

11.3400 – Motion

## **Aires de repos payantes pour poids lourds le long des routes nationales**

Déposé par Anita Lachenmeier-Thüring  
Repris par Franziska Teuscher  
Date de dépôt 14.04.2011  
Déposé au Conseil national  
Etat des délibérations Non encore traité au conseil

### **Texte déposé**

Le Conseil fédéral est chargé de modifier la loi de sorte:

- que les aires de repos pour poids lourds le long des routes nationales et à proximité des zones urbaines soient soumises au paiement d'une taxe;
- qu'un système de réservation puisse être prévu.

### **Développement**

Dans sa réponse au postulat Büttiker 09.3102 du 12 mars 2009, le Conseil fédéral a fait savoir qu'il avait adopté un plan prévoyant l'aménagement de 16 aires de repos le long des routes nationales du pays pouvant accueillir entre 30 et 100 poids lourds. On ne saurait que féliciter le Conseil fédéral de cette initiative parce que le manque de places de stationnement le long des routes nationales oblige aujourd'hui nombre de chauffeurs à traverser les localités pour aller parquer leur véhicule dans un endroit retiré pour passer la nuit. Ce réseau d'aires de repos coûtera selon le rapport du DETEC un montant de quelques centaines de millions de francs dont le financement sera assuré par le compte routier. Il est prévu en outre que les places de stationnement seront gratuites.

L'article 82 alinéa 3 de la Constitution dispose que l'utilisation des routes publiques est exempte de taxe. Or les routes cantonales et communales ne sont pas considérées comme des voies publiques, c'est la raison pour laquelle de nombreuses communes prélèvent une taxe de stationnement sur les places de stationnement le long de ces routes. On ne comprend donc guère pourquoi il n'en serait pas de même des places de stationnement pour poids lourds le long des routes nationales. L'article 6 de la loi sur les routes nationales fixe certes que les places de stationnement font partie des routes nationales mais la loi ne dit nulle part que la Confédération doit aménager et mettre à disposition gratuitement les places de parcage et les installations annexes.

Même les trains de marchandises qui s'arrêtent dans une gare sont soumis au paiement d'une taxe. Or le principe d'un traitement égal entre les transporteurs et entre les modes de transport exigerait que les places de stationnement prévues pour les poids lourds soient également payantes.

**Le financement pourrait être assuré selon le système de partenariat public-privé.** A l'image de ce qui se fait en Allemagne, on pourrait également mettre sur pied un système de réservation qui permettrait aux transporteurs et aux chauffeurs de mieux organiser les déplacements.

Par ailleurs, le nombre de places de stationnement prévues par le DETEC est plutôt étonnant sachant que le rapport est fondé sur le nombre des poids lourds qui traversent aujourd'hui les Alpes et non pas sur les 650 000 véhicules autorisés par l'Initiative des Alpes.

#### **Avis du Conseil fédéral du 25.05.2011**

Le groupe de travail chargé de l'élaboration du concept visant à augmenter le nombre d'aires de repos pour poids lourds le long des routes nationales, composé de représentants de l'Office fédéral des routes et des cantons, a eu une discussion approfondie sur la question du prélèvement d'une taxe de stationnement. Le concept adopté ne prévoit pas de taxe pour les raisons suivantes:

- Les aires de repos pour poids lourds le long des routes nationales ont pour objectif principal d'offrir aux chauffeurs une vraie possibilité de respecter les prescriptions en matière de temps de repos et d'interdiction de circuler la nuit sans devoir quitter l'autoroute et gêner la population des localités environnantes en cherchant un endroit pour s'arrêter, comme c'est le cas actuellement. Il est reconnu que toutes les mesures concernant les poids lourds sont en général bien acceptées lorsqu'elles n'entraînent pas de coûts pour les chauffeurs. Ainsi, on a renoncé à prélever une taxe non pas pour créer un avantage par rapport à d'autres modes de transport, mais pour éviter que l'investissement prévu manque son objectif, car il n'existe pas de base légale pour obliger les chauffeurs à utiliser ces places.

- Afin d'éviter des coûts supplémentaires, on a renoncé à mettre en place une infrastructure employant du personnel. On tente en effet, du moins dans un premier temps, de s'en sortir sans facteurs susceptibles de générer des coûts. Or ce serait le cas si une taxe était introduite, puisque qu'il ne serait pas possible de mettre en place une solution valable sans un système de prélèvement dont il faudrait aussi assurer l'application. En outre, le montant de la taxe devrait rester très bas sans engendrer de recettes importantes, car les chauffeurs de poids lourds n'utiliseraient pas les places de stationnement si le tarif pesait trop dans leur budget. S'il apparaît ultérieurement que les aires de repos ne peuvent pas être exploitées de manière satisfaisante sans personnel permanent, il sera toujours possible de les équiper en conséquence.

- Le même type de réflexion pousse à renoncer à un système de réservation. Le rapport coût/utilité serait mauvais, en particulier en raison de l'impossibilité évoquée plus haut d'obliger les chauffeurs à utiliser ces places. Au besoin, il sera toujours possible d'introduire ultérieurement un tel système sur certaines ou sur toutes les aires de repos.

Les aires de repos ne sont en outre pas adaptées à un partenariat public-privé (PPP). En effet, la plupart d'entre elles revêtent plusieurs fonctions indépendantes les unes des autres: en plus d'offrir la possibilité de s'arrêter pour la nuit, elles servent d'aires d'attente en cas de problèmes de circulation sur les axes de transit ou à la frontière. Dans ce cas, les installations doivent en tout temps pouvoir être exploitées par la Confédération ou par la police indépendamment de la décision de tiers. Ce besoin se manifeste de manière si irrégulière qu'il serait pratiquement impossible de le régler de façon satisfaisante pour les deux parties dans un acte de concession. Le nombre imprévisible de nuitées est aussi un élément défavorable à un accord sur le long terme basé sur des prévisions incertaines. Le système actuel permet en outre de garantir le financement des aires de repos qui seront réalisées par étape.

Même si le transport transalpin de marchandises par route diminuait, conformément à l'objectif de transfert de la route au rail, les chauffeurs de poids lourds auraient encore besoin

de ces aires, tant pour y passer la nuit que pour attendre en cas de problèmes sur les routes. Le concept de stationnement adopté ne dépend que très peu de cet objectif, d'autant que ce dernier se limite au transport transalpin de marchandises, tandis que la problématique de l'interdiction de circuler la nuit concerne l'ensemble du réseau des routes nationales suisses.

**Proposition du Conseil fédéral du 25.05.2011**

Le Conseil fédéral propose de rejeter la motion.

05.12.2011 CN L'intervention est reprise par Madame Teuscher.