

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: - (2016)
Heft: 2137

Artikel: La LPP vache à lait : les dessous de la rivalité entre premier et deuxième des trois piliers de la prévoyance vieillesse
Autor: Delley, Jean-Daniel
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1023469>

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: 29.01.2025

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

La LPP vache à lait

Les dessous de la rivalité entre premier et deuxième des trois piliers de la prévoyance vieillesse

Jean-Daniel Delley - 05 octobre 2016 - URL: <http://www.domainepublic.ch/articles/30064>

La réforme de la prévoyance vieillesse ne doit pas conduire à une baisse des rentes. Le Conseil fédéral tout comme les deux Chambres du Parlement l'ont dit et répété.

Mais les avis divergent sur la manière de compenser la perte qui résultera de la réduction du taux de conversion. Le Conseil des Etats préconise d'augmenter de 70 francs la rente mensuelle AVS et de plafonner la rente de couple à 155% - aujourd'hui 150% - de la rente simple. Pour le Conseil national, par contre, il n'est pas question de développer le premier pilier. La compensation doit se faire au sein du deuxième pilier et sera financée par une hausse des cotisations.

Pour le rentier actuel ou futur, ces divergences peuvent paraître futiles. Le combien importe plus que le comment - par le biais de l'AVS ou dans le cadre du deuxième pilier. Le choix n'est pourtant pas anodin. Deux modèles d'assurance s'affrontent. L'AVS redistribue directement aux rentiers les cotisations versées par les actifs. La prévoyance professionnelle, elle, accumule les primes payées par les actifs et les place sur les marchés financier et immobilier. Ce pécule - primes et intérêts - fournira une rente à l'assuré tout au long de sa retraite.

L'AVS, parente pauvre de la prévoyance

[Les premières caisses de pensions](#) apparaissent dans la deuxième moitié du 19e siècle, d'abord dans le secteur public. Lorsque, durant la première guerre mondiale, la Confédération accorde des exonérations fiscales sur les versements des entreprises à leurs institutions de prévoyance, on assiste alors à la création de centaines de caisses de pensions.

Par contre le principe de l'[AVS](#), accepté en votation populaire en 1925, devra attendre 1947 pour trouver une concrétisation législative. Les gestionnaires de la prévoyance professionnelle et leurs relais politiques vont tout faire pour limiter la portée de cette nouvelle assurance qui pourrait leur faire concurrence. Initialement le montant des rentes reste très modeste: de 40 à 125 francs mensuels alors que le revenu moyen dans l'industrie est de 745 francs. Les rentiers devront attendre la septième révision de 1969 et l'augmentation du taux de cotisation pour obtenir un relèvement substantiel de leurs rentes.

Deux motifs expliquent cette volonté constante de freiner le développement de l'AVS. Le premier relève des intérêts financiers liés à la gestion du

deuxième pilier. Le second exprime une préférence idéologique.

Le deuxième pilier, un fromage convoité

Les quelque 1'800 caisses de pensions et leurs plus de 800 milliards de fortune constituent un [terrain de chasse](#) privilégié de l'industrie financière. Trop petites pour gérer elles-mêmes leurs avoirs, la plupart des institutions de prévoyance ont délégué cette tâche à une armée de gestionnaires, banquiers et autres conseillers qui prélèvent plus de 3,3 milliards de francs en taxes, courtages, frais de dépôt, impôt anticipé et autres coûts de transaction.

A quoi s'ajoute le prélèvement opéré par les compagnies d'assurance gérant les capitaux des fondations collectives auxquelles sont affiliées les PME: 600 millions par an encaissés au titre de bénéfices, puisque la loi autorise les assurances à se réserver jusqu'à 10% des excédents financiers. Le Parlement vient de rejeter la proposition du Conseil fédéral d'abaisser cette quote-part à 8%.

Le choix du Conseil national de compenser la réduction du taux de conversion par une hausse des rentes de la prévoyance professionnelle (par augmentation des primes et

abaissement de l'âge d'entrée dans l'assurance) va contribuer à gonfler la fortune à gérer et donc les profits qu'en retire l'industrie financière.

La non-entrée en matière sur l'augmentation même modeste des rentes AVS relève

également d'un choix idéologique. L'AVS est une institution profondément redistributrice. Alors que les cotisations sont prélevées en pourcentage du salaire, sans aucun plafonnement, la rente maximale n'atteint que le double de la rente la plus

basse. Comme aimait à le rappeler [Hans-Peter Tschudi](#), «les riches n'ont pas besoin de l'AVS, mais l'AVS a besoin des riches».

Privilégier le deuxième pilier, c'est faire le choix de chacun pour soi contre la solidarité.

La mobilité ne se limite pas à se déplacer dans l'espace

Un tour d'horizon de quelques réflexions sur la problématique des transports

Michel Rey - 10 octobre 2016 - URL: <http://www.domainepublic.ch/articles/30080>

Depuis des décennies, les Suisses ne cessent d'accumuler des kilomètres pour aller travailler, pour se divertir, pour faire leurs achats et passer leurs vacances. Entre 2000 et 2014, la distance totale parcourue par la population de la Suisse, sur la route et par chemin de fer, a augmenté de 25%.

On peut multiplier les [indicateurs](#), ils confirment tous cette augmentation. Toutes les prévisions confirment aussi que cette tendance va se poursuivre. D'ici 2050, le canton de [Vaud](#) s'attend à une explosion du trafic lié aux pendulaires et aux loisirs. Et la [Confédération](#) vient d'annoncer une importante croissance du trafic d'ici à 2040.

Les responsables politiques et techniques se déclarent convaincus qu'il sera possible de répondre à cette demande accrue de mobilité. Ils escomptent tous un transfert

modal du trafic individuel automobile vers les transports publics ou du moins une meilleure complémentarité entre les deux modes de transport. C'est l'ambition du Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) ainsi que du Fonds pour les routes nationales et le trafic (Forta). Des réflexions sont menées pour mieux utiliser les infrastructures de transport existantes ([DP 2091](#)).

Les Suisses sont-ils condamnés à la mobilité? Selon [Jürg Dietiker](#), les besoins de mobilité sont inextinguibles, sans limites. La croissance du trafic va se poursuivre aussi longtemps que l'on continuera à réaliser de nouvelles infrastructures. Investir dans ce domaine ne peut que générer de nouveaux déplacements. Les goulets d'étranglement sont donc probables et les effets négatifs inévitables (pollution, accidents, mitage du

territoire). Pour cet expert, la question des transports doit se traiter avec une conscience des limites et par des sanctions, car la mobilité est un bien rare et précieux. Il est partisan d'une meilleure vérité des coûts avec une tarification des transports basée sur la demande. Il plaide en faveur d'un contingentement des trajets, avec des sanctions en cas de dépassement sous la forme de compensations en faveur des transports publics.

Dans notre société, il n'y a, semble-t-il, aucune limite à la mobilité ([DP 2000](#)). Et l'Etat est sommé de mettre en place les infrastructures ferroviaires et routières pour répondre à cette demande. On parle même d'un droit à la mobilité, comme d'un droit au logement. A cet égard il est utile de se référer aux travaux de Vincent Kaufmann ([Les paradoxes de la mobilité](#), notamment). Pour cet auteur, la mobilité ne se réduit pas à la seule question du