



Embargo: 29. 4. 2008; 11.00

Communiqué de presse

Non aux projets pilotes de péage urbain

Berne, le 29 avril 2008 – Le Conseil fédéral envisage de promulguer une loi à effet limité dans le temps afin de permettre l'introduction de modèles de péage urbain dans les villes suisses. D'accord avec une importante majorité de la population – 65 pour cent selon les enquêtes les plus récentes –, la Communauté d'intérêt pour le trafic des centres-villes, qui bénéficie d'un large soutien, est fermement opposée aux péages urbains. La Communauté d'intérêt pour le trafic des centres-villes, qui regroupe notamment des associations des milieux économiques, artisanaux et du commerce de détail ainsi que plusieurs organisations des centres-villes, est très clairement défavorable au verrouillage des centres-villes peu propice à leur prospérité économique. Déterminée à empêcher l'introduction de nouveaux péages urbains, la Communauté d'intérêts serait même prête à lancer un référendum, si le projet de loi devait être adopté par le Parlement.

Les villes sont des foyers de vie où l'on travaille, achète, habite, s'amuse – à la condition expresse toutefois que l'économie locale soit prospère. Or, cette prospérité économique dépend en partie du fait qu'une clientèle motorisée puisse se rendre en ville. La Communauté d'intérêt pour le trafic des centres-villes se bat contre les projets visant à transformer les centres-villes, en les verrouillant et en imposant des péages urbains, en zones stériles et à demi fossilisées sans suffisamment de chaland pour faire travailler le commerce de détail, l'artisanat, la restauration et les prestataires de services. Les conséquences fatales de ces mesures seraient une chute des chiffres d'affaires, une flambée des prix ainsi qu'un recul du nombre des emplois et des postes de formation.

Nouvel impôt aussi inutile qu'inefficace

Les bouchons et les encombrements sur les axes principaux et sur les autoroutes des grandes agglomérations sont un problème qui va aller en s'aggravant. Mais vouloir résoudre ce problème en introduisant de nouveaux impôts routiers est une mesure complètement erronée. Une solution nous est offerte en revanche par le nouveau fonds d'infrastructure (fonds pour le trafic d'agglomération et les routes nationales), contenant plus de 15 milliards de francs, alimenté par le produit de la taxe sur les hydrocarbures et de la vignette autoroutière. Ce fonds permet d'améliorer les segments d'autoroute surchargés et de financer les perfectionnements du trafic dans les agglomérations. Point n'est besoin de créer de nouvelles sources de financement. L'introduction de péages urbains dans les centres-villes ne fait que déplacer les flux du trafic, incite à chercher des itinéraires alternatifs, crée une surcharge dans les quartiers d'habitation voisins et entraîne même une intensification des problèmes actuels. Les automobilistes versent aujourd'hui déjà bon an mal an 11 milliards de francs dans les caisses de l'Etat. Le péage urbain représenterait une charge additionnelle. Afin de déployer un véritable effet incitatif, le péage urbain devrait être élevé. Ceci constituerait une mesure antisociale pour les catégories de gens qui ne sont pas en mesure d'assumer des charges financières supplémentaires.



La comparaison avec Londres ou Stockholm est boiteuse à maints égards

En guise de justification de la révision de la Loi fédérale requise pour l'introduction de modèles de péage urbain, on cite souvent des comparaisons avec Londres ou Stockholm. Les modèles mis en oeuvre dans ces villes ne se prêtent pas à nos conditions. Il suffit d'évoquer les différences de taille pour comprendre l'inanité des comparaisons: Londres compte 7,5 millions d'habitants, Zurich – la plus grande agglomération suisse – environ 6 fois moins. Tant qu'à faire des comparaisons, il faut également noter ce qui suit: une étude récente a démontré que la seule mise en place du système de saisie pour le modèle de péage urbain de Stockholm a coûté plus d'un demi milliard de francs, les coûts totaux sont trois fois plus élevés que les recettes. Sur un plan socio-économique, le péage urbain de Stockholm coûte de loin plus qu'il ne permet d'encaisser. A Londres également, les coûts atteignent des montants vertigineux. Le système de péage londonien absorbe lui-même la majeure partie des recettes et doit être financé par des taxes toujours plus élevées.

Prête à lancer le référendum

La Communauté d'intérêt pour le trafic des centres-villes considère comme son devoir d'attirer l'attention de la population suisse sur les risques inhérents aux projets pilotes de péage urbain. Les exemples abondamment cités de Londres et de Stockholm montrent à l'envi que les projets pilotes de péage urbain sont condamnés à la permanence, ne serait-ce qu'en raison des coûts énormes qu'ils impliquent. C'est la raison pour laquelle les associations artisanales, du commerce de détail et des transports sont prêtes à tout entreprendre pour empêcher l'introduction de nouveaux péages urbains. Ceci inclut le lancement éventuel d'un référendum, si jamais le projet de loi devait être accepté par le Parlement – sans rime ni raison.

Contact pour de plus amples renseignements:

Sandro Salvetti, directeur, Swiss Retail Federation: 031 312 40 40

Patrick Eperon, Centre Patronal Lausanne: 079 477 33 57

La Communauté d'intérêt pour le trafic des centres-villes:

BERNcity; Berner KMU; Centre Patronal; City Vereinigung Zürich; Fédération des Entreprises Romandes;

Gewerbeverband des Kantons Zürich; Gewerbeverband des Kantons Basel-Stadt; KMU Stadt Bern;

Union suisse des détaillants; Union suisse des arts et métiers; Swiss Retail Federation