

Communiqué de presse

Berne, le 5 juillet 2017

L'usam s'oppose aux essais en matière de tarification de la mobilité

Les automobilistes qui roulent beaucoup et sur des tronçons chargés à des heures de pointe doivent, selon le Conseil fédéral, payer davantage. Ce qui peut paraître fonctionner sur le papier présente toutefois des pièges. Les résultats obtenus après une année d'essais pilotes sont extrêmement minces. Le Conseil fédéral veut maintenant effectuer une analyse d'efficacité supplémentaire en prenant l'exemple du petit canton de Zoug. Pour les arts et métiers, ces essais tout comme la tarification de la mobilité dans son ensemble doivent être suivis d'un grand point d'interrogation.

Voilà une année, le Conseil fédéral a annoncé vouloir effectuer des essais pilotes en matière de tarification de la mobilité. A ses yeux, les fortes fluctuations dans l'utilisation des infrastructures constituent un défi de taille et tandis que les trains et les routes sont encombrés le matin et le soir, leurs capacités ne seraient généralement pas pleinement exploitées aux autres heures de la journée. La tarification de la mobilité vise, selon le Conseil fédéral, à homogénéiser l'utilisation des infrastructures routières et ferroviaires. Les résultats du rapport publié aujourd'hui sur la réalisation de projets pilotes sont extrêmement minces. Des zones fortement urbanisées telles que Zurich n'apparaissent pas comme des zones d'expérimentation. En revanche, la Confédération veut effectuer une analyse d'efficacité en prenant l'exemple du petit canton de Zoug.

Remettre en question le rapport coût-efficacité

Systèmes de saisie, monitoring et contrôles nécessitent des installations et leur entretien, ce qui impliquent des coûts d'investissement. D'où la question de la taille critique du territoire servant aux essais et du rapport coût-efficacité. Au vu des résultats très modestes qu'ont donnés jusqu'ici les premiers essais, l'Union suisse des arts et métiers usam s'interroge également sur l'utilité d'effectuer une analyse d'efficacité dans le canton de Zoug.

Charge supplémentaire pour les arts et métiers

Tarifier la mobilité est une manière administrativement coûteuse et fastidieuse de gérer le trafic qui, pour les PME, engendre des coûts sur lesquels elles n'ont aucun moyen d'agir. L'homogénéisation des modes de transport que sont la route et le rail n'est pas de nature à faciliter les défis que doivent relever quotidiennement les PME en matière de distribution des marchandises. 85% de la distribution des marchandises et notamment la micro-distribution se font par la route. Cela ne changera pas. Pour les PME, la tarification de la mobilité entraîne forcément une hausse des coûts, puisqu'en règle générale elles ne peuvent choisir ni l'heure ni le lieu de leurs trajets, mais répondent en l'occurrence aux exigences de leur clientèle. L'usam s'oppose donc à ces expérimentations.

Plutôt qu'investir dans des mesures de régulation aussi complexes, il est plus efficace de s'atteler rapidement à l'élimination des goulets d'étranglement et à la réduction des quelque 25 000 heures d'embouteillages actuelles en procédant à des accroissements de capacité ciblés.

Renseignements complémentaires

Hans-Ulrich Bigler, directeur, tél. 031 380 14 14, mobile 079 285 47 09

Dieter Kläy, responsable du dossier, tél. 031 380 14 45, mobile 079 207 63 22

Numéro 1 : plus grande organisation faitière de l'économie suisse,
l'usam représente 250 associations et quelque 300 000 PME