

Taxer le trafic de transit s'avère très délicat

TRANSPORTS Ascension, Pentecôte, Pâques: les week-ends prolongés se caractérisent toujours par des embouteillages, notamment sur les axes transalpins. Une taxe ciblant les véhicules de passage a été acceptée au parlement, mais sa future mise en œuvre fait déjà débat

LÉO TICHELLI

Le chassé-croisé de ce week-end de Pâques a, comme chaque année, embouteillé les routes suisses. Pour résoudre ce problème récurrent, le Tessinois Marco Chiesa a sa solution, qu'il a soumise sous forme de motion au parlement, qui l'a acceptée: taxer le transit routier. En résumé: un automobiliste veut traverser la Suisse sans s'arrêter du nord au sud pour partir en vacances au soleil, ou d'ouest en est pour aller skier dans les Alpes autrichiennes? Il devra passer à la caisse.

Les partisans de cette taxe sur le trafic routier traversant la Suisse plaident ainsi pour que les personnes qui circulent «sans arrêt particulier sur le territoire national» paient un supplément à la vignette, déjà obligatoire pour les autoroutes. Le texte vise «à réduire le trafic de transit sans utilité particulière pour [le] pays et, par la même occasion, les heures d'embouteillage sur les routes nationales».

Une forte majorité

Si cette taxe concerne tout véhicule traversant la frontière, circulant sur le territoire, pour ensuite le quitter, c'est principalement le trafic transalpin qu'elle semble viser. Les soutiens les plus importants de ce texte ne sont autres que Simon Stadler et Alex Farinelli, tous deux rapporteurs de la Commission des transports du National et respectivement Uranais et Tessinois, les deux cantons de part et d'autre du tunnel routier du Saint-Gothard. D'autres motions identiques sont aussi pendantes au National, toutes portées par des Tessinois ou des Uranais.

La Chambre basse a largement voté en faveur de cette taxe, par

173 voix contre 13, contre l'avis du Conseil fédéral et de son ministre des Transports, l'UDC Albert Rösti, qui entrevoient une «série d'obstacles administratifs considérables pour la mise en œuvre de la motion». Ils estiment difficilement réalisable la surveillance de l'ensemble des postes-frontières suisses et jugent «difficile de répondre de manière définitive à la question du caractère «particulier» d'un arrêt pour toutes les liaisons de transit envisageables».

Bataille de chiffres

Car derrière l'apparente simplicité de cette taxe se cache un nombre incalculable de questions d'application. Quel prix? Pour quel trajet? Comment surveiller l'entrée et la sortie du territoire des véhicules? Seules les plaques étrangères seraient-elles concernées? Combien coûterait l'installation de caméras aux postes-frontières, etc.? Par ailleurs, la motion nécessiterait un changement de la Constitution, qui prévoit pour le moment une utilisation des autoroutes sans taxe, excepté la vignette.

Alex Farinelli et Simon Stadler avertissent d'emblée: la motion a passé l'écueil du parlement, c'est désormais au Conseil fédéral de venir avec un projet précisant montants, application et cadre légal. Les deux élus offrent toutefois un aperçu de ce qui pourrait attendre les automobilistes de passage, notamment en ce qui concerne leur porte-monnaie. Si aucun montant n'est arrêté, les premières estimations se basent sur une taxe de 21 francs, un montant précédemment évoqué par le gouvernement, explique les deux conseillers nationaux. Sur la base de cette hypothèse, le trafic

de transit rapporterait environ 110 millions de francs par année, ont-ils plusieurs fois répété, équivalant ainsi à 5,2 millions de trajets de transit annuels, soit 14 350 par jour.

Les premières estimations se basent sur une taxe de 21 francs

Des chiffres qui paraissent pourtant loin de ceux présentés par l'OFS. Dans l'Annuaire statistique de la Suisse 2024 concernant la mobilité et les transports, on estime qu'en 2021 – en partie durant la pandémie, donc –, le nombre quotidien des véhicules entrant et sortant de Suisse s'élevait à 779 100, et que 14% de ce

flot d'automobiles correspondait à du trafic de transit, soit 109 074 véhicules à taxer chaque jour. A 21 francs le trajet, cela équivaut à une rentrée d'argent annuelle de plus de 836 millions de francs. Alex Farinelli, conseiller national PLR tessinois, juge toutefois ce montant peu crédible et excessif, avec un nombre de véhicules ne correspondant sûrement pas «à l'idée de transit complet de frontière à frontière» tel que visé par la motion.

Des tarifs modulables

Ce dernier offre aussi quelques précisions quant à l'esprit de la motion: «Le principe serait d'établir un laps de temps en dessous duquel un trajet serait considéré comme du pur transit et donc soumis à la taxe» et donc de distinguer destination réelle et simple corridor de passage. «A titre d'exemple, si l'on fixait un seuil de 24 heures, un véhicule qui traverse rapidement la

Suisse pourrait être considéré comme en transit, tandis qu'un véhicule qui passe la nuit en Suisse ou y séjourne au-delà de cette durée ne le serait plus», précise-t-il.

Le Tessinois plaide aussi pour l'introduction de plages tarifaires déterminées à l'avance «par exemple selon l'heure, le jour où le niveau de congestion, afin d'encourager les passages en dehors des moments les plus critiques». Simon Stadler offre quelques exemples, qui concerneraient tout particulièrement les vacanciers de ce week-end: «La redevance de transit serait assortie d'un système de tarification dynamique [lié] à la densité du trafic sur les axes nord-sud. Ainsi, à Pâques, à la Pentecôte ou lors de l'Ascension, le prix maximal serait probablement appliqué. En revanche, ceux qui voyagent en dehors des périodes de pointe seraient récompensés par un tarif plus bas par passage.»

La distance parcourue n'aurait ainsi pas d'impact sur le montant payé: un transit de quelques kilomètres ou une traversée complète du nord au sud de la Suisse coûterait ainsi le même prix. Et est-ce que les Suisses résidant à l'étranger seraient concernés par la taxe? Alex Farinelli renvoie la question au gouvernement mais rappelle «le principe général» de la motion, à savoir «que seraient concernés ceux qui traversent la Suisse comme pur pays de transit, indépendamment de leur nationalité».

Et quid de la difficulté à mettre en œuvre cette taxe, notamment pour parvenir à traquer les véhicules? Le député tessinois rappelle que «des systèmes de contrôle et des caméras existent aux principaux postes-fron-

tières, pour d'autres finalités, et permettent de suivre les flux de trafic. Cela signifie que l'infrastructure technique nécessaire est en grande partie déjà présente» et permettrait ainsi d'identifier les véhicules concernés par la taxe via un «modèle numérisé et automatisé». Le coût de la mise en œuvre serait, selon lui, immédiatement amorti.

Réactions en France et en Allemagne

Comme les vacanciers, la proposition a rapidement dépassé les frontières nationales. Le député européen français Christophe Grudler déclarait ainsi à la RTS qu'il s'agissait là d'une «mauvaise réponse à un vrai problème», et qu'il était anormal que les automobilistes étrangers, s'acquittant déjà de la vignette, soient les boucs émissaires du trafic routier helvétique alors que les Suisses utilisent les routes comme tout le monde. La taxe fait du bruit jusqu'en Allemagne, où l'ADAC (l'équivalent du TCS outre-Rhin) rappelle que le texte pourrait enfreindre le droit européen et qu'un projet de péage automobile en Allemagne a été rejeté en 2019 car il «prévoyait un traitement inégal entre les conducteurs allemands et étrangers», rapporte la Südwestrundfunk (SWR).

Peu convaincu de l'efficacité d'une telle taxe, l'ADAC estime toutefois que «les automobilistes préféreraient sans doute payer ce supplément plutôt que de faire de longs détours». Pour le moment, les Allemands et les Français cherchant un peu de soleil à Pâques peuvent continuer à s'entasser gratuitement, mais avec une vignette, dans le tunnel du Saint-Gothard. ■

AFFLUENCE

Douze kilomètres de bouchons au Gothard

Les voyageurs qui revenaient du sud hier devaient faire preuve de patience pour traverser le tunnel du Gothard. Peu après 16h, les bouchons atteignaient 12 km entre Faido et Airolo, ce qui correspondait à un temps d'attente d'environ deux heures, indiquait le Touring Club Suisse (TCS).

Les automobilistes qui se rendaient au Tessin et en Italie ont également dû prendre sur eux. Les engorgements entre Erstfeld et Göschenen (UR) atteignaient 8 km, ce qui représentait une heure et vingt minutes d'attente.

Les traditionnels embouteillages de Pâques ont atteint leur paroxysme vendredi dernier dans l'après-midi, lorsque la file en direction du sud s'est allongée sur 21 kilomètres. Selon le TCS, cela correspondait à un temps d'attente pouvant aller jusqu'à trois heures trente. Et jeudi dernier déjà, les bouchons avaient atteint 15 km devant l'entrée nord du Gothard. ■ AT