



EMBARGO: 29.4.2008; 11.00

Conférence de presse «Stop! Péage urbain»

Mardi 29 avril 2008, Berne

L'intervention prononcée en allemand

Le commerce de détail zurichois dit clairement NON à l'introduction du péage urbain!

Robert Ober, Président de City Vereinigung Zürich

Mesdames, Messieurs,

J'aimerais vous présenter brièvement la position de l'association de la Ville de Zurich "City Vereinigung Zürich" concernant l'introduction éventuelle d'un péage urbain en Suisse.

Zurich n'est pas Londres

Zurich, avec ses quelque 370'000 habitants, est la plus grande métropole de la petite Helvétie. Les 7,5 millions de Londoniens sont aussi nombreux que l'ensemble des habitants de la Suisse, sur une superficie pourtant presque aussi étendue que celle du canton de Zurich. La capitale britannique et sa population devraient donc être un modèle de référence pour la ville de Zurich, qui compte pourtant 20 fois moins d'habitants et tiendrait dans un ou deux des 33 districts londoniens!? Nous devons avoir ces disparités à l'esprit dès lors qu'on cite Londres en exemple pour maîtriser nos problèmes de circulation urbaine en Suisse.

Les routes en ville et dans le canton de Zurich, ainsi que les liaisons entre la ville et les communes environnantes ne sont absolument pas comparables aux infrastructures routières de Londres. Même localement, Zurich n'a pas à affronter des problèmes d'embouteillage aussi importants que Londres. Des encombrements temporaires sur la A1 durant les trafics de pointe du matin ou du soir, par exemple au croisement de la vallée de la Limmat, sur la rocade nord ou au croisement de Brüttseller ne sauraient être évités par un péage urbain en ville de Zurich. Contrairement à Londres, il n'y a guère à Zurich de voie périphérique, de sorte que des milliers d'automobilistes sont contraints de traverser la ville par des voies tangentielles même s'ils ne le veulent pas. Taxer ces routes serait pure tracasserie.

L'orientation du trafic provoque le transfert des ventes

Le péage urbain est l'un des divers instruments qui permettent de diriger le trafic en renchérissant certains trajets. Son objectif est d'obtenir des automobilistes qu'ils modifient leurs parcours ou portent leur son choix sur un autre moyen de transport : RER, tram ou bus.

L'exemple de Central London a montré que depuis l'introduction du péage urbain, en février 2003, le nombre de courses dans le centre-ville a baissé de 17% en moyenne. Il révèle aussi que le détournement du trafic a entraîné un important transfert des affaires vers des zones extérieures à celles qui sont soumises à péage: la Chambre de Commerce de Londres a montré (se fondant sur trois sondages effectués auprès de quelque 1500 commerces de détail qui lui sont affiliés, ainsi que dans trois comptes rendus d'enquête¹ que ce sont surtout les petites et moyennes entreprises qui pâtissent de la "*congestion charge*", taxe qui, de CHF 11.40 à l'origine, est passée aujourd'hui à CHF 18.-.

Voici les principales conclusions de la 3^e enquête de janvier 2005 (entre parenthèses, les résultats de la 1^{ère} enquête de mai 2003) :

- 84,2 % des entreprises sondées subissent un recul de leur chiffre d'affaires (2003: 70,2 %)
- 62,7 % d'entre elles enregistrent une diminution du nombre de leurs clients (2003: 79,8 %)
- 37,0 % ont dû licencier un ou plusieurs collaborateurs (2003: 0 %, c'est-à-dire lors de la 1^{ère} enquête, 3 mois après la mise en place de la *congestion charge*, aucun collaborateur n'était encore licencié)
- 62,1 % des entreprises interrogées ont imputé la détérioration de leur situation économique exclusivement ou essentiellement à l'introduction de la *congestion charge* (2003: 57,5 %). Par ailleurs, 10,6% d'entre elles ont attribué cette détérioration à la peur du terrorisme (2003: 15,4 %), 10,0 % à un refroidissement conjoncturel (2003: 22,2 %).

On observe en outre que le gros des ventes de nombreux commerces du centre-ville de Londres (p.ex. Marks & Spencer, Debenhams, Woolworth, Harrod's) s'est nettement déplacé hors des heures concernées par le péage (soit les jours ouvrables dès 18h30 et les dimanches).

S'il faut opposer des arguments à l'idée de transposer ces expériences au territoire de la ville de Zurich, je dirais ce qui suit avec le Comité de la City Vereinigung:

- Nous ne voulons pas que 10 à 20% des ventes du commerce de détail en ville émigrent vers des centres d'achats périphériques (p. ex. à Wallisellen, Spreitenbach, Dietikon, Dietlikon, Pfäffikon) ou dans les régions frontalières.
- Nous ne voulons pas que plus d'un tiers de nos membres soient obligés de licencier du personnel suite au recul de fréquentation de la clientèle et à la baisse des chiffres d'affaires.
- Nous ne voulons pas être contraints d'employer du personnel pour des ventes en soirée ou les dimanches.

Vouloir introduire le péage urbain à Zurich ou dans toute autre ville suisse, c'est vouloir commencer à régenter le public. En touchant au porte-monnaie des gens, nous les obligeons à choisir tel ou tel moyen de transport ou des lieux d'achat déterminés. En matière de circulation, une politique reposant sur la contrainte et la punition ne porte pas de bons fruits. Pour le commerce de détail, en tout cas, elle ne ferait que des perdants.

¹ „The retail survey – the impact of the congestion charge on the retail sector“. Trois rapports de mai 2003, février 2004 et janvier 2005, accessibles sous www.londonchamber.co.uk