Zeitschrift: Domaine public

Herausgeber: Domaine public

Band: - (2013)

Heft: 2013a

Artikel: Le labyrinthe de la politique suisse des transports : en matière de transports, il est difficile de savoir "qui paie quoi pour quel usage" et pourtant la facture ne cesse d'augmenter

Autor: Rey, Michel

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1014180

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 15.07.2025

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

milieu des champs et espaces forestiers, lors du chantier de l'autoroute A1 (1960). Une construction qui avait inspiré ces lignes au popiste Fernand Petit, pourtant partisan très positiviste du *«progrès»*: *«Osera-t-on dire que c'est avec mélancolie que nous avons admiré, pour la dernière fois, ce vallon de l'Aubonne, entre Etoy et Allaman, ces prairies opulentes, ces vignes accrochées aux coteaux, cette douceur des contours, cette fantaisie des reliefs… Demain, la machine saccagera tout, elle s'imposera à la nature rebelle. Dans ce combat de géants, c'est la nature qui perd la partie. Les masses de béton remplaceront les cerisiers en fleurs, les piliers géants s'élèveront orgueilleusement d'une rive à l'autre de l'Aubonne. C'en sera fini du charme bucolique de ce beau coin de terre.»* (*Voix Ouvrière*, 24.04.1959).

Certains sites ont peu changé depuis les années 50, à l'image des façades des bâtiments et hôtels de Montreux… si ce n'est l'érection du hideux gratte-ciel se dressant comme un phallus, qui a gravement abîmé l'harmonie urbanistique de cette station touristique centenaire. D'autres paysages urbains, en revanche, ne sont plus guère reconnaissables, tel Malley avec son usine à gaz et ses abattoirs. La photographie aérienne peut prendre une dimension sociale, comme en témoigne la sortie des ouvriers de l'usine Bobst en 1954.

Ne nous faisons pas d'illusions. Hormis les personnes qui fréquentent régulièrement les Archives cantonales vaudoises pour y mener leurs recherches, peu de visiteurs se déplaceront jusqu'à son bâtiment de Chavannes-près-Renens dans le seul but de voir quelques objets et quarante photos. On pourra donc conjuguer cette visite avec une charmante promenade dans les forêts, parées de leurs couleurs automnales, qui occupent le vallon de la Chamberonne.

Pour cela, il suffit de prendre le métro M1 jusqu'à l'arrêt Unil-Mouline. L'exposition se tient jusqu'au 31 décembre, aux heures d'ouverture des ACV.

Le labyrinthe de la politique suisse des transports

En matière de transports, il est difficile de savoir «qui paie quoi pour quel usage» et pourtant la facture ne cesse d'augmenter

Michel Rey - 01 November 2013 - URL: http://www.domainepublic.ch/articles/24600

A suivre les débats autour de la hausse de la vignette autoroutière, on prend conscience de la complexité du financement des transports publics et privés en Suisse. On observe aussi de surprenantes coalitions d'intérêts politiques et économiques. Les divisions traversent les partis tant au niveau national que cantonal.

Pour les défenseurs de la voiture, les usagers de la route paient suffisamment de taxes et d'impôts dont une partie importante (70%) est détournée au profit du rail. L'augmentation de la vignette ne serait qu'un impôt déguisé. Mais on retrouve, parmi les opposants, des Verts qui refusent toute nouvelle construction routière.

Les partisans de la hausse mettent en avant l'intérêt pour les cantons de voir la Confédération prendre en charge une partie de leur réseau routier. Et cette hausse est modeste si on la compare avec l'étranger. Par ailleurs, la dernière augmentation date de plusieurs années. Même le Centre patronal vaudois lui apporte son appui.

Les discussions autour de la vignette préfigurent les futurs débats qui vont occuper l'agenda politique et médiatique des prochaines années autour de la mobilité en Suisse. Cette mobilité explose.

Entre 2000 et 2011, la population suisse a augmenté de 10% et le produit intérieur brut de 21% (réels), alors que la circulation sur les routes nationales s'est intensifiée de 41% et de 54% sur le rail. Et selon les comptes des transports fédéraux, le coût total du trafic routier s'élève à 70,5 milliards de francs, celui du rail à 11,4 milliards par an.

La politique des transports présente beaucoup d'analogies avec celle de la santé. La demande de soins et de mobilité ne cesse d'augmenter avec des coûts d'investissement et de fonctionnement qui prennent l'ascenseur. Le pilotage politique est partagé entre la Confédération et les cantons, avec de nombreux *lobbies* qui n'ont d'autres soucis que de défendre leurs intérêts. Autant de caractéristiques qui rendent difficile la recherche de solutions négociées.

Et pourtant, il ne pourra pas en être autrement et le temps presse. A l'horizon 2030, on s'accorde à reconnaître que les infrastructures existantes de la route et du rail ne seront plus à même de répondre à la demande de mobilité qui aura explosé d'ici là. On évalue à plusieurs dizaines de milliards les investissements à réaliser pour adapter et développer ces infrastructures. Les chiffres sont vertigineux. Les prévisions du département de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (Detec) annoncent d'ici 2010-2030 des besoins financiers à couvrir par la Confédération pour le réseau des routes nationales de 43 à 47 milliards pour la construction et de 21 milliards pour l'entretien. Pour le rail, ces chiffres sont respectivement de 34 à 42 et 52 milliards. A ces montants, il faut ajouter les engagements financiers des cantons et des communes.

Du côté du financement, de nouvelles recettes seront nécessaires, car celles issues des taxes sur les carburants seront insuffisantes; elles n'ont plus été adaptées au renchérissement depuis 1974 pour la surtaxe sur les huiles minérales et depuis 1993 pour l'impôt sur ces mêmes huiles. Et d'autres ressources devront être trouvées. Une augmentation progressive de 30 centimes par litre a été annoncée par la conseillère fédérale Doris Leuthard. Autant dire que le débat sera âpre entre les partisans de la route et du rail, même si chacun d'eux affirme que les deux modes de transport sont complémentaires et non pas concurrents.

Le débat est d'autant plus difficile que le système de financement des transports de la Suisse est complexe, car il s'est mis en place progressivement au fil de plusieurs décisions politiques. Le site de l'Office fédéral du développement territorial fournit un tableau complet des flux financiers de la Confédération en faveur de la route et du rail pour 2012. La provenance et l'affectation des ressources y sont détaillées. Mais pour sortir de ce labyrinthe de flux, il faut être un spécialiste des transports.

Le système devrait se simplifier au niveau fédéral avec la mise en place des deux fonds Faif et Forta. Le fonds pour le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (Faif) a été approuvé le 21 juin par les Chambres fédérales. Il sera alimenté par les usagers (poids lourds), les consommateurs (TVA) et les contribuables (impôt fédéral direct). Le fonds pour les routes nationales et les trafics d'agglomération (Forta) sera mis en consultation dans les prochains mois. Son alimentation passe par de nouvelles recettes à trouver. Dans les deux cas, le peuple tranchera, en 2014 pour le Faif et d'ici 2 à 3 ans pour le Forta.

Les débats vont se focaliser sur *«qui paie quoi»*, autrement dit sur la vérité des coûts dans les transports. Selon Avenir Suisse, la couverture des coûts serait de 90% pour le trafic routier, coûts externes compris (accidents, embouteillages, émissions). Elle serait de 41% pour le rail, ce qui signifie que le prix du billet couvre à peine la moitié du coût occasionné par l'usager. C'est l'Etat, c'est-à-dire le contribuable qui paie l'autre moitié.

Les experts sont assez unanimes pour affirmer qu'une extension et une amélioration de l'offre de transports entraînent une augmentation de la mobilité. Un peu à l'image d'une augmentation de l'offre de santé qui est à l'origine d'un

accroissement de ses coûts. Aussi les utilisateurs des transports doivent-ils être davantage impliqués dans leur financement et les prix échelonnés selon les horaires et les trajets; et les décisions d'investissements prises sur la base d'analyses coûts-bénéfices et non pas selon le principe de l'arrosoir pour satisfaire tous les élus cantonaux.

Cartels: 13 élus pour un blocage

Ententes cartellaires et prix importés excessifs ont encore de beaux jours devant eux

Albert Tille - 30 octobre 2013 - URL: http://www.domainepublic.ch/articles/24592

Pour répondre à la vague de protestations contre *«l'îlot de cherté»*, le Conseil fédéral proposait il y a deux ans une modification de la loi sur les cartels (DP 1932). Il s'agissait de combattre les ententes verticales responsables des prix importés abusifs.

Le projet, renforcé, a passé le cap du Conseil des Etats. Mais la commission de l'économie du Conseil national parvient à bloquer la mécanique. Ce printemps, ladite commission, indécise (DP 1995), ajournait ses travaux pour recueillir l'avis des milieux intéressés. Renseignements pris, les commissaires ont conclu cet automne, à 13 voix contre 9 et 3 abstentions, qu'il est urgent d'attendre. L'examen du projet reprendra le printemps prochain.

On croyait à un large consensus politique pour combattre la vie chère. Mais les *lobbies* sont à l'œuvre. Dès la procédure de consultation, on savait que, d'une manière surprenante, la centrale syndicale USS ralliait l'Usam pour s'opposer au projet.

L'opposition de l'Usam aux interventions de l'Etat est traditionnelle. On aurait néanmoins pu penser qu'elle ferait exception pour la lutte contre les prix importés excessifs. Les détaillants, qui sont parmi ses membres, souffrent de l'importance grandissante des achats faits à l'étranger par les consommateurs résidant dans notre pays. Pour tenter de venir en aide aux commerçants, l'Usam a donc mené la campagne *«Achetez en Suisse»* (DP 1939), en faisant appel au civisme des consommateurs suisses.

Les restaurateurs sont eux aussi membres de l'Usam. Par l'intermédiaire de leur association Gastrosuisse, ils se sont prononcés fermement en faveur de la révision de la loi sur les cartels. Gros acheteurs de produits étrangers trop chers, ils sont contraints de majorer le prix des repas et perdent de la clientèle. Mais eux non plus n'ont pas fait fléchir l'Usam, prisonnière de son idéologie anti-étatiste.

De son côté, l'USS arguait notamment qu'une interdiction des ententes verticales du producteur au détaillant allait favoriser les groupes intégrés comme Coop et Migros. En commission, le syndicaliste de