Péage urbain : la gratuité a un prix

Autor(en): **Danesi, Marco**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **43 (2006)**

Heft 1702

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-1009137

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

La gratuité a un prix

Stockholm épouse le péage urbain. Son introduction, prévue pour début 2007 sauf marche arrière du centre droit frais vainqueur des législatives, a été acceptée par 53% des votants de la capitale suédoise. Elle emboîte le pas d'autres villes scandinaves, après Singapour et Londres. La Suisse, de son côté, se tâte toujours et examine de près la question. L'Office fédéral des routes et celui du développement territorial ont d'ailleurs profité de l'occasion pour publier une étude sur le sujet, avant d'achever en 2007 un programme de recherche qui analyse les conséquences sur le trafic des différentes taxes frappant les usagers. Pour l'heure, mais avec prudence, le Département fédéral des transports lorgne vers le péage urbain pour neutraliser les engorgements qui paralysent quotidiennement les agglomérations de Genève, Lausanne et Zurich.

Celui-ci exigerait en revanche une modification de la Constitution car, à l'exception de la vignette autoroutière et de la redevance sur les poids lourds (RPLP), ainsi que du tunnel du Grand St-Bernard, elle garantit la gratuité de la circulation sur les routes publiques. Une entrave de plus aux libertés individuelles selon les lobbies automobilistes qui rejettent depuis toujours tout prélèvement supplémentaire, alors qu'à gauche on déplore l'injustice sociale d'une telle mesure touchant sans distinction riches et pauvres.

Or, au-delà des limites du dispositif qui déplacerait les bouchons vers la périphérie et qui, avec le temps, perdrait sa force de dissuasion, l'accès payant aux villes ravive le débat sur les coûts de la mobilité motorisée. Le va-et-vient insouciant d'utilitaires et vespas, ébranlé par la crise pétrolière des années septante, n'est plus de mise, même si 4x4 et scooters occupent voies rapides et places de stationnement. L'écologie marque les consciences même si les pratiques évoluent au ralenti. Les accords internationaux se multiplient, Kyoto en tête, même s'ils peinent à influencer véritablement les gouvernements. Quant à la Suisse, elle hésite entre taxe sur le CO_2 et centime climatique, sans parler du transfert sur rail des marchandises toujours en attente des tunnels de bases ou d'une bourse de transit des axes alpins, otage de la collaboration défaillante entre pays voisins. Dans ce contexte, plutôt incertain, le péage ne fait qu'entamer un peu plus le droit à la mobilité, déjà rongé par les taxes automobiles, le prix des parkings et de l'essence. Il accuse, surtout, les dommages collatéraux provoqués par l'abus de véhicules à moteur et souligne la nécessité de mieux financer l'essor des transports publics et de la mobilité douce. Et selon le principe du pollueur payeur, il entend reporter sur le trafic la facture des nuisances endurées par les municipalités et ses habitants, en termes de bruit, pollution atmosphérique, danger et aménagement de l'espace. C'est pourquoi, à l'époque du développement durable et de la responsabilité sociale, péage routier ou pas, la Constitution ne peut plus ignorer l'obligation d'endiguer le flux incessant des quatre et deux roues sur le macadam urbain. *md*

Prévoyance professionnelle, suite de l'article en page 4

de choix des assurés et la concurrence entre les institutions de prévoyance, conditions de fonctionnement optimal d'un système de capitalisation.

L'OFAS a fait étudier un modèle de fonds d'épargne réglementé qui offrirait ce libre choix. Les deux expertises commandées aboutissent à des conclusions divergentes. Selon le modèle développé par les bureaux Econcept et Ecofin, les entreprises continueraient d'assurer leurs employés contre les risques d'invalidité et de décès. Par contre, pour sa retraite, chaque employé choisirait le fonds de placement - agréé par les autorités - qui lui convient, sur la base de classes de risque définies dans les limites de la loi. La présentation standardisée des produits, de leur rendement et de leurs coûts, devrait faciliter la comparaison et le choix.

L'autre expertise, effectuée par la société de conseil Pittet et associés, met l'accent sur les dangers liés à une plus grande liberté de choix. Le transfert des risques de l'assurance collective à l'assuré individuel mettrait en péril l'objectif de protection assigné à la prévoyance professionnelle.

En mars dernier, le Conseil fédéral a pris acte de ces deux expertises et s'est prononcé contre le libre choix.

Confiance ébranlée

La complexité du passage d'un système collectif à un système de libre choix, l'opposition des caisses de pension et les risques liés à l'individualisation de la prévoyance professionnelle empêcheront une transformation radicale du deuxième pilier. Néanmoins la confiance dans ce dernier a été sérieusement ébranlée par les péripéties de ces dernières années - crise des marchés boursiers, stratégies opaques des sociétés d'assurances notamment. En premier lieu la création d'institutions de prévoyance de branche ou interprofessionnelles devrait contribuer à réduire le trop grand nombre des caisses de pension et permettre des économies d'échelle, une gestion plus professionnelle, ainsi qu'une véritable gestion paritaire. D'autre part la fixation du taux minimal et de conversion doit être dépolitisée et confiée à un organisme indépendant. Les risques de dévalorisation des rentes par l'inflation sont beaucoup plus importants que ceux liés à l'accroissement de la longévité. Dès lors la crédibilité du 2ème pilier exige que soit garantie l'adaptation des rentes de manière à maintenir le pouvoir d'achat des rentiers. Enfin, plutôt que de multiplier les dispositions de détail qui rende la législation en la matière difficilement compréhensible, il s'agit de créer une autorité de surveillance indépendante, à l'image de la Commission fédérale des banques, chargée de contrôler le respect de la loi et d'en sanctionner les violations. *jd*