



COLONNE

Mobilité tarifée, le retour à l'Antiquité

Mobility Pricing: le terme est à la mode et sonne très moderne. Mais le concept existe depuis des siècles.

La notion de droit de passage n'est pas nouvelle. En son temps, Aristote l'avait déjà évoquée. Une taxe que l'on retrouvera plus tard, en Arabie, en Inde et dans d'autres pays d'Asie. La Suisse moderne a (presque totalement) mis fin à cette pratique; a priori, toute personne qui circule sur une route n'a pas besoin de payer de péage. Mais cette règle pourrait bientôt devenir caduque. Effectivement, à l'avenir, quiconque circulera sur la voie publique devra passer à la caisse.

Cette initiative est plus que douteuse. En effet, il y a peu de temps encore, la Confédération avait proclamé que les recettes issues de la mobilité tarifée ne devait pas s'ajouter aux taxes existantes. Or, la «Loi fédérale sur les projets pilotes de mobility pricing» présentée tout récemment – la consultation se terminera le 14 mai – constitue une rupture radicale avec ce précepte. Au lieu de remplacer le système de taxation existant, la Confédération cherche à ajouter des taxes aux impôts qu'elle prélève déjà.

Conséquence: un coût de la vie en augmentation. De combien? Bonne question! La Confédération n'a pas répondu à cette question. En effet, son projet de loi ne fixe aucune limite de prix prévenant des cas antisociaux. En outre, elle ne donne pas non plus aux riverains, pendulaires, entreprises et autres commerçants le temps de s'adapter à l'entrée en vigueur de cet

«octroi».

Selon l'avant-projet de loi, seuls certains moyens de transport seront concernés. Ce qui peut paraître suspect, puisque la Confédération parlait encore tout récemment d'une «approche multimodale» intégrant la route et le rail. Dorénavant, toutes les villes de Suisse auraient la possibilité d'instaurer une redevance routière qui n'affecterait pas les autres moyens de transport. Vu la situation politique qui prévaut dans de nombreuses villes, on peut supposer que des taxes supplémentaires seront prélevées sur l'utilisation des rues, mais que l'on n'osera pas s'attaquer aux transports en commun. Dans l'avant-projet de loi, la Confédération traite à la légère les questions de protection des données personnelles. Les dispositions pour protéger la vie privée des automobilistes brillent en effet par leur absence. Pire: la loi prévoit même un transfert automatique des données aux autorités fédérales, et ce sans l'approbation des usagers. «Droit de passage», «péage», «redevance routière» ou «mobility pricing». Quel que soit le terme, le concept est le même depuis des millénaires. Avec son projet de loi, la Confédération fait marche arrière. Sur le plan de la politique des transports, il ramène la Suisse à l'Antiquité. Soit un évident retour en arrière et une rupture avec le système libéral actuel d'une Suisse sans droits de douane à l'intérieur du pays. Sous sa forme actuelle, la «Loi fédérale sur les projets pilotes de mobility pricing» est impraticable. Elle doit impérativement être revue et corrigée.

Colonne réalisée en collaboration avec **Avenergy** Suisse, la faïtière des importateurs de carburants fossiles en Suisse.



Roland Bilang
Directeur général
d'**Avenergy** Suisse