



EMBARGO: 29.4.2008; 11.00

Conférence de presse «Stop! Péage urbain»

Mardi 29 avril 2008, Berne

L'intervention prononcée en français fait foi

Péages urbains de Londres et Stockholm: un échec économique, une manoeuvre politique

Patrick Eperon, Coordinateur romand contre les péages urbains
Secrétaire patronal, Centre Patronal (Lausanne/Paudex)

Mesdames et Messieurs,

Il faut comparer ce qui est comparable. L'Administration fédérale et les partisans des péages urbains ont commencé à le comprendre, puisqu'ils parlent beaucoup moins du « modèle » de péage urbain de Londres. Il est vrai que la comparaison entre une mégapole de 7,5 millions d'habitants et des agglomérations suisses de 350'000 habitants comme Berne ou Lausanne, ou même une agglomération de 700'000 habitants comme Genève, devenait tout simplement grotesque. Mais il est tout aussi vrai qu'il est difficile de promouvoir un tel « modèle » qui coûte 18 francs suisses par jour (£ 8 / jour), dont la moitié est engloutie pour son propre fonctionnement.

C'est ainsi que l'on a entendu de plus en plus parler du nouveau « modèle » de péage de Stockholm, qui avait en plus fait l'objet d'un « essai ».

Péage de Stockholm : un « essai » à plus de 600 millions de francs

Le péage de Stockholm est-il donc le modèle tant espéré après l'échec économique du modèle de Londres ? A l'évidence non, si l'on en croit une récente évaluation¹ réalisée notamment par le Professeur Rémy Prud'homme, de l'Université de Paris XII. Selon cette étude, les coûts socio-économiques du péage urbain de Stockholm - notamment les coûts d'implémentation du péage et les coûts de l'achat de 200 nouveaux bus - sont nettement plus élevés que les bénéfices socio-économiques, tels que gains de temps pour ceux qui restent sur la route et gains environnementaux. Au final, les coûts totaux (119 millions d'Euros / an, soit CHF 188 millions / an) sont au moins trois fois plus grands que les bénéfices (44,3 millions d'Euros / an, soit CHF 70 millions /an) : Tel est le « modèle » désormais de l'Administration fédérale !

Qui peut croire dès lors le Conseil fédéral quand il laisse entendre, dans sa réponse à une récente interpellation du Conseiller national E. Engelberger, que le coût annuel en Suisse d'un

¹ PRUD'HOMME (Rémy) et KOPP (Pierre), « Le péage de Stockholm : évaluation et enseignements ».

Revue *Transports* N° 443, 2007, Paris, pp. 175-189 – recherche rendue possible par une subvention accordée par le fonds de recherche du Ministère français des transports (PREDIT) et par une assistance technique de l'institut suédois pour l'analyse du transport et de la télécommunication (SIKA)

péage urbain « modèle Stockholm » serait nettement plus bas (« *frais de perception équivalent environ à 14% des recettes* »)² que le coût annuel du modèle ?

Certes, toute étude peut être contestée et l'évaluation du péage urbain de Stockholm par le Professeur Prud'homme ne fait pas exception à cette règle.

Par contre, le coût de l'« essai » du péage de Stockholm peut lui difficilement être contesté, puisqu'il figure noir sur blanc sur le site Internet <http://www.stockholmsforsoket.se/templates/page.aspx?id=2431> relatif à cet « essai », site auquel on accède par le site Internet de la Ville de Stockholm. Or, ce coût est de 3,8 milliards de couronnes suédoises, soit plus de 600 millions de francs suisses.

Autrement dit, le coût de l'essai du péage est supérieur à la totalité des subventions fédérales allouées au train RER genevois Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse (CEVA), qui est le plus grand projet de transport d'agglomération en Suisse romande à l'heure actuelle..

Fonds d'infrastructure : la réponse au problème du trafic d'agglomération

N'aurait-on donc pas pu utiliser plus utilement le demi milliard de francs qu'a coûté le péage à l'essai de Stockholm ? Le Parlement fédéral suisse a déjà répondu à cette question en votant à une large majorité, comprenant la quasi unanimité des groupes parlementaires socialiste et vert, la création du Fonds d'infrastructure dopo avanti. (Ce fonds, financé intégralement par les taxes sur les carburants, constitue la réponse politique au problème du trafic dans les agglomérations suisses. En effet, ce fonds lance, sans nouvel impôt, quelque 15 milliards de francs d'investissements dans des trams et ceintures autoroutières d'agglomérations).

Péage urbain : le peuple votera avant et non après comme à Stockholm

Rappelons enfin les conditions dans lesquelles la votation populaire de 2006 à Stockholm, lors de laquelle seuls les habitants de Stockholm ont accepté - par ailleurs du bout des lèvres - le maintien du péage. Le Professeur Prud'homme écrit, je cite : « (...) *les électeurs de Stockholm étaient appelés à comparer les bénéfices du péage – dont ils bénéficient – et les coûts – qui sont pris en charge essentiellement par les Suédois dans leur ensemble.* »³

Mesdames et Messieurs, il faut comparer ce qui est comparable : les conditions politiques suisses n'ont rien à voir avec les conditions politiques suédoises qui ont permis, de surcroît de justesse, le maintien d'un coûteux échec économique.

La manœuvre politique de Stockholm où seule une minorité a été poussée, après coup, à ratifier un coûteux système de péage déjà mis en place au titre d'« essai », facturé à un pays tout entier, ne se reproduira pas en Suisse !

En clair, le peuple suisse votera avant sur l'introduction de péages urbains en Suisse et non après comme à Stockholm.

² Réponse du Conseil fédéral du 07.03.2008 (point 4.) à l'interpellation 07.3829 du 19.12.2007

³ Ibidem