

## Communiqué de presse

Le Conseil fédéral décide de permettre des essais de péages routiers urbains

# Refus de principe

**Berne, 07.12.07 – routesuisse – Fédération routière suisse FRS rejette par principe l'introduction de péages routiers dans les villes et les agglomérations. La décision d'aujourd'hui du Conseil fédéral de créer une base légale pour «simplement tester» le péage urbain n'y change rien.**

Le but du péage routier (road pricing) dans certaines zones des villes et des agglomérations est de réduire le trafic, de faire renoncer la population aux moyens de transport individuel et d'entraver le trafic. Il s'agit de détourner le trafic de certaines régions. Celles et ceux qui ne peuvent ou ne veulent pas payer le prix pour l'utilisation d'un certain tronçon routier doivent s'arranger autrement: utiliser les transports publics (TP) – s'il en existe – ou tout simplement renoncer à leur trajet. Il s'agit là d'une intervention dirigiste et qui, de surcroît, désavantage les petits revenus. «Les automobilistes qui ont assez d'argent se moquent du péage routier», a dit récemment, en résumant fort bien la situation, Alexander Tschäppät, président socialiste de la ville de Berne.

Le système du péage routier urbain atteint ses objectifs moyennant des obstacles et d'autres inconvénients réduisant l'accès à un certain périmètre. Le but est de diminuer le trafic allant de l'extérieur du périmètre à l'intérieur de celui-ci. Le trafic extérieur au périmètre est désavantagé alors que le trafic à l'intérieur du périmètre est favorisé parce qu'il ne traverse pas de limite de péage entre deux zones. Le modèle des zones vise donc directement les automobilistes pendulaires habitant les environs des villes ou dans des communes d'agglomérations, mais ayant leur place de travail ou leur destination à l'intérieur du périmètre. A l'inverse, le trafic à l'intérieur du périmètre est ménagé. Ce dispositif est source de conflits, car l'accès aux centres urbains est gêné. Le clivage entre villes et campagnes s'approfondira. Les aversions de la population rurale à l'égard des citadins seront ravivées.

La ville est le centre social, économique et culturel d'une région. Son accessibilité est le principal facteur existentiel du commerce, des arts et métiers, de la culture, de la formation et des services ainsi que des personnes qui y habitent. Avec le péage routier urbain, les tâches des communes-centres seront encore une fois dévalorisées. Le péage urbain augmentera le trafic dans les banlieues et poussera encore plus de consommateurs vers les centres commerciaux installés «au vert».

Si l'objectif est d'orienter la demande de trafic vers les transports publics pour éviter ou atténuer les bouchons, il faut que les TP soit capables de mettre sur pied une offre adéquate. Les automobilistes écartés des villes doivent disposer de solutions de rechange par le biais des transports en commun. Or, l'expérience montre que l'offre des TP est aujourd'hui déjà totalement épuisée aux heures de pointe quotidiennes et que l'on ne saurait donc leur imposer des correspondances supplémentaires. De surcroît, les TP ne répondent que de manière lacunaire à la demande en matière de trafic tangentiel à l'intérieur des agglomérations. Presque toutes les lignes des TP conduisent de l'extérieur vers le centre. Les TP ne constituent donc pas une alternative valable ou équivalente pour de nombreux usagers actuels de la route. Conclusion: le péage routier urbain pousse les gens à renoncer à leurs déplacements.

Si le but du péage routier urbain est de dévier le trafic des routes urbaines vers les routes de contournement, il faudra commencer par réaliser des voies périphériques suffisamment performantes. Aussi longtemps que les automobilistes sont forcés de traverser les centres urbains parce que les routes de contournement sont absentes ou bouchées, toute discussion concernant le péage urbain est vaine.