

« Maut » égal péage, égal pas sympa !

(Par Daniel Muringer) – Survivance anachronique des temps médiévaux où les seigneurs finançaient leurs expéditions guerrières en rançonnant de la sorte voyageurs et marchands, l'idée d'un péage visant les voitures particulières pour remédier à l'état défectueux du réseau routier vient d'aboutir à une concrétisation remarquée en Allemagne, et loin d'être consensuelle.

Prolongeant celle déjà instaurée, avec sans doute plus de pertinence, pour les poids lourds en 2005, la « Pkw-Maut » était en discussion depuis 1990, réclamée par plusieurs dirigeants de la droite CDU-CSU à partir de 2010, souhaitée particulièrement en Bavière à l'occasion d'un sondage qui exprimait le sentiment d'incompréhension à devoir payer pour rouler sur les autoroutes suisses et autrichiennes, alors que les ressortissants de ces deux pays alpins circulent gratuitement en Allemagne.

« On paie dans pratiquement tous les pays d'Europe, c'est pourquoi les étrangers devront désormais aussi payer en Allemagne : c'est une question de justice », a beau jeu de dire le social-chrétien Horst Seehofer. Le débat en accompagnait un autre, celui de la privatisation du réseau autoroutier, présentée comme une alternative au péage, mais qui n'est pas pour autant écartée, au contraire : l'instauration de la « Maut » semble bien en être le prélude, sous de formes plus ou moins rampantes. D'ailleurs, les recettes issues de la taxe sur les poids lourds des camions financent bel et bien des projets autoroutiers privés.

La chancelière y était opposée un temps, les juristes du Bundestag ont estimé le dispositif contraire aux dispositions européennes, nombre de Länder frontaliers, dont ceux voisins d'Alsace et de Lorraine, n'en voulaient pas, conscients des retombées négatives pour les échanges de proximité, mais rien n'y a fait : la Bavière, gros contributeur financier fédéral, a joué de son poids jusqu'au chantage, la droite allemande a troqué la taxe routière contre l'instauration du salaire minimum.

Et voici la Pkw-Maut prévue au 1er janvier 2018, grâce à l'abstention décisive de la Thuringe.

Mais ce qui fâche, c'est que les conducteurs allemands pourraient récupérer la taxe versée grâce à un dispositif de crédit d'impôt (Zkf-Steuer) selon le degré d'émission polluante de leur automobile. De ce fait, ne sont pleinement concernés que les usagers étrangers, ce qui pose problème en termes d'égalité au sein de l'Union européenne (les étrangers ne paieraient cependant qu'en empruntant les autoroutes).

Pour cette raison, les députés autrichiens et luxembourgeois du Parlement de Strasbourg ont protesté, et l'Autriche envisage de saisir les instances ad hoc de l'UE.

Pour la « Süddeutsche Zeitung » du 7 avril dernier, ce sont bel et bien « de nouvelles frontières qui se dressent en Europe », et la mesure est en effet susceptible de contrarier de manière significative la circulation transfrontalière qui, pour des raisons commerciales, touristiques ou culturelles, s'est développée en direction de l'Allemagne ces dernières années.

Ainsi, entre autres, l'intérêt du Pass-Musées, cette brillante idée de la Coop bâloise, pourrait s'en voir diminuer, alors que, de Nancy à Berne et de Stuttgart à Besançon, elle était parvenue à dessiner dans ce coin d'Europe une carte originale de mise en commun culturelle pan-nationale.

En est-ce fini du Rhin supérieur comme « les deux pages d'un livre ouvert » selon l'image de René Schickele ?

Daniel Muringer