

Le retour du péage

La Confédération étudie la faisabilité technique du «road pricing», nouvelle forme de péage routier. Le TCS s'oppose à cette taxation supplémentaire.

Singapour, Londres et Stockholm tentent de réduire le trafic intra-muros. Dans ce but, un dispositif technique enregistre les voitures entrant dans les secteurs proches du centre et leurs conducteurs passent à la caisse directement ou indirectement. Ce système a donné des idées à l'Office fédéral des routes (Ofrou) qui en étudie la faisabilité technique en Suisse.

Disons-le d'emblée: tout ou presque est techniquement faisable. Les vrais problèmes se posent au niveau de l'accueil d'une telle mesure par la population, de son financement et du moment de sa réalisation. Ce constat est aussi valable à Zurich où, selon les experts chargés de cette étude, un péage routier serait possible et probablement efficace.

Par contre, une taxation automatique au tunnel routier du St-Gothard poserait de gros problèmes, car il faudrait aménager des voies supplémentaires pour l'encaissement alors que la route d'accès est déjà surchargée. Irréaliste aussi, la création d'une troisième voie payante sur l'autoroute A2 près de Bâle (Augst), qui permettrait de dépasser les colonnes. Les véhicules



Le péage routier de Londres fera-t-il école en Suisse?

payants devraient être équipés d'un système de localisation et le risque de bouchons serait encore plus grand aux heures de pointe.

Un système de péage routier couvrant toute la Suisse, toutes les autoroutes, voire toutes les routes, serait possible en théorie, mais technique-

ment très difficile à réaliser dans les vingt prochaines années. Pour les auteurs de cette étude, qui sera suivie d'autres travaux du même genre, c'est une évidence: si un jour la Suisse entend introduire le road pricing, elle doit commencer par revoir de fond en comble son mode de finan-

cement routier qui est fort simple, car reposant sur les impôts grevant tous les véhicules à moteur, les taxes sur les carburants et la vignette autoroutière.

Opposition déterminée du TCS

Pour le TCS, «la démarche suivie actuellement est plus que douteuse». Le TCS demande au Conseil fédéral «d'arrêter une politique claire, assortie de priorités, dans le domaine du financement des routes». Il relève par ailleurs que «l'administration sème le doute au moment même où le parlement est à la recherche de solutions en vue de la mise en œuvre du fonds pour le trafic d'agglomération et le réseau des routes nationales (...), fonds qui fixe les bases du financement des infrastructures pour les 20 ans à venir».

Selon le TCS, il n'y a à l'heure actuelle aucune raison valable de relancer la discussion sur le road pricing. Il souligne que le trafic motorisé individuel couvre ses coûts dans le cadre du système de financement en vigueur et qu'il n'est donc pas nécessaire d'envisager des péages pour les autoroutes et les routes principales.

Aux yeux du TCS, la gestion du trafic par le biais de péages routiers selon le modèle londonien est trop chère, peu efficace et antisociale, puisque seuls les automobilistes qui en ont les moyens peuvent se rendre dans les centres urbains. Pour rappel, l'accès au centre de Londres coûte la bagatelle de 20 fr. par jour.

hwm

parlons droit

Une ligne blanche continue ne doit pas être franchie

Il y a quelque temps, je roulais sur un tronçon comportant des interdictions de dépasser. A certains endroits, il y avait une ligne de sécurité en plus du panneau, si bien qu'il était, en fait, doublement interdit de dépasser. Pourquoi peint-on une ligne de sécurité alors qu'il est manifeste, vu la présence de panneaux d'interdiction de dépasser, que cette manœuvre est interdite?

F.E. à B.

Il y a une bonne raison à la signalisation qui vous intrigue. Bien des automobilistes ignorent la différence entre la ligne de sécurité et l'interdiction de dépasser. Ces deux signalisations semblent avoir une signification similaire dans l'esprit de la plupart des usagers de la route, à savoir l'interdiction fondamentale de dépasser. En réalité, pourtant, des différences existent.

Il est interdit de franchir la ligne de sécurité. Même la ligne blanche peinte sur la chaussée est «tabou». Je me souviens de mon mo-

niteur d'auto-école qui me disait toujours que «la ligne blanche continue doit être considérée comme un mur». Contrairement à une opinion largement répandue, il est aussi interdit de franchir la ligne de sécurité pour dépasser des tracteurs ou des bicyclettes, même s'il faut rester très longtemps derrière un tel véhicule. L'automobiliste surpris à dépasser doit s'attendre à être dénoncé et à payer une amende salée.

Pas de règle sans exception

Dans quelques cas exceptionnels, il est néanmoins permis de dépasser dans un secteur avec ligne de sécurité, à savoir lorsque la place suffit pour le faire à droite de la ligne de sécurité sans gêner les autres usagers de la route circulant du côté droit de la chaussée. Il est donc permis de dépasser en restant à droite de la ligne de sécurité si les voies d'une chaussée large sont délimitées par une telle ligne, naturellement en prenant les précautions requises. Comme la ligne de sécuri-

té doit aussi être respectée par les véhicules venant en sens inverse, et vu l'interdiction de la franchir, le dépassement est aussi autorisé, lorsque la place le permet, sur la moitié droite d'une route sinueuse ou avant le sommet d'une côte.

En présence d'un signal «Interdiction de dépasser» aussi, le contournement d'un autre véhicule est autorisé dans quelques cas. Le signal «Interdiction de dépasser» n'interdit aux conducteurs de dépasser que des «véhicules ayant les roues placées l'une à côté de l'autre». Dès lors, le dépassement de vélos ou de vélomoteurs est autorisé dans un secteur avec un tel panneau, pour autant que le trafic en sens inverse l'autorise. Les véhicules dont la vitesse est limitée à 30 km/h, comme des monoaxes ou des tracteurs agricoles, peuvent aussi être dépassés. Mais attention, les tracteurs modernes peuvent rouler à plus de 30 km/h! S'il y a une ligne de sécurité en plus du panneau, la première doit être respectée strictement. **Urs-Peter Inderbitzin**