



## Road pricing: une fausse bonne idée

### ARGUMENTAIRE

#### Analyse critique du rapport du Conseil fédéral

##### Remarque introductive

Le road pricing revêt une double fonction de régulation du trafic et de financement des infrastructures de transport. D'emblée, il convient de relever que cette double vocation de financement et de régulation est en quelque sorte contradictoire, puisqu'une régulation efficace du trafic (réduction du trafic en vue d'éviter les engorgements) produit une diminution des recettes fiscales liées au trafic.

La question du financement des infrastructures faisant l'objet d'un chapitre séparé, nous nous bornons, en guise d'introduction, à quelques constats généraux sur l'évolution du trafic en Suisse. Le rapport du Conseil fédéral relève à ce propos que le degré de saturation théorique du réseau routier est faible (près de 10% seulement). Il mentionne également le fait que 85 à 90% des embouteillages se produisent dans des agglomérations (source: DETEC). Cette formulation vague masque toutefois une réalité pas forcément favorable à l'instauration de zones à péage dans les centres urbains. En effet, il est notoire que les problèmes de trafic se situent moins dans les centres-villes ou sur les axes transversaux qui y conduisent, que sur les périphériques (autoroutiers) de contournement (axes tangentiels) de ces mêmes villes. En bouclant les centres par des péages, on ne manquerait certainement pas d'accroître les difficultés aux abords de la zone payante et donc aussi sur les axes de contournement.

Une étude intitulée "La pendularité en Suisse"<sup>1</sup> explique bien les raisons de ces difficultés de circulation en périphérie, des difficultés dues au phénomène de dispersion de l'habitat (classes moyennes s'installent au vert), d'une part, et de décentralisation des lieux de travail, des centres administratifs, de loisirs et d'achat, d'autre part. Il en résulte que les actifs suisses sont de plus en plus nombreux à se déplacer d'un point de la périphérie d'une ville à un autre point de la périphérie au moyen, notamment, des bretelles

<sup>1</sup> R. Frick, p. Wüthrich, R. Zbinden et M. Keller, "La pendularité en Suisse", OFS/are, Neuchâtel, octobre 2004, 109 p.

## Road pricing – Argumentaire (suite)

autoroutières de contournement. Ce constat est d'ailleurs confirmé par une autre étude sur la situation du trafic dans l'espace économique zurichois<sup>2</sup>, selon laquelle "les principaux goulets d'étranglement se trouvent à l'heure actuelle et pour un avenir prévisible sur certains tronçons de routes à grand débit, situés autour de la ville de Zürich". Les auteurs de la recherche ajoutent que l'instauration d'un éventuel péage sur ces routes "se ferait au prix d'importants reports spatiaux du trafic sur le réseau secondaire".

Conclusion: les péages ne constituent pas une solution adaptée en vue du règlement et de l'anticipation des problèmes de trafic. Le Fonds d'infrastructure, à l'inverse, va permettre d'investir de manière ciblée quelque 11.5 milliards de francs sur 20 ans dans le but de développer les infrastructures de transport dans les agglomérations ainsi que d'élargir les tronçons autoroutiers régulièrement surchargés, notamment à la hauteur des agglomérations.

## Situation en Europe

### Introduction

Comme précisé dans le rapport du Conseil fédéral, le droit communautaire laisse aux Etats membres une liberté relativement grande en matière de prélèvement de redevances pour l'utilisation des routes. Malgré cela et en dépit des problèmes de financement et de circulation rencontrés dans certaines régions d'Europe, les expériences de péages restent peu nombreuses en dehors des péages de financement de l'infrastructure (exemple: les autoroutes françaises et italiennes). Le péage urbain n'a été testé pour l'instant qu'en Norvège, à Londres et à Stockholm, sans l'assentiment préalable des populations concernées. Le vote organisé à Stockholm après une phase d'essai a donné un résultat intéressant: les habitants de la ville-centre, qui peuvent circuler librement dans la zone à péage, ont approuvé ce dernier à une faible majorité alors que les habitants des communes périphériques, les premières victimes de la taxe et du trafic de contournement, l'ont clairement rejeté.

Pour l'instant, la principale directive européenne relative à la taxation des voitures privées est celle portant sur l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté<sup>3</sup>. Ce texte exige de la part des entreprises exploitant des péages qu'elles proposent d'ici 2011, pour les véhicules privés, au moins l'un des systèmes de saisie standardisés suivants:

- localisation par satellite
- communications mobiles
- micro-ondes (idem RPLP/taxe poids lourds liée aux prestations).

<sup>2</sup> M. Keller, R. Frick, "Road Pricing für den Wirtschaftsraum Zürich", Schlussbericht, INFRAS, 2000, 42 p.

<sup>3</sup> Directive 2004/52/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté

## Road pricing – Argumentaire (suite)

---

### Bref aperçu des principales expériences de péage urbain

#### *Les villes norvégiennes (péages de financement)*

Les péages d'Oslo, de Bergen et de Trondheim se distinguent clairement des autres péages urbains en ce qu'ils ont essentiellement une vocation de financement de l'infrastructure. Leur fondement légal est ancré dans la loi norvégienne sur les routes (Road Act), dont les dispositions portaient jusqu'ici exclusivement sur le (co)financement de projets de constructions routières. On s'explique mieux la tradition norvégienne du péage, lorsque l'on sait que ce dernier est la condition pour le versement de contributions financières de la part de l'Etat central (cofinancement).

Contrairement aux péages de congestion/régulation du trafic (Londres, Stockholm), les systèmes norvégiens affichent un niveau de taxation modéré, qui se traduit par une baisse de trafic très modeste. Entre 5 et 10% en moyenne durant les heures soumises à péage, mais seulement 0 à 5% si l'on tient compte de la hausse de trafic enregistrée en dehors des heures taxées (nuits et fins de semaines)!

Si l'on compare ce faible résultat au coût global de ces péages (1/3 des recettes pour l'exploitation et l'amortissement), on ne peut manquer de constater que le système suisse de l'affectation routière d'une partie du produit des taxes sur les carburants s'avère nettement plus efficient sur le plan économique/du financement (1.5% des recettes).

#### *Londres et Stockholm (péages de congestion)*

La Grande-Bretagne s'est dotée en 2000 d'une loi sur les transports (Transport Act) qui autorise l'instauration de péages routiers en vue de lutter contre les embouteillages ou la pollution atmosphérique.

En 2003, l'exécutif de la Ville de Londres a décidé de soumettre le centre-ville (20 km<sup>2</sup>) à une taxe forfaitaire journalière de 5 pounds (entre 11 et 12 CHF), entre 07h et 18h30. Compte tenu du coût très élevé de l'exploitation du péage, qui absorbe près de 50% des recettes, la redevance a dû être relevée à 8 pounds en 2005 (entre 18 et 19 CHF). Le mauvais rapport coûts-recettes du péage de Londres est unanimement reconnu et s'explique en partie par le système retenu pour la saisie. La grande majorité des véhicules n'étant pas équipés d'unités de bord, les villes désireuses d'instaurer un péage doivent aujourd'hui s'équiper d'un matériel coûteux de portails électroniques et de caméras de surveillance, peu compétitifs en comparaison des systèmes de positionnement par satellite.

Quant aux incidences de ce coûteux péage de Londres, elles peuvent se résumer comme suit: une baisse du trafic de 15% environ dans la zone à péage, pour un bénéfice environnemental très limité, compte tenu de la faible étendue de la zone soumise à la taxe. En ce qui concerne l'impact de la redevance sur le commerce local (PME, artisanat), les avis divergent selon la source retenue. Plutôt que de se fier simplement au rapport

## Road pricing – Argumentaire (suite)

publié par la société d'exploitation du péage de Londres (Transport for London)<sup>4</sup>, comme le fait le rapport du Conseil fédéral, le TCS préconise de s'intéresser davantage aux conclusions des représentants des artisans et commerçants londoniens de la "London Chamber of Commerce and Industry"<sup>5</sup>. Cette organisation a mené trois enquêtes sur les effets du péage et parvient aux conclusions chiffrées suivantes:

- 84.2% des commerces de détail indiquent que leurs bénéfices chutent d'année en année
- 62.7% des détaillants enregistrent un recul du nombre de clients depuis l'instauration du péage
- 37% des commerces sondés précisent qu'ils ont réduit leur personnel en raison des effets de la redevance
- 33% des commerçants indiquent qu'ils planifient une "re-localisation" de leur commerce en raison de la chute de leurs bénéfices; 28% songent même à abandonner leur affaire

Ce bilan morose est d'ailleurs confirmé par les analyses des conseillers économiques du maire de Londres à propos de l'extension occidentale du péage (Western Extension Zone). Selon ces spécialistes, 48% des automobilistes habitués à faire leurs achats dans cette zone changeront leurs habitudes et provoqueront ainsi une baisse minimale des ventes de 4%. Transport for London, l'exploitant du péage, reconnaît dans son premier rapport annuel que le péage a induit un recul de 70'000 entrées quotidiennes à Londres, tous modes de transport confondus, par rapport à 2002<sup>6</sup>.

En dépit des différences relatives aux contextes géographique et politique, le péage de congestion de Stockholm présente des résultats similaires à celui de Londres. A savoir: une taxe quotidienne de près de 7 CHF (moins élevée qu'à Londres - entrée et sortie aux heures de pointe), des frais d'installation exorbitants de quelque 600 millions de CHF pour un rapport coûts (40 millions/amortissement sur 40 ans!) – recettes (138 millions) peu intéressant (près de 30% des recettes pour couvrir les coûts). Quant aux effets sur le trafic et le commerce local, ils ne doivent pas être très différents de ceux de Londres (15 à 25% de recul du trafic dans la zone à péage).

## Effets du road pricing

### Effets sur le trafic

En matière de trafic, l'avantage des systèmes de péages réside dans la possibilité de réguler le trafic de manière ciblée en modulant les prix en fonction de l'horaire de passage.

<sup>4</sup> Transport for London, Fourth annual report, résumé p. 5

<sup>5</sup> London Chamber of Commerce and Industry, "Heading in the wrong direction: Proposed western extension to the congestion charge scheme, Press & Public Affairs, LCCI, august 2005, pp. 11-13

<sup>6</sup> Transport for London, "Congestion Charging: First Annual report", February 2004.

## Road pricing – Argumentaire (suite)

Cet avantage indéniable permet de réduire significativement les problèmes liés aux engorgements durant les heures de pointe. Mais cet atout est en partie annulé par un effet de report du trafic, aussi bien dans le temps que dans l'espace, particulièrement fort dès que l'on intègre au péage des tronçons d'autoroutes (bretelles de contournement)<sup>7</sup>. Ce constat est confirmé par l'étude A2 du paquet "Mobility Pricing", selon laquelle un péage autoroutier généralisé (péage de réseau) ne présente que peu d'éléments convaincants: "Il faut s'attendre à ce que le recul du trafic autoroutier soit compensé par une forte hausse du trafic sur le réseau secondaire."<sup>8</sup>

Conclusion: les péages peuvent s'avérer efficaces dans le cas particulier de la lutte contre les bouchons, mais n'induisent aucune baisse significative des kilométrages et du volume de trafic régional. Leur impact environnemental reste donc très limité.

En matière d'engorgements, le TCS tient à relever que la situation du trafic en Suisse s'avère peu problématique en comparaison internationale<sup>9</sup>. D'après l'étude INFRAS sur l'espace économique zurichois (Road Pricing Wirtschaftsraum Zürich, voir note 2), des difficultés sont attendues principalement sur les bretelles autoroutières de contournement des grandes agglomérations. Pour y remédier, le Parlement a récemment adopté le nouveau Fonds d'infrastructure, qui alloue à la fois 6 milliards de francs aux infrastructures de transport des agglomérations et 5.5 milliards en vue de l'élimination des goulets d'étranglements autoroutiers.

### Effets sur l'économie

Le TCS dénonce formellement l'absence de toute information sérieuse, dans le rapport du Conseil fédéral, sur les conséquences économiques de l'instauration de péages. Les vagues indications fournies ("Les éventuels effets négatifs sont contrebalancés par l'avantage de la meilleure accessibilité") semblent être tirées du rapport annuel de l'exploitant du péage de Londres (voir source n°31), une source par essence peu crédible. Le TCS déplore notamment le fait qu'aucune recherche n'ait été menée dans le cadre du paquet "Mobility Pricing" pour tenter d'évaluer concrètement l'impact du road pricing sur l'économie locale.

Conclusion: notre association juge peu sérieux le ton du rapport dans le cadre de ce chapitre important et demande par conséquent que soit menée une étude sérieuse, indépendante, sur l'impact d'un éventuel péage de congestion sur l'artisanat et le commerce (75% des emplois en Suisse).

<sup>7</sup> M. Keller, R. Frick, "Road Pricing für den Wirtschaftsraum Zürich, Schlussbericht, INFRAS, 2000, pp. 18-33

<sup>8</sup> Forschungspaket Mobility Pricing, Einzelprojekt A2 – VSS 2005/912, "Bedeutung von Mobility Pricing für die Verkehrsfinanzierung der Zukunft, Ecoplan/INFRAS, November 2006, p. 102

<sup>9</sup> W. Schade, C. Doll, M. Maibach, M. Peter, F. Crespo, D. carvalho, G. Caiado, M. Conti, A. Lilico, N. Afraz, "COMPETE Final Report: Analysis of the contribution of transport polices to the competitiveness of the EU economy and comparison with the United States", Funded by European Commission – DG TREN, Karlsruhe, Germany, 179 p.

## Road pricing – Argumentaire (suite)

Cette requête s'impose au vu de l'importance du sujet et des constats effectués dans le cadre d'une récente étude suisse<sup>10</sup>, selon laquelle: "Les commerces et les personnes dépendantes de la voiture et/ou de la clientèle motorisée doivent s'attendre à voir baisser leur chiffre d'affaires."

### Effets sur les transports

Les experts s'accordent à dire que dans le cas des péages de financement norvégiens, à redevance raisonnable, l'effet de transfert sur les transports publics est nul. Quant aux péages de congestion, accompagnés d'une redevance élevée, ils induisent au mieux une réduction de trafic de l'ordre de 10 à 20% durant les heures de pointe. Sachant que la moitié au maximum de ces déplacements est reportée sur les transports publics, on peut tabler sur un report modal de 5 à 10% dans le meilleur des cas.

Conclusion: au-delà de ces chiffres, qui témoignent de la faible élasticité de la demande en matière de transport motorisé, il faut se demander si les transports publics et notamment le rail ont réellement la capacité d'absorber ces quelques pour cent de voyageurs supplémentaires. Au vu des taux d'occupation enregistrés actuellement aux heures de pointe, on peut en douter.

L'autre question porte sur l'aptitude des transports publics à répondre à la demande de transport. En effet, compte tenu de la diversité des lieux de résidence, de travail, d'achat et de loisirs, les besoins de la population en matière de transport ont considérablement évolué. Comme le montre bien l'étude sur la pendularité en Suisse (voir note 1), les lieux de résidence, de travail et/ou de loisir se situent de plus en plus en périphérie d'agglomération, de sorte que les liaisons périphériques ou tangentielles (d'un point de la périphérie à un autre) se multiplient au détriment des liaisons dites transversales (d'un point de la périphérie vers le centre-ville). Il en résulte que les grands axes de transports publics répondent de moins en moins à la demande réelle et que les pendulaires habitant et/ou travaillant en périphérie doivent renoncer aux transports publics pour des questions de perte de temps. Il convient de tenir compte de ces réalités, non seulement dans le cadre de la réflexion de principe sur le road pricing, mais également en regard de la politique d'investissement dans les infrastructures.

### Effets territoriaux

Comme le chapitre sur les effets économiques, l'analyse des incidences territoriales du road pricing s'avère très sommaire. On mentionne, certes, la trop brève durée de l'observation à Londres ainsi que le léger fléchissement des prix de l'immobilier aux abords du péage d'Oslo, mais on ne dit rien au sujet d'éventuelles relocalisations d'entreprises (hors de la zone à péage), de l'évolution de l'habitat entre le centre et la périphérie ou des dernières tendances en matière de trafic de loisirs et d'achat. En

<sup>10</sup> M. Nufer, U. Zurbriggen, "Road User Charging in der Schweiz", IBM Schweiz/Swiss Governmental Programs, August 2005.

## Road pricing – Argumentaire (suite)

substance, on se borne à affirmer "que les effets territoriaux d'une péage routier aussi bien urbain que généralisé sont faibles."

Conclusion: le TCS demande à la Confédération de vérifier l'impact d'un péage urbain sur l'activité sociale et économique (travail, achats, loisirs, etc.). Il demande également si l'éventuelle instauration de péages est réellement compatible avec la nouvelle vision de l'administration en matière de développement territorial. En clair: est-ce que le nouvel objectif d'urbanisation vers l'intérieur<sup>11</sup> (Siedlung nach Innen), afin d'éviter le mitage du territoire (Zersiedelung), est bien compatible avec le possible bouclage de nos villes par un péage. N'est-il pas contradictoire de penser que l'on parviendra à développer les activités économiques et sociales dans nos villes, de manière à y attirer la population, tout en imposant parallèlement des péages urbains?

### Effets de répartition

Les taxes de péage, lorsqu'elles ne sont pas compensées par des réductions d'autres redevances, ont toujours un effet régressif sur le plan social. Or, les possibilités de compensation s'avèrent limitées, surtout dans le cadre d'un projet de péage ambitieux. Les experts du paquet "Mobility Pricing" ont estimé dans leurs études qu'il était possible d'envisager une suppression de la taxe cantonale sur les véhicules à moteur, de la vignette autoroutière ou d'une partie ou de la totalité de la surtaxe sur les carburants.

Conclusion: précisons à cet égard qu'une éventuelle abolition de la taxe automobile au profit d'un péage urbain pose le problème de la souveraineté des cantons et de la distribution inéquitable de la charge au sein du canton (la périphérie de l'agglomération se trouve gravement pénalisée par rapport au reste du canton et à la ville-centre, si ses résidents sont exonérés). D'autre part, comme pour la vignette autoroutière, le produit susceptible d'être compensé reste limité par rapport au produit d'un éventuel péage. S'agissant de l'abolition totale ou partielle de la surtaxe sur les huiles minérales, celle-ci ne semble pas envisageable dans le contexte européen. Rappelons que la Commission européenne fait actuellement pression pour relever et harmoniser la taxation sur le gazole, afin notamment de lutter contre le tourisme des carburants (voir communiqué du 13 mars 2007 de la Commission européenne).

Finalement, il est évident qu'un système de péage peut tendre à la neutralité de la quote-part fiscale. Par contre, s'agissant d'un système qui régule le trafic au moyen du prix (pricing), il est impossible d'éviter l'exclusion des plus démunis du trafic motorisé (caractère antisocial des péages).

<sup>11</sup> U. Steiger/ARE, "Rapport 2005 sur le développement territorial", DETEC/Office fédéral du développement territorial, Berne

## Road pricing – Argumentaire (suite)

### Bilan financier du road pricing

#### Rapport coûts-bénéfices

Les péages urbains de congestion, comme celui de Londres, se distinguent à la fois par un taux de taxation élevé et des revenus nets plutôt faibles. Cette réalité résulte essentiellement de frais d'installation et d'exploitation extrêmement élevés, dus notamment aux systèmes de saisie retenus. A Londres et à Stockholm, on a choisi de boucler le centre-ville à l'aide de portails électroniques et de caméras de vidéo-surveillance, une technologie lourde, coûteuse et générant d'importantes charges administratives. D'une certaine manière, on peut dire que cette technologie est dépassée par rapport aux systèmes de positionnement par satellite qui, eux, posent d'autres problèmes (équipement des véhicules en systèmes GPS et protection des données).

Conclusion: le TCS regrette que l'on ait soigneusement évité, tant dans le cadre des recherches "Mobility Pricing" que dans le rapport du Conseil fédéral, toute comparaison systématique des avantages et des inconvénients entre le péage et la taxe sur les huiles minérales. Force est de constater que le bilan financier des péages de congestion est très mauvais, principalement à Londres, où près de 50% des recettes sont absorbées par l'exploitation du péage. A Stockholm (investissement initial de 640 millions de francs), il faut près de 30% des recettes pour couvrir les coûts. Mais si l'on oppose les coûts et les bénéfices globaux (y compris externes) pour les usagers-contribuables, on obtient un solde annuel négatif de 183 millions de francs<sup>12</sup>.

Face à ces montres administratifs, la taxe sur les huiles minérales, qui revêt également dimension incitative du point de vue environnemental, fait figure de poids plume. En effet, seul 1.5% de ses recettes est affecté à l'administration du système, en vertu de l'ordonnance sur l'imposition des huiles minérales. Et le montant correspondant suffit très largement à l'exécution de la tâche! Au vu des conséquences sociales (exclusion des plus démunis de la circulation routière), financières (très mauvais rapport coûts-bénéfices), économiques (entraves à la mobilité des personnes et des marchandises, renchérissement des facteurs de production) et environnementales (faible incidence, trafic de contournement), on ne peut que conclure au manque d'efficacité du road pricing face à la taxation des huiles minérales.

#### Financement des transports

Les auteurs du rapport de la Confédération constatent qu'en matière de finances, la situation est saine, tant au niveau de la Confédération que des cantons (solde global positif). Ils relèvent par contre un problème du côté des villes et agglomérations, qui ont dans certains cas dû reporter des projets d'infrastructures. Le TCS rappelle à ce propos

<sup>12</sup> R. Prud'homme et P. Kopp, Le péage de Stockholm: évaluation et enseignements, in: "Transports", n° 443, mai-juin 2007, 15 p.

## Road pricing – Argumentaire (suite)

qu'une solution de compromis a été trouvée avec le Fonds d'infrastructure, qui va allouer quelque 6 milliards de francs au trafic d'agglomération.

En dépit du fait qu'une bonne partie du produit des taxes prélevées sur les automobilistes passe directement dans la caisse générale de la Confédération ou profite aux transports publics (NLFA, trafic d'agglomération), le rapport indique que le compte routier affiche un découvert de 5'394 millions de francs si l'on tient compte des coûts externes de la route (6'048 millions).

Conclusion: les auteurs du rapport se targuent de vouloir adopter une démarche économique, prenant en compte l'ensemble des coûts, y compris ceux qui ne sont pas couverts par les usagers (coûts externes). Le TCS précise que si l'on veut s'en tenir à une démarche strictement économique, alors il convient de constater que les usagers de la route couvrent leurs coûts à hauteur de 90% alors que ceux du rail peinent à atteindre la barre des 46%<sup>13</sup> (total sans subsides fédéraux). Si l'on appliquait la logique économique jusqu'au bout et de manière égale à tous les vecteurs de transports, l'idée du road pricing devrait être abandonnée. Sur le principe, il faut encore ajouter que dans une perspective économique, il conviendrait également prendre en compte les avantages des transports, qui ont eux aussi été chiffrés à des montants colossaux<sup>14</sup> (avantages totaux supérieurs aux coûts totaux pour environ 3 à 8 milliards de francs).

Quant au subventionnement transversal des transports publics au moyen des fonds affectés à la route, il ne participe pas non plus d'une logique économique et ne respecte pas le principe de la vérité des coûts. Force est de constater que ce principe s'applique exclusivement à la route, à ses coûts externes, mais pas au subventionnement (transversal) des transports publics. Le TCS constate finalement que la prestation de transport, tant pour les personnes que pour les marchandises, est nettement plus avantageuse du côté du rail (40 cts/pkm et 27 cts/tkm) que de celui de la route (50 cts/pkm et 57 cts/tkm – voir note 12 "Compte des transports). Comment se fait-il, par conséquent, que l'on continue à réclamer des conditions-cadres plus favorables pour le rail?

D'un point de vue économique, notamment lorsque la demande dépasse l'offre, il convient clairement d'internaliser les coûts d'infrastructure et d'exploitation des transports publics<sup>15</sup>. En d'autres termes, il est absurde de subventionner les transports publics lorsque la demande est très soutenue.

<sup>13</sup> M. Maibach, C. Schreyer, J.-M. Pittet, N. Carron, "Transportrechnung: Jahr 2003", Bundesamt für Statistik, Neuchâtel, 2006, 34 p.

<sup>14</sup> Ecoplan, "Die Nutzen des Verkehrs", Bundesamt für Raumentwicklung/Bundesamt für Strassen, Bern, 2006, 47 p.

<sup>15</sup> René L. Frey, "Ökonomie der städtischen Mobilität: Durch Kostenwahrheit zur nachhaltigen Entwicklung des Agglomerationsverkehrs", Hochschulverlag der ETH Zürich, Zürich, 1994, p. 54

## Road pricing – Argumentaire (suite)

---

### Remarque conclusive

Compte tenu du bilan ci-dessus, le TCS ne voit aucune raison d'assouplir la disposition constitutionnelle relative à la gratuité de l'utilisation des routes en Suisse (art. 82, al. 3 cst.). Il conteste formellement l'intérêt que les péages peuvent présenter à long terme, notamment dans l'optique du financement des infrastructures (recul du substrat fiscal lié aux huiles minérales). En ce sens, le TCS a demandé au groupe d'experts ARE – Grundlagendaten Landverkehr qu'il estime l'évolution de la consommation de carburants et des recettes y relatives pour ces prochaines décennies.

Notre Club préconise la taxation du vecteur énergétique/carburant plutôt que de la prestation de transport, principalement pour des raisons de protection des données. Il estime en outre qu'il convient de séparer clairement les objectifs de taxation et de régulation/information du trafic.