rytz (Verts), siège aussi au Conseil national.berne

De 5 à 9 francs par jour pour rouler dans Berne B. W.

> Le péage pourrait rapporter entre 260 et 400 millions par an

Menée par les bureaux Ecoplan et IG Modus, l'étude sur le péage routier dans l'agglomération bernoise propose deux scénarios (LT du 09.03.2012). Le premier repose sur le prélèvement d'un droit de passage de 5 francs par jour, le second suggère de relever le seuil à 9 francs. Le périmètre à l'intérieur duquel la circulation automobile serait payante ne se limite pas à la ville de Berne. Il englobe les communes de Köniz, Muri, Ostermundigen, Bolligen, Ittigen, Zollikofen et Bremgarten.

Avec le premier scénario, le trafic automobile pourrait être réduit de 17,5% alors que l'utilisation des transports publics croîtrait de 10,1%. Le second scénario pourrait entraîner une diminution de la circulation de 27,4% et une augmentation des transports publics de 17,2%, ont calculé les experts.

Les recettes encaissées aux points de passage sont estimées à 260 millions de francs dans le premier cas et à 400 millions dans le second. Et les coûts d'exploitation? Les auteurs de l'étude ont fait une «estimation grossière» pour la technique la plus simple (identification photographique des plaques d'immatriculation): ils avancent le chiffre de 26 millions par an. Le solde des recettes devrait être utilisé pour des mesures d'encouragement des transports publics et des déplacements individuels dans l'agglomération. Une base légale fédérale et cantonale est cependant nécessaire.