

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: - (2011)
Heft: 1930

Artikel: Transports : la Suisse est trop pauvre!
Autor: Tille, Albert
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1025828>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 03.02.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Le supplément *Economie* du quotidien *Le Monde* du 25 octobre dernier rappelle que, trois ans après la faillite de Lehman Brothers, 16'000 (seize mille) milliards de dollars d'actifs échappent toujours à tout contrôle, logés qu'ils sont dans la «*banque de l'ombre*». Alors que les avoirs bancaires «*officiels*» censés subir les nouveaux contrôles réglementaires se montent à 13'000 milliards. La course-poursuite entre régulateurs et détenteurs de capitaux n'est pas prête de prendre fin. A tel

point qu'on est en droit de douter de la volonté des premiers de rattraper les seconds, tant chaque pays se montre soucieux de ne pas affaiblir ses champions nationaux face à la concurrence internationale!

Dans le même journal, un avocat aux barreaux de Paris et de New York suggère un moyen pour faire surgir de l'ombre une partie de ces actifs hors contrôle. Les 10'000 milliards de dollars à l'abri dans les «*pays à fiscalité*

privilegiée» échappent pour l'essentiel à la fiscalité des Etats de leurs détenteurs, Etats par ailleurs financièrement en assez mauvaise santé. Dans le cadre de la crise de la dette, il suffirait de conditionner le remboursement des créances à l'identification de leurs détenteurs finaux, personnes physiques. Pas d'identification, pas de remboursement. Et lorsque l'identité est annoncée, le fisc des ayants droit peut alors procéder à la taxation.

Transports: la Suisse est trop pauvre!

Albert Tille • 30 octobre 2011 • URL: <http://www.domainepublic.ch/articles/18832>

Quel accroissement des coûts et pour qui?

La Suisse n'a pas les moyens de satisfaire toutes les demandes d'amélioration des transports par le rail et la route. Pas question d'augmenter les impôts pour financer les infrastructures. Il faut opérer des choix et faire payer les usagers pour trouver quelque deux milliards de recettes supplémentaires.

C'est ce que nous laisse entendre le dernier numéro de *La Vie économique*⁷. Les détails de la facture seront connus dans le message sur le financement des infrastructures ferroviaires que Doris Leuthard nous annonce pour l'an prochain.

La Suisse aime ses trains et se montre généreuse à leur égard. La moitié du

financement du trafic ferroviaire est couverte par les subsides publics, les usagers faisant le reste. C'est plus que l'effort consenti par l'Allemagne et la France. En Europe, seul l'Etat espagnol fait plus que la Suisse. Comme le financement par l'impôt est exclu et l'endettement un tabou politique, le Conseil fédéral joue pleinement sur le financement croisé. Il totalise les investissements nécessaires aux transports publics et ferroviaires avec ceux du trafic routier privé, puis propose une clé de répartition entre les deux secteurs.

Actuellement, la route occasionne annuellement quelque 6 milliards de coûts non couverts par les usagers: accidents, atteinte à l'environnement. Cela justifie une augmentation de la ponction sur les

automobilistes et les transporteurs routiers. Pour partager les sacrifices, Doris Leuthard estime que les usagers du rail doivent également passer à la caisse. Mais la hausse des tarifs doit être modérée afin que les voyageurs ne reprennent pas leur voiture et que les marchandises ne retournent pas sur les camions.

Sous réserve de la décision finale du nouveau Conseil fédéral, la facture se présentera comme suit:

Rail et transports publics

Personnes: + 1,3 ct par km
Fret: + 0,2 ct par tonne et km

Transport routier privé

Vignette autoroutière: 100 Fr.
Vignette de 2 mois: 50 Fr.
Taxe sur l'essence: + 20,5 ct. par litre
Impôt cantonal sur véhicules:

+ 70 Fr. par an

Chacun fera ses comptes et réagira plus ou moins vigoureusement selon ses intérêts personnels et son idéologie. Ce modèle de

financement est déjà contesté par l'initiative⁸ de l'Association Transport Environnement. Forte de ses 140'000 signatures, elle réclame une participation plus

importante des usagers de la route. Le débat sera vif au Parlement qui montrera, à cette occasion, quelles sont véritablement ses nouvelles couleurs.

Novartis ou les contrastes du capitalisme

Yvette Jaggi • 31 octobre 2011 • URL: <http://www.domainepublic.ch/articles/18844>

Entre emplois, bénéfices, dividendes, investissements et localisation, la mondialisation s'invite à Prangins, à Bâle, à Zoug et ailleurs, pas toujours pour le pire

Mardi dernier 25 octobre au petit matin, le groupe Novartis annonçait dans le même souffle 2,2 milliards de francs de bénéfices au troisième trimestre 2011 et la suppression «*dans les années à venir*» en Suisse d'environ 1'100 emplois à plein temps, dont 760 à Bâle et 320 à Nyon. On comprend la consternation et l'émoi suscités par cette annonce⁵ brutale, même assortie de l'intention de «*lancer la procédure consultative requise dans les deux villes concernées à la suite de laquelle les décisions finales seront prises*».

Sans attendre, les organisations du personnel, Unia en tête, ont logiquement manifesté leur total désaccord avec les mesures envisagées, tandis que les autorités bâloises et vaudoises ont fait savoir leur profonde inquiétude. Dans l'indignation bien compréhensible du

moment, certains éléments du dossier ont passé inaperçus qui méritent rappel. Car rien n'est simple, ainsi que le constatait Sempé dès son premier album paru il y a près de quarante ans.

Considéré par les salariés comme exagérément privilégié, l'actionariat de Novartis a une structure qui met en évidence l'imbrication des intérêts. A la fin de l'an dernier, Novartis comptait 160'000 actionnaires inscrits au registre, représentant ensemble 75% des actions émises. Les actionnaires individuels détenaient 13% des actions enregistrées, le reste, soit 87%, étant en mains d'investisseurs institutionnels, de représentants et de fiduciaires. En clair, la plupart des caisses de pension ont des actions Novartis dans leur portefeuille de titres suisses. Hormis les 159,4 millions d'actions propres, toutes les actions donnent droit à un dividende dont le montant a continuellement augmenté d'une année à l'autre depuis 1997. Pour l'exercice 2010, il s'est élevé à 2.20 francs par action, contre 1.15 pour 2005, soit une augmentation de 91%.

Dans le même temps, le cours de l'action à la bourse suisse a diminué d'environ 70 à 50 francs, soit une réduction de 29%. Les montants distribués à titre de dividendes ont représenté 55% des résultats nets de l'exercice 2010.

Appelées «*ajustements structurels*» en jargon managérial, les 1'100 suppressions d'emplois envisagées concerneront non seulement les domaines de la production et de l'administration, mais aussi ceux de la recherche et du développement qui perdront 270 collaborateurs au profit de laboratoires principalement sis à Boston (USA). C'est le choc à Bâle où l'on vit comme une douloureuse première cette délocalisation de personnel scientifique. Voici brisée une tradition bien établie dans l'industrie pharmaceutique bâloise, celle d'une division internationale du travail voulant que les cerveaux soient regroupés en Suisse tandis que les petites mains travaillent dans les pays à bas niveau de salaires et de vie.

Dans l'avion qui l'emmenait à