

11/04/09 - Moritz Leuenberger invente le «droit de bouchon»



Un bouchon sur l'autoroute sur l'axe Lausanne-Montreux. (Keystone) Imaginons. Vous habitez Lausanne et travaillez à Genève. Vous disposez d'un abonnement de parcours mensuel. Celui-ci vous coûte 259 francs. En raison de votre horaire de travail, vous ne l'utilisez qu'aux heures de pointe, soit, grosso modo, entre 6 et 8 heures le matin et entre 17 et 19 heures le soir. A l'avenir, votre mobilité professionnelle pourrait vous coûter environ 10% de plus qu'un même abonnement utilisé aux heures creuses, soit 285 francs. Ce n'est là qu'un exemple théorique. Il illustre cependant le projet lancé mardi par Moritz Leuenberger.

Le ministre des Transports a commandé à ses services une réflexion à long terme sur le développement des infrastructures en Suisse et, surtout, sur leur financement. Le rapport présenté mardi met l'accent sur l'importance économique de toutes les infrastructures (rail, route, aviation, énergie, télécommunications). Il se penche surtout sur les transports, car c'est là que l'évaluation des besoins est la plus avancée.

Le rapport estime à 64 milliards les investissements routiers (entretien du réseau et suppression des goulets d'étranglement) entre 2010 et 2030. Pour la même période, sans compter les milliards déjà engagés avant cette date, les besoins du rail se situent entre 61 et 70 milliards (achèvement des projets Rail 2000 et NLFA, programme Rail 2030, entretien du réseau).

Or, les possibilités de financement ne sont pas illimitées. Le fonds des transports publics (FTP) et le fonds d'infrastructure (FI), utilisés pour couvrir les coûts de Rail

2000, des NLFA, du trafic d'agglomération et des autoroutes, sont alimentés par les taxes routières (carburants, redevance poids lourds, vignette) ainsi que, partiellement par la TVA et des avances publiques. Pour Rail 2030, plusieurs scénarios sont en discussion, mais aucun ne semble emporter une adhésion suffisante. On parle d'une nouvelle hausse de la TVA ou de l'affectation aux grands projets ferroviaires de la part cantonale aux recettes de la RPLP. Or, les cantons refusent catégoriquement de se priver de cette manne.

De son côté, une initiative de l'Association transports et environnement (ATE), qui a d'ores et déjà abouti, propose de modifier la clé de répartition des taxes routières: 50% à la route et 50% aux transports publics, contre, respectivement 75% et 25% actuellement. Les milieux routiers font barrage contre cette proposition.

Moritz Leuenberger, lui, part sur une autre base. Il propose de taxer la mobilité selon un système qui tiendrait compte de la demande. En clair, on prélèverait un pour-cent ferroviaire sur les billets de train sur les tronçons surchargés aux heures de pointe. Ainsi, un trajet Lausanne-Genève à 7 heures du matin coûterait plus cher que le même parcours à 10 heures, en billet unique ou en abonnement.

Un tel supplément ne serait pas perçu sur les axes périphériques, qui ne sont jamais surchargés.

Le même principe pourrait s'adapter au réseau routier. Les pendulaires qui se déplacent en voiture de Lausanne à Genève aux heures les plus embouteillées devraient s'acquitter de cette taxe, qu'on pourrait qualifier de «droit de bouchon». Cela nécessiterait un remaniement du système de financement. Moritz Leuenberger part de l'idée que ce sera de toute façon nécessaire, car le produit des taxes sur les carburants promet de chuter ces prochaines années. «Le trafic routier devient plus propre, notamment par le recours accru aux véhicules électriques», explique-t-il. Si les recettes de ces impôts diminuent effectivement, il deviendra plus difficile de financer les projets qui sont prévus. Et l'initiative de l'ATE aura quelque chose d'anachronique.

Source: LeTemps.ch