

Office fédéral des routes

3003 Berne

vernehmlassungen@astra.admin.ch

Paudex, le 17 mai 2021

Loi fédérale sur les projets pilotes de tarification de la mobilité

Prise de position du Centre Patronal

Madame, Monsieur,

Nous nous référons au courrier du 3 février 2021 de la Cheffe du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) relatif à l'objet mentionné en titre et vous prions de trouver, ci-après, notre prise de position sur ce dernier, dans le délai imparti. Comme demandé, nous vous transmettons la présente sous une double forme électronique (une au format PDF, l'autre au format Word) et par poste, pour la bonne règle, à l'adresse indiquée ci-dessus.

Résumé

Le Centre Patronal rejette catégoriquement ce projet de loi. Nous sommes choqués tant par la manière que par le contenu orienté idéologiquement afin de combattre la mobilité, en particulier le transport individuel motorisé. Ce projet s'éloigne fortement des développements effectués depuis plus de 10 ans dans ce domaine et aboutit à retourner au Moyen-âge en matière d'accès aux routes publiques, ceci sans explication ni fondement objectif. Par conséquent, nous utiliserons tous les moyens démocratiques et juridiques à disposition pour combattre ce projet s'il est poursuivi dans la direction proposée.

Le Centre Patronal est disposé à discuter de tarification de la mobilité concernant la mobilité routière dans le cadre du développement du fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomérations (FORTA), à condition que :

- la légitimité démocratique soit garantie et respectée ;
- un système uniforme et clair soit mis en place par la Confédération à l'échelle nationale ;
- la neutralité fiscale soit garantie et respectée ;
- tous les modes de transport soient inclus dans le système de tarification ;
- les recettes routières soient affectées par la Constitution au FORTA en faveur du financement des infrastructures routières ;
- la tarification respecte le principe de causalité et tienne compte de la couverture des coûts ;
- la protection des données soit garantie et l'usage des données restreint au seul but fiscal ;

- un éventuel essai-pilote se limite au strict nécessaire en termes de durée, de périmètre et respecte les principes évoqués ci-dessus ;
- des alternatives soient envisagées et étudiées (notamment une taxation des nouvelles formes d'énergie pour compenser le recul des recettes tirées des huiles minérales).

Remarques générales

Avec ce projet de loi, le Conseil fédéral souhaiterait créer les bases légales nécessaires pour autoriser de manière générale les cantons et les communes à introduire des péages routiers de tout type, de tout prix et pour une longue durée en tant qu'essais en matière de tarification de la mobilité, ceci en dérogation au principe constitutionnel de gratuité de l'utilisation des routes publiques.

La Constitution garantit que l'utilisation des routes publiques est gratuite en Suisse, mais l'Assemblée fédérale peut autoriser des exceptions à ce principe général (Art. 82, al. 3 Cst. : « L'utilisation des routes publiques est exempte de taxe. L'Assemblée fédérale peut autoriser des exceptions. »). Actuellement, il n'existe qu'une seule exception, le tunnel du Grand-St-Bernard construit, exploité et entretenu conjointement par la Suisse et l'Italie.

Le principe de gratuité des routes publiques est un acquis politique garanti par la Constitution fédérale. Celui-ci a été explicitement introduit dans la Constitution fédérale en 1958, suite à l'adoption du contre-projet à l'initiative populaire « pour l'amélioration du réseau routier ». Cependant, ce principe est un élément fondateur de notre Etat fédéral. En effet, la Constitution de 1848 (art. 24) posa déjà le principe de la suppression des droits de chaussée et de pontonnage. Ces droits furent rachetés graduellement par la Confédération, ce qui veut dire que celle-ci versa aux cantons une indemnité pour leur suppression. Lors de la révision constitutionnelle de 1874, ces indemnités versées pour la suppression des droits de chaussée disparurent complètement. Seule subsista une somme fixe versée aux cantons d'Uri, des Grisons, du Tessin et du Valais en raison de leurs routes alpestres internationales (art. 30 Cst. de 1874). Quant aux exceptions autorisées par l'Assemblée fédérale, elles ont toujours revêtu un caractère « spécifique » et « particulier » ; des exceptions généralisées n'ont jamais été admises sans inscription dans la Constitution (p.ex. vignette autoroutière). L'objectif original de cette disposition était de permettre de prélever des péages sur des ouvrages privés, sur des tunnels alpestres, ainsi que de ne pas exclure la possibilité de percevoir une redevance sur le stationnement pour les cantons. Le principe de gratuité des routes publiques ne saurait donc être remis en question de manière généralisée sans une votation populaire.

La loi mise en consultation prévoit que les projets pilotes visent à influencer de manière directe ou indirecte la demande de transport et le comportement de mobilité dans les transports privés motorisés et/ou dans les transports publics. Toutefois, de nombreux principes considérés comme essentiels jusqu'à présent sont étonnamment absents, tels que « pay as you use », la neutralité fiscale ou l'intégration de tous les modes de transport. Le Conseil fédéral étudie la possibilité d'introduire un système de tarification de la mobilité (« mobility pricing ») depuis 2005. Du premier rapport d'étude publié en 2007 jusqu'à la dernière analyse d'efficacité fondée sur la région de Zoug en 2019, le mobility pricing a été défini comme un système de tarification qui englobe tous les modes de transport et qui ne s'ajoute pas aux taxes existantes, mais qui les remplace. Dans son rapport sur la tarification de la mobilité de 2016, le Conseil fédéral a défini sept principes-cadres pour l'introduction d'un système de tarification de la mobilité. Le Centre Patronal relève à son plus grand regret et étonnement qu'aucun de ces sept principes-cadres n'est pleinement intégré dans le projet de loi mis en consultation par le Conseil fédéral, alors qu'il les a lui-même définis :

- **Pay as you use** (« *Les personnes qui consomment des prestations de mobilité doivent être incitées à adopter un comportement tenant compte des coûts.* »)
Le projet de loi ne prévoit nulle part que les usagers soient incités à tenir compte des coûts qu'ils génèrent.
- **Compensation** (« *Dans l'ensemble, la tarification de la mobilité n'implique pas de payer davantage, mais de payer différemment. Les montants perçus dans le cadre de ce système ne doivent pas s'ajouter aux taxes existantes.* »)
La neutralité fiscale n'est pas respectée, puisque le projet prévoit que les prélèvements s'ajoutent aux taxes existantes au lieu de les remplacer. Ce système renchérirait donc sensiblement le coût de la vie dans les villes concernées par des projets de péages routiers. En outre, il n'y a pas de base constitutionnelle pour permettre l'introduction de taxes supplémentaires sur la mobilité individuelle motorisée en général, tels des péages routiers.
- **Effet de redistribution / modalités socio-économiques** (« *Les modalités tarifaires du système doivent permettre à la mobilité de rester abordable pour tous les utilisateurs. Cela signifie également qu'il faut laisser suffisamment de temps aux usagers pour s'adapter à un nouveau concept de mobilité.* »)
Le projet de loi ne fixe aucune limite de prix pour éviter des effets anti-sociaux, ni temps d'adaptation pour que les habitants, les pendulaires, les entreprises et les professionnels puissent s'adapter à l'introduction de péages routiers en ville.
- **Intermodalité** (« *La tarification de la mobilité est basée sur une approche englobant tous les modes de transport, et tient compte notamment de la route et du rail. [...] Le TIM et les TP doivent être soumis à des tarifs comparables et ajustés entre eux.* »)
Le projet de loi prévoit la possibilité de ne cibler qu'un seul mode de transport, en particulier il ouvre la possibilité d'introduire des péages routiers dans toutes les villes de Suisse qui en feraient la demande auprès du DETEC, sans forcément intégrer les autres modes de transport.
- **Conception modulaire** (« *Il doit être possible de mettre en place des mesures de manière progressive, de les étendre et de faire cohabiter des systèmes anciens et nouveaux. [...] Il faut toutefois s'assurer avec cette conception modulaire que des solutions partielles ne donnent pas lieu à des inégalités entre les modes de transport ou les régions.* »)
Le projet de loi ne prévoit aucune disposition pour garantir l'égalité entre les régions et les modes de transports.
- **Protection des données** (« *La collecte, l'utilisation, le stockage et la destruction des données doivent être clairement réglés dans une base légale.* »)
Le projet de loi ne prévoit aucune disposition concernant la protection des données pour les usagers de la mobilité individuelle motorisée. Pire, il prévoit même la transmission automatique des données au DETEC, sans le consentement des usagers.
- **Transparence** (« *La transparence et la clarté marquent le système de tarification de la mobilité dans son intégralité : financement, fonctionnement, réalisation des objectifs, fixation des prix, usage des recettes, contrôles.* »)
La transparence ne figure nulle part dans le projet de loi et il n'y a aucune obligation de

publication. En outre, il est difficile d'envisager une intégralité à un tel système, puisque chaque canton/groupement de cantons ou commune/groupement de communes pourrait mettre en place un système propre, sans uniformité ni compatibilité avec les autres systèmes en Suisse.

Le projet de loi mis en consultation s'écarte donc fortement du concept de mobility pricing développé depuis 2016 par le Conseil fédéral. Cette rupture avec les développements précédents n'étant ni expliquée ni motivée, et ne se fondant sur aucune étude ou analyse objective, elle soulève des interrogations et des incertitudes quant au principe de continuité des engagements de l'Etat. En Suisse, nous sommes habitués à ce que nos institutions politiques fassent preuve d'un certain pragmatisme, qu'elles fondent leurs décisions sur des éléments objectifs et, surtout, qu'elles assurent la continuité des travaux au sein des institutions indépendamment des changements politiques internes.

Le Centre Patronal regrette que le Conseil fédéral lance une consultation en rupture avec les travaux effectués jusqu'ici, sans expliquer ni indiquer les principaux changements concernant les principes de base de sa conception du mobility pricing, également sans attirer l'attention des milieux intéressés sur ces changements fondamentaux – par exemple au moyen d'un questionnaire. Lors de tels changements d'orientation, des justifications explicites fondées sur des éléments objectifs et davantage de transparence quant aux intentions du Conseil fédéral nous paraissent indispensables.

Il est également regrettable que le Conseil fédéral ne prévoie même pas la possibilité d'utiliser la tarification de la mobilité afin de financer l'infrastructure, alors que c'est justement ce à quoi un tel système devrait servir. Une étude sur le péage de Londres a montré que les péages routiers ne constituent pas un instrument efficace dans un but incitatif. En effet, seulement cinq ans après l'introduction d'un péage, le niveau de congestion avait retrouvé son niveau originel. Or, même ce décalage de quelques années n'est pas le fruit du péage, mais plutôt le résultat des mesures financées grâce au péage (lignes de bus, aménagements routiers, etc.). L'étude démontre que pour avoir un effet incitatif constant sur le trafic, le prix d'un péage urbain devrait augmenter trois fois plus vite que le revenu réel par habitant, multiplié par la croissance démographique. Autant dire qu'une telle taxe croissante serait politiquement et socialement inacceptable. L'expérience londonienne en témoigne, puisque le péage avait d'abord été introduit en 2003 pour réduire la congestion (d'où son nom « congestion charge »). Il a ensuite changé d'objectif une première fois en 2008 (réduire la pollution), puis une seconde fois en 2019 (générer des revenus). Selon cette même étude, le mobility pricing n'est pas un instrument efficace pour inciter, mais il est avant tout efficace pour générer des revenus.

Remarques détaillées

Article 1 - Objet

La loi mise en consultation prévoit "d'orienter les habitudes de déplacement" au moyen d'une redevance. Le champ d'application va donc bien au-delà de la rupture ciblée des pics de trafic et permet des projets pilotes de toutes sortes.

- Une définition plus précise de l'objet est nécessaire concernant la nature exceptionnelle de la redevance, son objectif, sa durée temporaire et son périmètre limité.

Article 2 – But des projets pilotes

La formulation de quatre objectifs distincts, dont notamment la décroissance de la mobilité, laisse une marge de manœuvre trop large et ne permet pas d'évaluer clairement quelles

sont les possibilités concrètes. Ce manque de clarté donne une marge d'interprétation pour détourner la loi et finalement autoriser n'importe quel système de taxation de la mobilité.

- La formulation d'un objectif commun, uniforme, clair et compréhensible est indispensable pour déterminer exactement ce qui sera autorisé ou non. En outre, la tarification doit impérativement être liée à la couverture des coûts engendrés, conformément au principe
- « pay as you use » défini par le Conseil fédéral en 2017. Par ailleurs, les recettes de péages routiers doivent être affectées au FORTA pour le financement des infrastructures routières.

Article 3 – Types de projets pilotes

Les cantons et les communes pourraient décider librement sur quel(s) mode(s) de transport ils souhaitent faire leur projet pilote, notamment des péages routiers peuvent être introduits pour le trafic individuel motorisé, une tarification pour les transports publics ou un système pour ces deux modes de transport en même temps. Ces péages routiers relèveraient du droit cantonal. Le texte propose également deux possibilités d'assujettissement, à savoir une participation volontaire ou une redevance obligatoire. Par conséquent, le projet de loi sur des soi-disant essais-pilotes permettrait de facto la possibilité d'introduire des péages routiers de manière généralisée dans les villes en Suisse, sans garantir l'interopérabilité des droits et systèmes choisis par chaque canton. Un système de tarification aussi chaotique deviendrait absolument incompréhensible pour la population suisse. Il convient de rappeler que l'introduction de péages routiers relève exclusivement de la compétence de la Confédération et une introduction généralisée n'est pas possible sans votation populaire. Par ailleurs, les cantons et communes disposent d'autres compétences en matière de mobilité, notamment en matière de stationnement et de tarification des transports publics par exemple.

- Des projets-pilotes ne sont acceptables que sur une base volontaire des collectivités concernées. L'assujettissement forcé à des péages routiers potentiellement partout en Suisse n'est pas envisageable sans une votation populaire et une inscription dans la Constitution. Dès lors que le Conseil fédéral souhaite tester la tarification de la mobilité, il doit impérativement définir les bases du système de tarification afin que celui-ci repose sur une base identique et soit compris dans toute la Suisse.

Article 4 : Organes responsables

La responsabilité d'un projet pilote peut incomber à un ou plusieurs cantons, ou à une ou plusieurs communes, en se fondant sur le droit cantonal. Un péage routier ayant forcément des conséquences au-delà des frontières communales ou cantonales, il n'est pas acceptable qu'un canton ou qu'une commune puisse introduire un péage sur les habitants des cantons ou communes avoisinants. Chaque ville pourrait faire un système selon ses idées, sans que celui-ci soit compatible, coordonné, voire même compris dans le reste du pays. Sans un cadre fédéral commun, la Suisse serait menacée par un patchwork de projets pilotes de différentes municipalités. En outre, les projets pilotes peuvent parfaitement être détournés et instrumentalisés pour engendrer des recettes fiscales supplémentaires.

- Le droit fédéral doit clairement définir un système de tarification identique pour tous les projets pilotes. L'approbation par l'Assemblée fédérale et par tous les gouvernements cantonaux est indispensable pour autoriser chaque projet prévoyant l'introduction de péages routiers, même sous prétexte qu'il ne s'agit que d'un test.

Article 5 : Périmètre et durée des projets

Le périmètre d'un projet pilote doit être délimité localement et la durée maximale est de 4 ans au plus. Cela signifie que la loi fédérale mise en consultation aboutit à une délégation de compétences aux cantons et communes en matière de tarification de la mobilité.

- La durée maximale ne devrait pas dépasser 6 mois et ne couvrir qu'une faible partie du réseau ou du territoire. Un test sur une grande partie du territoire durant plusieurs

années n'est plus un test, c'est une introduction de péages routiers de facto.

Article 6 : Champ d'application (mobilité individuelle)

La vignette autoroutière ainsi que les autres taxes et redevances (stationnement, imposition des véhicules à moteur, taxation des carburants, etc.) doivent encore être payées. La neutralité fiscale n'est donc pas garantie et ce projet induirait une augmentation du coût de la mobilité individuelle motorisée.

- La neutralité fiscale est un élément essentiel retenu par le Conseil fédéral dans sa position communiquée en 2017 et intégrée dans l'analyse menée à Zoug. Elle doit impérativement être garantie dans la loi fédérale.

Article 8 : Qualité de contribuable et montant (mobilité individuelle)

Le montant, la forme et les contribuables assujettis seront définis au niveau du droit cantonal. En outre, il est précisé que le montant doit être défini de sorte à atteindre les effets recherchés. Cette formulation ignore toutefois les principes fondamentaux définis par le Conseil fédéral en 2017, à savoir la nécessité de veiller à l'égalité de traitement entre les régions et les modes de transports, ainsi que d'atténuer les effets anti-sociaux induits par la tarification de la mobilité. En outre, elle donne la possibilité à la Confédération d'intervenir sur les montants décidés au niveau cantonal, sans fixer de cadre commun clair.

- Un système et des montants uniformes partout en Suisse doivent être fixés au niveau fédéral pour éviter une multiplication chaotique de systèmes différents à l'intérieur de la Suisse. En outre, un montant maximal doit être défini dans la loi fédérale, voire dans la Constitution.

Article 10 : Interdiction d'abaisser les tarifs (transports publics)

Les titres de transport à tarif réduit peuvent être soumis à une taxe perçue au titre de la tarification de la mobilité plus élevée que celle appliquée aux titres de transport sans réduction, mais il convient de relever que les abonnements forfaitaires de transports publics (abonnement général et abonnement de parcours) ne sont pas mentionnés explicitement dans la loi. Dès lors, rien ne garantit que les pendulaires utilisant les transports publics soient véritablement tenus de s'acquitter de la même taxe que les utilisateurs occasionnels au bénéfice d'un abonnement demi-tarif.

- Il ne sert à rien de tester le « mobility pricing » dans le but de casser les pics de trafic, si les pendulaires – c'est-à-dire les usagers les plus fréquents à l'origine des pics de trafic – d'un mode de transport peuvent continuer de voyager sans s'acquitter de la même redevance que les usagers occasionnels au bénéfice d'un abonnement demi-tarif par exemple.

Article 12 : Paiement anonyme de la redevance (transports publics)

La loi prévoit que l'anonymat doit être garanti dans le cas de projets pilotes dans le domaine des transports publics. Cependant, il n'existe pas de disposition correspondante pour le transport individuel motorisé. La protection des données n'est donc pas garantie pour la majorité des personnes mobiles en Suisse.

- La protection doit être garantie aussi pour les usagers dans le domaine de la mobilité individuelle motorisée. Une base légale fédérale est indispensable ; celle-ci doit notamment limiter l'usage des données au seul but fiscal et prévoir leur destruction immédiatement après le paiement. Tout autre usage et transmission à des tiers doivent être explicitement exclus.

Article 14 : Approbation et autorisation de projets pilotes

Le projet mis en consultation prévoit que les projets pilotes doivent être approuvés par le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) et autorisés par le canton. L'introduction de péages routiers par une délégation générale de compétences à l'administration fédérale ne nous paraît ni conforme à la Constitution ni respecter les principes démocratiques fondamentaux de notre pays.

- L'approbation par l'Assemblée fédérale de chaque projet pilote incluant un péage routier est indispensable. En outre, pour ces projets, il faut également prévoir l'approbation de tous les gouvernements cantonaux car les usagers de toute la Suisse sont concernés.

Article 16 : Demande d'approbation

La procédure d'approbation ne prévoit nulle part de respecter le principe de transparence pourtant défini par le Conseil fédéral préalablement comme un élément central de tout système de mobility pricing. A cette fin, il convient non seulement de prévoir la publication de tous les documents, mais en plus il est nécessaire de veiller à leur traduction dans les trois langues nationales et de prévoir également une procédure de consultation pour chaque projet déposé.

- Pour chaque projet pilote, l'ensemble des documents doit être publié par la Confédération et traduit dans les trois langues nationales. Une consultation doit être ouverte pour permettre aux acteurs concernés de se prononcer sur le projet présenté par un canton ou une commune.

Article 17 : Examen et approbation

Le projet de loi prévoit que le DETEC examine les projets pilotes en fonction de leur utilité, des enseignements à attendre, de leur compatibilité avec les stratégies de la Confédération en matière de transports et d'environnement. Cela signifie d'une part que le DETEC déciderait seul quant à l'approbation de projets pilotes – qu'ils incluent ou non des péages routiers interdits par la Constitution et nécessitant l'approbation de l'Assemblée fédérale – et d'autre part, que les nombreuses stratégies bureaucratiques de l'administration fédérale dénuées de légitimité démocratique (p.ex. plan sectoriel des transports) auraient de facto une portée obligatoire pour tous les cantons et les communes.

- Pour chaque projet pilote incluant un péage routier, l'approbation de l'Assemblée fédérale et l'approbation de tous les gouvernements cantonaux sont indispensables. Par ailleurs, seules les stratégies fédérales adoptées par le Parlement et sujette au référendum peuvent servir de base pour orienter la politique cantonale ou communale.

Article 18 : Autorisation du projet pilote

Cet article prévoit que les projets communaux soient autorisés par le canton, et que les projets supra-cantonaux soient autorisés par le canton majoritairement concerné. En outre, la procédure d'autorisation relèverait uniquement du droit cantonal.

- Une adaptation de la Constitution serait nécessaire pour autoriser chaque canton à introduire des péages routiers comme il l'entend. Si le projet pilote comprend un péage routier, la procédure d'autorisation doit relever du droit fédéral étant donné qu'il s'agit d'une compétence exclusivement fédérale.

Article 19 : Suivi et évaluation

Cet article prévoit un rapport d'évaluation au plus tard un an après l'achèvement du projet pilote. Il n'est toutefois pas prévu de publier quoi que ce soit, conformément au principe de transparence.

- Tous les documents relatifs à l'évaluation et au suivi doivent être publiés dans les trois langues par la Confédération.

Article 20 : transmission des données au DETEC

L'article 20 prévoit la transmission des données anonymisées au DETEC à des fins de recherche. On peut craindre une utilisation détournée des données sans consentement explicite de l'utilisateur ce qui ne serait pas conforme à la réglementation en matière de protection des données qui prévaut dans tous les domaines. La Confédération n'est pas au-dessus des lois et elle doit elle-même respecter les règles qu'elle entend imposer à tous. En outre, le DETEC n'est pas responsable du traitement des données et statistiques. Etant directement chargé de la politique de la mobilité et ayant manifestement comme objectif de réduire la mobilité individuelle ainsi que d'accroître la part des transports publics; l'administration du DETEC pourrait être tentée d'exploiter ces données afin de servir ses propres objectifs, ou ceux des entreprises appartenant à la Confédération (p.ex. CFF). Seul l'Office fédéral de la statistique (OFS) dispose donc des compétences nécessaires et offre la garantie d'une objectivité suffisante pour envisager un accès automatique à ces données.

- La protection des données doit être garantie et l'usage des données récoltées doit se limiter au but fiscal. Une fois la redevance payée, toutes les données doivent être détruites. Tout autre usage des données doit faire l'objet d'un consentement explicite de chaque usager concerné.

Article 22 : Utilisation des recettes

L'article prévoit que les recettes excédentaires des projets pilotes peuvent être utilisées pour "les besoins des transports dans le secteur d'origine du trafic concerné". Il existe donc une incitation à taxer le trafic de transit en tant que tel ou à concevoir le prélèvement de manière à optimiser les recettes afin de générer des fonds supplémentaires, d'autant plus que ceux-ci peuvent être utilisés avec une grande marge d'appréciation.

- Les recettes doivent servir à couvrir les frais de perception séparément pour chaque type de projet (mobilité individuelle ou transports publics) et les recettes excédentaires générées par les projets pilotes doivent être affectées au FORTA, qui finance tant la mobilité individuelle (voiture, vélo) que les transports publics dans les agglomérations. Ces investissements bénéficient à l'ensemble du pays.

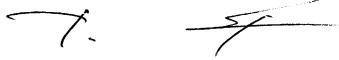
Article 30 : Référendum et entrée en vigueur

Le projet prévoit le référendum facultatif et une validité de plus de 10 ans. D'une part, une votation populaire paraît nécessaire pour autoriser l'introduction de péages routiers généralisés dans les villes de Suisse. D'autre part, la durée est extrêmement longue pour une loi concernant des essais. A titre de comparaison, la vignette autoroutière a été introduite en 1985 pour une durée similaire ; cette dernière n'était pas un test, elle a été inscrite dans la Constitution et a été soumise au référendum.

- Une loi pour une durée de 10 ans n'est pas un essai ; c'est permanent. Dès lors, une inscription dans la Constitution et l'approbation par la double majorité sont nécessaires.

En vous remerciant de l'attention que vous voudrez bien porter à cette prise de position, nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, l'assurance de notre considération distinguée.

Centre Patronal

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized 'P' followed by a horizontal line and a small flourish.

Patrick Eperon