Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 41 (2004)
Heft: 1602

Artikel: Péage urbain : les voitures passent à la caisse
Autor: Danesi, Marco
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1019159

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 11.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Les voitures passent à la caisse

Taxer le trafic pour mieux circuler séduit les métropoles, malgré les résistances des automobilistes et la grogne contre un impôt supplémentaire.

«Le non au contre-projet Avanti, a ouvert la porte au péage urbain» annonce Adrian Schmid, responsable de la politique des transports de l'Association Transports et Environnement (ATE). Les agglomérations suisses, davantage que les transversales alpines, attendent des solutions concrètes pour échapper à la circulation qui les asphyxie. Le trafic tue les villes. La route se réduit à peau de chagrin, prise d'assaut par des milliers de véhicules. C'est pourquoi il faut payer pour rouler. Le péage urbain freine les déplacements privés et finance l'essor des transports publics, ainsi que le développement de la mobilité douce.

On peut enfin circuler à vélo au centre de Londres

En 2003, au prix de 150 millions de livres sterlings (350 millions de francs suisses), Londres a introduit, malgré les réticences du lobby automobile et sans dommage pour les commerçants, une taxe routière au cœur de la City (cf. encadré). Derek Turner, responsable du projet *Congestion Charge* (littéralement, non sans poésie, redevance d'embouteillage) avance une diminution de la circulation de 20%, trois fois moins de bouchons et un bénéfice pour les caisses communales de 68 millions de livres sterlings, plus de cent cinquante millions de francs, presque la moitié du déficit des comptes vaudois pour 2003. La campagne pour l'élection du prochain maire de la ville se joue entre partisans et adversaires du péage.

Le péage fait mouche

La capitale britannique a rejoint ainsi d'autres agglomérations séduites par le péage alors que Stockholm s'apprête à faire le pas l'année prochaine, malgré les réticences de la population. L'accès payant au centre de Singapour voit le jour en 1975. A la différence du tarif unique londonien, on tient compte de la distance parcourue. Là aussi, les recettes, au lieu d'être rétrocédées aux contribuables suivant les principes de la fiscalité écologique, entretiennent un réseau dense de transports collectifs bon marché qui pousse les automobilistes à délaisser la voiture.

En Norvège, Oslo, Bergen et Trondheim vivent également au rythme du péage routier depuis le début des années nonante. Les centres villes désengorgés rapportent chaque année 150 millions de francs en faveur des transports collectifs et de l'aménagement des espaces urbains pour la marche et le vélo. Seules ombres au tableau, le trafic augmente dans les zones périphériques, l'effet dissuasif tend à plafonner avec le temps et les frais administratifs absorbent plus de la moitié des revenus du péage. Sans parler de la multiplication des «scooters» exemptés de taxe.

Un pays sceptique

En Suisse, les financements via une taxe routière de la traversée de la rade à Genève en 1996 et du Schanzentunnel à Berne en 1997 ont été rejetés par le peuple. Le Touring Club Suisse (TCS), avec l'Union des villes suisses, condamne les péages. Socialement injustes, car ils frappent tout le monde de la même manière à l'image de la TVA, ils sont interdits par la Constitution (art. 82, 3e al.), sauf exceptions autorisées par le Parlement. Le TCS a calculé que la redevance, sur le modèle londonien, coûterait «trois mille francs supplémentaires par année aux citoyens-automobilistes» suisses qui versent «près de dix milliards de francs» dans les caisses fédérales. Par ailleurs, les charges administratives risquent d'avaler près de la moitié des revenus, alors que la baisse du trafic espérée réduirait, à son tour et contre l'objectif de la taxe, les ressources destinées aux transports publics. Le TCS défend en priorité le système du «compte-gouttes», les feux rouges règlent les flux de voitures, et la construction de parkings d'échange financés par un fonds routier déjà inscrit dans le contre-projet Avanti refusé par le peuple et les cantons le 8 février 2003.

L'ATE, de son côté, soutient la mise en œuvre ciblée des péages routiers. Une initiative parlementaire de la socialiste bernoise Evi Allemann demande d'ailleurs d'assouplir l'interdiction constitutionnelle. Leur montant, dissuasif, doit être calculé en fonction des kilomètres parcourus et du volume du trafic, variable selon l'heure et les tronçons. La réduction de la pollution et du bruit compense largement le caractère «antisocial» du péage. Et ce ne sont pas les plus démunis qui circulent sans compter quand ils possèdent une voiture. En revanche, des taxes sur les places de parc pendulaires ou des restrictions d'accès au centre, en vigueur à Rome par exemple, peuvent renforcer l'impact et l'efficacité des péages sur le trafic urbain. Car la route est une prestation dont il faut payer le prix, conclut le radical zurichois Ruedi Noser. *md*

Congestion Charge à Londres

Pour accéder quotidiennement au centre ville, les automobilistes payent près de douze francs suisses (cinq pounds) du lundi au vendredi, de sept heures du matin à 18h30 le soir. Ils peuvent s'acquitter de la taxe à l'avance, pour plusieurs entrées, ou le jour même au moyen d'une carte de crédit, via Internet, par la poste, le téléphone ou au moyen du SMS. Quelques bars et un certain nombre de magasins sont également à dispositions des conducteurs. Les handicapés, les riverains, les dépanneurs et les propriétaires de véhicules avec plus de six places ou propulsés par des carburants écologiques échappent au péage.
Des caméras surveillent le périmètre de la zone soumise au péage, environ vingt kilomètres carrés au centre de Londres où transitent journellement près de deux cent mille véhicules. Elles identifient les plaques minéralogiques pour vérifier ensuite le paiement de la taxe. Si ce n'est pas le cas, les conducteurs fautifs écopent d'une amende. Les récidivistes risquent le séquestre de leur voiture.