



Direction générale des douanes
Section Véhicules et redevances sur le trafic routier
Monbijoustrasse 40

3003 BERNE

Vernier/Genève, le 1^{er} juin 2011
OFA/GME/NLH

PRISE DE POSITION DU TCS

Modification de la loi sur la vignette autoroutière dans le cadre de l'adaptation de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales

Mesdames, Messieurs,

Le Touring Club Suisse (TCS), organisation de consommateurs active dans le domaine de la mobilité, vous remercie pour l'invitation à prendre position sur l'objet cité en titre.

1- REMARQUES GÉNÉRALES

De manière générale, le TCS s'oppose au projet présenté. Il est toutefois satisfait que l'entrée en vigueur de l'augmentation n'intervienne que lorsque les réserves du Financement spécial "circulation routière" (FSCR) seront épuisées. Cependant, il refuse d'entrer en matière sur toute augmentation de la redevance pour l'utilisation des routes nationales, à moins que les conditions suivantes soient également remplies. Premièrement, il demande que les subventions transversales route-rail soient supprimées, en particulier que le versement routier en faveur des NLFA ne soit pas prolongé. Deuxièmement, il attend de la Confédération qu'elle renonce à réduire les déductions fiscales liées aux frais de transport sur l'Impôt fédéral direct (IFD),

comme prévu dans le cadre du projet de financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF).

La dernière augmentation de la vignette autoroutière date de 1995, avec pour motif le renchérissement. Aujourd'hui, selon le rapport explicatif, le prix de la vignette autoroutière devrait se situer autour de 45 francs pour tenir compte du renchérissement. Le projet propose une hausse bien supérieure, avec un tarif annuel de 100 francs. Le TCS insiste sur le fait que toute augmentation de la charge fiscale pesant sur les usagers de la route doit correspondre à une prestation supplémentaire pour ces derniers, telle que par exemple l'achèvement du réseau autoroutier ou l'accroissement des capacités. Or, le projet présenté prévoit de multiplier par 2,5 le prix de l'actuelle vignette annuelle sans que les usagers ne bénéficient réellement d'une prestation supplémentaire. Il convient de relever que les quelques 400km de liaisons routières concernées existent déjà et sont jusqu'ici financées par les cantons, notamment au moyen de contributions fédérales.

En ce qui concerne le système de perception, le TCS refuse catégoriquement d'entrer en matière sur l'introduction d'une vignette électronique. Il rappelle à cet effet que le Parlement a déjà discuté de l'introduction d'un tel système l'an dernier et estime qu'il n'y a aucune raison de revenir sur cette décision. Comme mis en évidence dans le rapport explicatif, une éventuelle hausse du prix de la vignette peut parfaitement être réalisée sans changer le système de perception. D'autre part, le TCS est d'avis que les inconvénients de ce nouveau système priment sur ses avantages. Il demande par conséquent de s'en tenir au système éprouvé et bien accepté de vignette autocollante, sans présenter de variante pour un système électronique.

2- REMARQUES DE DÉTAIL

Accroître la participation financière des cantons

Le TCS demande à la Confédération et aux cantons de trouver un compromis acceptable pour tous, au lieu de se tourner vers les contribuables-usagers. D'aucune manière ces derniers ne doivent faire les frais de conflits d'intérêts et désaccords qui existent entre les différents niveaux de l'Etat. Lors de la consultation sur la modification de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales, le TCS a demandé que l'on compense auprès des cantons les coûts relatifs à l'exploitation et l'entretien de ces routes, et que la Confédération prenne en charge les aménagements, comme elle le fait pour l'ensemble du réseau des routes nationales. Le TCS ne voit aucune raison de faire passer les usagers à la caisse.

Maintenir le système de vignette autocollante

Le TCS s'oppose vivement à l'introduction d'une vignette électronique. Comme indiqué dans le rapport explicatif, cette technologie est identique à celle utilisée pour les radars par exemple et le DETEC a déjà fait savoir qu'un tel instrument permettrait de prélever des péages à l'entrée des villes, dans le cadre d'éventuels futurs essais pilotes. Pour le TCS, l'introduction d'une telle vignette électronique ne fait qu'ouvrir la voie à une multiplication des taxes et des contrôles sur les usagers de la route, déjà fortement mis à contribution. Il s'oppose en outre à un système qui implique l'enregistrement systématique des déplacements sur les routes nationales, et qui remet en question la protection des données et de la sphère privée.

D'autre part, les bénéficiaires de tels systèmes sont les fournisseurs et les exploitants, ainsi que l'administration. Dans ce contexte, le TCS rappelle que la Confédération agit en principe dans un but d'intérêt public. Il est donc essentiel que les mesures visant à accroître la performance du système ne nuisent pas à cette mission première. Or, si la vignette électronique peut présenter de légers avantages au plan économique, par rapport à son homologue autocollante, elle implique également des risques de dérives du système et d'atteintes graves à la sphère privée des conducteurs. Le TCS juge cet instrument incompatible avec les buts de l'Etat, car il fait primer l'intérêt économique de la Confédération sur l'intérêt public.

Il convient également de rappeler que les coûts d'exploitation et d'entretien liés à l'introduction de péages vidéos sont souvent largement sous-estimés, comme le montrent les expériences de Londres et Stockholm. A ce propos, le TCS émet des doutes au sujet des chiffres avancés dans le rapport explicatif, qui semblent très optimistes. De plus, la durée de vie des systèmes de contrôle par caméras est limitée, et ces technologies sont considérées aujourd'hui déjà comme dépassées. Pour lutter contre les abus et faciliter la diffusion de la vignette autocollante, il existe des moyens bien moins contraignants que de recourir au contrôle électronique. Par exemple, rien n'empêche la Confédération de faciliter la diffusion de la vignette autocollante, notamment par Internet, ou de prendre des mesures visant à réduire les abus (notamment rendre impossible le transfert abusif sur un autre véhicule). Finalement, comme mis en évidence dans le rapport explicatif, les coûts supplémentaires liés à l'intensification des contrôles suite à une hausse de prix seront compensés par les recettes des amendes perçues par les autorités douanières et policières en charge de ces contrôles.

Faire une exception pour les caravanes et remorques

En ce qui concerne le montant de la redevance, le TCS juge le prix de 100 francs par année excessif pour les caravanes et les remorques au vu de leur utilisation peu fréquente, et tenant compte du fait qu'ils ne peuvent utiliser les routes nationales sans un autre véhicule pour les tracter. Il demande par conséquent de maintenir le tarif actuel de 40 francs par année pour ces véhicules spéciaux. Il souligne également que les touristes étrangers de passage pour les vacances dans notre pays n'auront généralement besoin que d'une vignette de deux mois au même prix. De façon similaire, les personnes qui résident en Suisse et qui possèdent un tel véhicule ne l'utilisent généralement que de manière saisonnière. Cependant, l'achat d'une vignette de deux mois leur offrirait un accès trop limité au réseau des routes nationales, alors que le forfait annuel serait quant à lui trop cher au vu de l'utilisation peu fréquente du réseau. Le maintien de la vignette annuelle à 40 francs pour les caravanes et remorques offrirait davantage de souplesse aux propriétaires de ce type de véhicules, leur permettant par exemple d'amener leur caravane au camping en début de saison et de la ramener en fin de saison au domicile.

Le TCS souligne que cette mesure n'aurait aucun impact sur les recettes tirées des véhicules similaires venant de l'étranger, qui choisiront en grande majorité la vignette à 40 francs. D'autre part, elle est simple à mettre en œuvre sans apporter de grande modification au projet actuel. Pour cela, le TCS propose de remplacer les termes "vignette annuelle" par "vignette à 100 francs" et "vignette de deux mois" par "vignette à 40 francs" dans le projet de loi, ainsi que d'ajouter un alinéa à l'article 8, précisant que la vignette à 40 francs est valable pour l'année en

cours (du 1^{er} décembre de l'année précédente, au 31 janvier de l'année suivante) pour les remorques et caravanes.

3- REMARQUES CONCLUSIVES

Le TCS demande de financer les coûts résultant la modification de l'arrêté fédéral par d'autres moyens qu'une hausse de la charge fiscale, notamment en cherchant un compromis avec les cantons ou, si nécessaire, en compensant par une réduction d'autres contributions fédérales routières versées aux cantons. Etant donné les perspectives difficiles pour le FSCR dans les années à venir, le TCS insiste pour que la Confédération cesse de puiser dans les fonds routiers pour financer d'autres tâches, notamment ferroviaires.

Finalement, il convient de rappeler que le réseau routier nécessite d'être adapté afin de répondre à la demande toujours plus importante à laquelle il fait face, notamment sous l'effet de la croissance démographique. Le TCS ne peut entrer en matière sur des prélèvements supplémentaires qu'à condition que l'on renonce à tout nouveau subventionnement croisé, que la réserve du FSCR soit épuisée et que l'objet du financement présente une plus-value proportionnelle pour l'utilisateur. Tant que ces conditions ne seront pas remplies, le TCS estime qu'il incombe à la Confédération, en tant que propriétaire du réseau des routes nationales, de trouver des solutions de financement sans impliquer les usagers.

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à notre prise de position, nous vous prions d'agréer, Mesdames, Messieurs, l'assurance de notre haute considération.

Touring Club Suisse

Niklaus Lundsgaard-Hansen
Président Central

Annexe: Réponse au questionnaire

13.1 Questionnaire

Canton: Parti: Association, organisation: Autre:

Adresse:

Touring Club Suisse, Politique & Economie, Chemin de Blandonnet 4, 1214 Vernier

L'adaptation de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales ne peut être mise en œuvre que si le financement est assuré. A cet effet, un couplage juridique doit être inséré dans l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales.

1. Acceptez-vous que le financement ait lieu par l'intermédiaire d'une augmentation du prix de la vignette à 100 francs pour la vignette annuelle et à 40 francs pour la vignette de deux mois?
- oui
 non

Si vous n'acceptez pas le financement par l'intermédiaire de la vignette autoroutière:

2. Comment faut-il alors financer l'adaptation de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales?
- par une augmentation de la surtaxe sur les huiles minérales
 par une compensation au niveau des contributions que la Confédération verse aux cantons (routes principales et financement de mesures autres que techniques)

Si vous acceptez le financement par l'intermédiaire de la vignette autoroutière:

3. A l'aide de quel système la redevance doit-elle être perçue?
- vignette autocollante
 e-vignette

Si votre préférence va à la vignette autocollante:

4. Faut-il tout de même poursuivre l'étude de l'e-vignette en tant que futur système de perception?
- oui, la vignette autocollante ne doit être utilisée qu'à titre de solution transitoire
 non, la perception doit jusqu'à nouvel avis être effectuée à l'aide de la vignette autocollante