



## LE CENTRE-VILLE N'EST PAS UN LABORATOIRE EXPÉRIMENTAL!

1. Les villes sont des foyers de vie où l'on travaille, achète, habite et s'amuse, à condition que l'économie locale soit prospère. Or, cette prospérité dépend en partie du fait qu'une clientèle motorisée puisse se rendre en ville. Nous ne voulons pas que les villes deviennent des musées froids et stériles: ce ne serait pas non plus dans l'intérêt de leurs habitants!
2. Le péage routier urbain chasse la clientèle des centres-villes. Le commerce de détail, l'artisanat, les restaurants et les hôtels ainsi que toutes les entreprises de services qui s'y trouvent en font les frais. La clientèle préférera faire ses achats dans des centres commerciaux situés en périphérie, qui offrent des places de parc attractives.
3. Pour les entreprises situées au cœur des villes, le péage routier urbain entraîne une baisse des chiffres d'affaires et une augmentation des coûts. Le péage urbain renchérit ainsi les biens et services offerts par les centres-villes, diminue encore leur attrait et leur fait perdre des emplois et des places de formation.
4. La Suisse est un petit pays. Comparer nos villes avec Londres, Stockholm ou Singapour n'a pas de sens. Londres est 20 fois plus grande que la plus grande ville suisse. Stockholm a quant à elle gravement négligé d'investir dans les transports publics ces 20 dernières années. Aucune grande ville suisse n'a de problème de trafic comparable à celui de ces grandes cités étrangères. Une mesure aussi radicale que le péage routier urbain ne s'impose donc pas chez nous.

## PÉAGE URBAIN: LA MAUVAISE RÉPONSE!

5. Le trafic routier augmentera en premier lieu ces prochaines années sur les autoroutes de contournement des grandes agglomérations. Pour répondre à la croissance du trafic, le Parlement a créé le fonds d'infrastructure, sans nouvel impôt. Ce fonds va permettre des investissements de 15 milliards de francs, pour réaliser des trams dans les villes et élargir les ceintures autoroutières, qui déchargent les villes du trafic routier.
6. Le péage routier urbain entraîne un déplacement des flux de trafic. Le contournement des espaces couverts par le péage provoque un surcroît de trafic et de nuisances dans les zones d'habitation situées en périphérie de la zone à péage.
7. La plupart des Suisses ne vit pas dans les centres-villes, mais dans les communes proches de ces centres, souvent mal raccordées aux transports publics. Ces personnes éviteront encore davantage qu'à présent de se rendre en ville, ce qui aura des conséquences économiques négatives pour les habitants des villes.
8. L'exemple de Zurich, canton où les transports publics (urbains) ont été massivement développés, démontre que la voiture ne peut être remplacée. Il y a clairement des limites à la capacité des transports publics d'absorber le trafic des agglomérations.

## UN TONNEAU DES DANAIÏDES!

9. Les coûts de mise en œuvre d'un péage urbain sont très importants. De fait, une grande partie des recettes du péage est engloutie pour financer les caméras de surveillance de perception du péage (plus de 50 % des recettes à Londres). En définitive, les tarifs du péage doivent être augmentés régulièrement.
10. Les projets pilotes sont très coûteux, raison pour laquelle il est presque impossible d'y renoncer une fois qu'ils sont mis en place. Ainsi, pour le péage de Stockholm, le système de perception du péage a nécessité des investissements d'un demi-milliard de francs. Il ne viendrait à l'idée de personne de construire des voies de contournement ou des tunnels «à l'essai» pour une période de dix ans, par exemple.
11. Avec l'impôt sur les carburants, les impôts sur les véhicules et la vignette autoroutière, les automobilistes suisses versent déjà 11 milliards de francs par année aux caisses de l'Etat. Le péage urbain viendrait s'ajouter à toutes ces charges. Pour avoir un effet dissuasif, la taxe de circulation doit être élevée (à Londres, elle se monte à 18 francs par jour dans la zone à péage). Un péage est donc antisocial pour les personnes aux revenus modestes ou moyens.
12. La promesse de compenser les taxes de péage urbain en abaissant les impôts sur les carburants, les impôts cantonaux sur les véhicules ou les taxes de parking n'engage que ceux qui y croient. Aucun responsable de finances publiques n'est prêt à renoncer à des revenus, surtout si ces revenus sont importants.

## POUR TOUTES CES RAISONS, NOUS DISONS:

- **OUI à des centres-villes vivants et économiquement prospères!**
- **OUI au règlement des problèmes de trafic dans les agglomérations!**
- **NON au verrouillage du cœur des villes!**
- **NON à des projets pilotes inutiles et coûteux!**

### Communauté d'intérêts pour le trafic des centres-villes

Case postale 575, 3000 Berne 7; T 031 312 40 40, F 031 312 40 41, [www.peageurbain.ch](http://www.peageurbain.ch)

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

