



Touring Club Suisse
Chemin de Blandonnet 4
Case postale 820
1214 Vernier GE
www.tcs.ch

Peter Goetschi
Président central
Tél. +41 58 827 34 07
Fax +41 58 827 50 26
peter.goetschi@tcs.ch

Touring Club Suisse, Case postale 820, 1214 Vernier GE

Département fédéral des finances, DFF
Administration fédérale des douanes, AFD

Vernier/Genève, le 12 octobre 2017

Procédure de consultation

Révision de la loi fédérale concernant la redevance pour l'utilisation des routes nationales

Mesdames, Messieurs,

Le Touring Club Suisse (TCS), organisation de consommateurs active dans le domaine de la mobilité, vous remercie pour la possibilité donnée de se prononcer sur le projet législatif susmentionné.

Vu le nombre d'inconnues liées au projet mis en consultation, le TCS a décidé de ne pas répondre au questionnaire détaillé et a préféré élaborer une prise de position argumentée, que vous trouverez ci-après.

1. Prise de position

1.1. Technologie non définie et projet non chiffré

Les documents mis en consultations proposent un changement de la base légale, afin de permettre le remplacement de la vignette autocollante par une forme non définie de perception électronique de la redevance. Selon le Conseil fédéral, « la nouvelle LVA ne devra être ni trop détaillée, ni trop spécialisée¹ ». Il en résulte que le projet de révision totale de la loi sur la vignette autoroutière (LVA) soumis à consultation présente un nombre important d'inconnues (technologie, protection des données, délégation de l'exécution de diverses tâches à des tiers, coûts). Or, de l'avis du TCS, le projet soumis à consultation aurait clairement dû préciser les contours du nouveau système, de manière à ce que les cantons et les organisations intéressées puissent évaluer les enjeux du changement de système et se faire une opinion valable. Ceci, notamment sur les principaux points suivants :

¹ Département fédéral des finances DFF, *Révision de la loi fédérale concernant la redevance pour l'utilisation des routes nationales, Rapport explicatif*, P. 8

- Technologie

Le TCS déplore que le Conseil fédéral n'ait pas pris la peine de présenter les différentes options technologiques envisagées, ainsi que leur impact par rapport à l'actuel système de redevance bien connu et bien accepté par les citoyens-consommateurs. Et ce particulièrement pour les coûts de mise en œuvre et d'exploitation ainsi que les incidences sur la protection des données/de la sphère privée, qui sont d'une importance primordiale quand il est question d'abandonner un système qui a fait ses preuves.

- Protection des données

Les dispositions relatives à la protection des données sont quant à elles liées au choix de la technologie. Selon le système électronique utilisé, les défis seront très différents (densité des contrôles, type de données récoltées, etc.).

Le TCS s'inquiète à cet égard de la possibilité, dans le futur, de créer des profils de déplacement des usagers. En Allemagne, lors de l'introduction de la redevance poids-lourds, des règles claires sur la protection des données avaient été édictées, ce qui n'a pas empêché les abus en matière d'utilisation de ces données. Pour le préposé fédéral à la protection des données, l'unique manière de rendre les trajets plus anonymes, consisterait à ne récolter aucune donnée sensible. Car même en cas de législation très claire en la matière, la transmission de données, notamment en cas de procédure judiciaire, ne peut être exclue.

De plus, il convient de relever que des exigences accrues en matière de protection des données conduiront inévitablement à une hausse des coûts d'exploitation de ces systèmes.

- Délégation de l'exécution de diverses tâches aux cantons ou à des tiers

Dans son rapport explicatif, le Conseil fédéral fait part de son souhait de déléguer, dans la mesure du possible, différentes tâches (la perception de la redevance, le contrôle des abus et la poursuite en cas d'infraction) aux cantons ou à des tiers.

Ces possibilités de délégation et d'externalisation interpellent le TCS. Dans le cas des cantons, le TCS se demande si ces derniers ont été consultés et, le cas échéant, s'ils sont intéressés par une telle démarche, s'ils ont les capacités administratives et personnelles pour effectuer ces tâches et quels en seraient les coûts (report de charges fiscales de la Confédération sur les cantons).

Dans le cas des tiers, aucune information n'est donnée quant à la forme juridique encadrant l'activité de ces prestataires externes possibles. Les coûts d'exploitation et les effets engendrés par ces mesures d'externalisation devraient être plus complets et détaillés. Le TCS s'inquiète en outre que certaines tâches incombant à l'État (par exemple la poursuite pénale des infractions² ou le contrôle des vignettes par les cantons³) puissent être endossées par des privés.

Il est gênant que le Conseil fédéral laisse ouverte la question de savoir qui percevra la redevance, qui contrôlera et qui poursuivra les abus ! De plus, le TCS s'étonne qu'aucune analyse n'ait été présentée quant aux éventuelles délégations des différentes tâches à des prestataires autres que l'administration fédérale, et à leurs effets.

² Code de procédure pénale suisse (CPP), art. 12 (Autorités de poursuite pénale) ; art. 15 (Police) ; art. 16 (Ministère public) ; art. 17 (Autorités pénales compétentes en matière de contraventions).

³ Département fédéral des finances DFF, Révision de la loi fédérale concernant la redevance pour l'utilisation des routes nationales, Rapport explicatif, P. 16

- Coûts

« La mise en place du système requerra d'importants investissements initiaux⁴ », estimés à un montant entre 50 et 75 millions de francs⁵ (76,6 millions⁶). Quant aux coûts d'exploitation, ils font défaut dans le présent rapport. Des chiffres précis avaient certes été articulés dans le cadre du rapport sur la vignette électronique : 35 millions pour les coûts d'exploitation d'une vignette électronique, contre 48 millions pour ceux d'une vignette autocollante⁷. Mais cette évaluation se rapportait clairement à un système de contrôle vidéo aux frontières et sur l'ensemble du territoire, soit uniquement à l'une des possibilités technologiques que la loi mise en consultation permettrait. Par ailleurs, les chiffres présentés ont de quoi surprendre. En effet, à Londres comme à Stockholm, où un tel système a été implémenté pour un péage urbain, les coûts d'investissements initiaux ont largement dépassé le cap des 300 millions de francs. Il en va de même pour les coûts d'exploitation et d'administration de ces systèmes. À Londres, ces coûts se sont élevés à près de 130 millions de CHF en 2014, soit à près d'un tiers des recettes globales du péage. Initialement, le rapport était même de 50% des recettes pour financer les coûts du péage. On peine ainsi à croire qu'en Suisse, pour un système de contrôle électronique diffusé sur l'ensemble du territoire, les coûts d'investissement se limiteraient à 50 millions et les coûts d'exploitation à 35 millions, soit environ à quelque 9% des recettes globales.

Le TCS estime qu'il est indispensable que des estimations de coûts plus complètes et détaillées, notamment pour l'installation et la gestion, figurent dans une annexe de la consultation. À défaut, toute prise de position « en connaissance de cause » n'est tout simplement pas possible.

1.2. Manque de plus-value pour les usagers

Initialement, le Conseil fédéral a fait part de son souhait de passer à un système de tarification plus flexible, « [le système de redevance actuel] manquant de flexibilité dans l'optique de nouvelles structures tarifaires ou d'un fractionnement temporel.⁸ » Le Conseil fédéral a admis, dans un précédent rapport⁹, les limites d'un pur changement de système de perception, sans structure tarifaire différenciée ou fractionnement temporel. Or, dans le projet mis en consultation, il préconise à juste titre de renoncer à ce fractionnement, qui entraînerait une hausse importante du prix de la vignette annuelle pour les résidents suisses, pour compenser les pertes de recettes¹⁰ sur la vignette de courte durée acquise par les usagers étrangers de passage (40% des vignettes actuelles).

Partant, l'attrait principal d'un système plus élaboré que l'actuelle vignette autocollante est annulé, et le changement d'un système qui a fait ses preuves ne se justifie plus.

⁴ Ibid., P. 8

⁵ Ibid., P. 21

⁶ Conseil fédéral, *Vignette électronique – Rapport du Conseil fédéral en réponse au postulat 14.4002 de la Commission des transports et des télécommunications du Conseil national du 3 novembre 2014 « Pour une perception électronique de la redevance pour l'utilisation des routes nationales »*, 2.12.2016, P. 28

⁷ Ibid., P. 27

⁸ Département fédéral des finances DFF, *Révision de la loi fédérale concernant la redevance pour l'utilisation des routes nationales, Rapport explicatif, Condensé*

⁹ Conseil fédéral, *Vignette électronique – Rapport du Conseil fédéral en réponse au postulat 14.4002 de la Commission des transports et des télécommunications du Conseil national du 3 novembre 2014 « Pour une perception électronique de la redevance pour l'utilisation des routes nationales »*, 2.12.2016., P. 22

¹⁰ Département fédéral des finances DFF, *Révision de la loi fédérale concernant la redevance pour l'utilisation des routes nationales, Rapport explicatif*, P. 8

2. Conclusion : rejet du projet soumis à consultation

En tant que club de mobilité, le TCS est ouvert à toute proposition optimisant la perception de la redevance afin de permettre un financement sûr de l'entretien et de l'extension du réseau des routes nationales.

Cependant, un changement ne peut se faire sur la base d'une proposition dans laquelle de nombreux points centraux ne sont ni déterminés, ni chiffrés.

Par ailleurs, le projet mis en consultation ne démontre aucune vraie plus-value pour les usagers de la route.

Donc, dans ces conditions, le TCS estime qu'un changement de système ne se justifie pas.

L'absence d'un cadre clair quant à la technologie retenue, à l'exécution du système ou à l'évaluation de l'impact du changement de système proposé, mais aussi en l'absence de toute plus-value substantielle pour les usagers, le TCS ne peut que rejeter en bloc le projet de révision soumis à consultation.

En vous remerciant d'avance pour l'attention que vous porterez à notre prise de position, nous vous adressons, Mesdames, Messieurs, nos salutations distinguées.

Touring Club Suisse


Peter Goetschi
Président central

Annexe :-