



Feuille d'information

7.12.2007

Les péages routiers en Suisse

Principe de l'exemption de taxes

En vertu de l'article 82, alinéa 3 de la Constitution fédérale, l'utilisation des routes publiques est exempte de taxe. Cette disposition a été conçue en réaction aux droits de péage et de pontonnage, considérés comme des entraves au trafic. C'est pourquoi la Constitution de 1848 voulait abolir ces droits. Pourtant, le principe de l'exemption de taxes n'a été inscrit dans la Constitution qu'en 1958.

Pas de règle sans exception(s)

Ce principe n'est pas valable de manière absolue. Des exceptions sont par exemple possibles lorsqu'elles sont explicitement autorisées par le Parlement. Les dérogations sont octroyées de manière restrictive, elles permettent uniquement la perception de taxes pour des ouvrages individuels tels que des tunnels ou des ponts. A ce jour, le Parlement n'a autorisé la perception de redevances routières que pour le tunnel routier du Grand-Saint-Bernard (Bas Valais – Vallée d'Aoste). Depuis, plusieurs projets auraient dû être financés par des taxes routières. Certains d'entre eux étaient sur le point d'aboutir à Berne (Schanzentunnel) et à Genève (traversée de la Rade). Dans les deux cas, le Conseil fédéral avait annoncé qu'il était disposé à demander une dérogation au Parlement. Les deux projets ont cependant échoué lors de scrutins populaires locaux.

Tentatives de réformes

Depuis son inscription dans la Constitution il y a une cinquantaine d'années, le principe de la gratuité des routes a été remis en cause à plusieurs reprises. Si les controverses ne sont pas parvenues à l'assouplir, de nouvelles dispositions constitutionnelles l'ont relativisé. On mentionnera notamment les travaux suivants:

- **Conception globale des transports (1972–1977):** cette conception a abouti en 1985 à l'introduction d'une redevance, d'abord forfaitaire, sur les poids lourds et d'une redevance pour l'utilisation des routes nationales (vignette autoroutière). Le principe de l'exemption de taxes a été ainsi restreint au niveau de la Constitution. Un assouplissement plus étendu a ensuite été envisagé par le projet de politique coordonnée des transports. Le peuple ayant rejeté ce projet en 1988, l'utilisation gratuite des routes a été maintenue.



- **Nouvelle Constitution fédérale** (milieu des années 90): lors de la consultation sur la nouvelle Constitution, la suppression définitive du principe de l'exemption de taxes a été soulevée. Elle a ensuite été abandonnée en raison des avis défavorables exprimés en consultation.
- **Message sur la réforme de la péréquation financière et de la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons:** Dans ce message, le Conseil fédéral proposait d'autoriser les péages routiers dans les villes et les agglomérations. Estimant que les péages routiers ne devaient pas être discutés dans le cadre du projet de RPT, le Parlement a rejeté cette proposition.

Evolution actuelle

Les problèmes de trafic augmentent, surtout dans les agglomérations. Les expériences probantes de péage routier à l'étranger (Londres, Stockholm) et de RPLP en Suisse réveillent l'intérêt pour les redevances routières en Suisse. Le 17 mars 2005, le Conseil national a adopté un postulat chargeant le Conseil fédéral de montrer dans un rapport dans quelles conditions et sous quelles formes l'introduction d'un péage routier en Suisse pourrait se révéler judicieuse. Dans ses conclusions, le rapport demande notamment que l'on rende possible la perception de péages routiers dans les villes et les agglomérations. Le 16 mars 2007, le Conseil fédéral a approuvé le rapport du DETEC et chargé ce dernier d'élaborer une note de discussion. Le 7 décembre 2007, le Conseil fédéral en a pris connaissance et chargé le département de rédiger un projet de loi.

Pour de plus amples informations : www.are.admin.ch