Zeitschrift: Ingénieurs et architectes suisses
Band: 108 (1982)
Heft: 18

Artikel: Transports et fiscalité: les grandes manoeuvres
Autor: Weibel, Jean-Pierre
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-74677

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

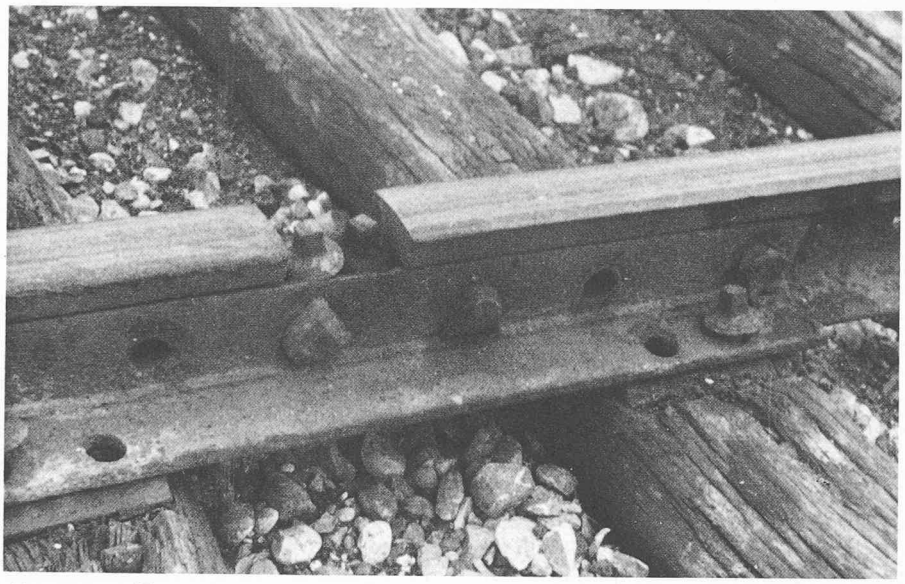
Download PDF: 07.01.2026

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

Transports et fiscalité: les grandes manœuvres

par Jean-Pierre Weibel, rédacteur en chef

Périodiquement, le sommeil dans lequel a sombré la conception globale des transports (CGST) est secoué par les éclats de la vie politique. Récemment, les passions ont été réveillées par la constatation que la surtaxe sur les carburants routiers allait cesser de correspondre pour l'entier à des besoins. Faut-il continuer de prélever cette surtaxe et en affecter les produits à d'autres tâches de la Confédération? Y a-t-il lieu de la réduire au bénéfice des automobilistes? Les débats sont intéressants, mais ignorent sciemment l'un des aspects essentiels de la CGST: le financement du fonds des transports publics.



Transports publics: raccordement de fortune vers l'avenir? (Vu sur un réseau étranger.)

1. Emiettement de la CGST

Le but de la CGST était d'harmoniser les divers éléments du système de transports de notre pays, en tenant compte du contexte tel que l'approvisionnement énergétique, le développement harmonieux des diverses régions du pays, et bien d'autres encore [1][1]. De façon surprenante, le rapport publié en 1978 par la commission Hürlimann bénéficiait de l'unanimité des membres. Hélas, on attend encore aujourd'hui les premières mesures pratiques allant dans le sens indiqué par la variante privilégiée de la CGST. La belle unanimité d'antan s'est émiettée et l'on ne peut s'empêcher de penser qu'elle n'avait pu être recueillie que moyennant force restrictions mentales. Aujourd'hui, les discussions ont pris un tour essentiellement sectoriel, ce qui permet de défendre certains intérêts pied à pied et de retarder la solution de problèmes urgents, selon les intérêts en cause. Rien d'étonnant donc que l'intérêt public ne sorte pas toujours gagnant — et de loin — de ce jeu complexe qui se déroule jusque dans l'antichambre du Parlement.

[1] Les chiffres entre crochets renvoient aux articles mentionnés en fin de cet éditorial.

2. Rappel de principes oubliés

Des trois objectifs principaux de la CGST, la satisfaction des besoins de transports (sic) reste aujourd'hui prépondérante dans la pratique, bien plus que ne le souhaitaient les pères de la conception, et ce au détriment des deux autres, soit l'affectation optimale des ressources et l'amélioration des effets sur l'homme et l'environnement, qui devaient gagner en importance [2].

Quant à la suppression des distorsions de concurrence, comment en parler sérieusement? Ce but devait être atteint notamment par l'égalité de traitement en ce qui concerne l'infrastructure: le rail devait être déchargé du financement et de la création de son infrastructure, qui pèsent lourdement dans ses budgets. Comme pour la route, cette infrastructure devrait lui être mise à disposition moyennant redevances d'usage. Ce changement visait entre autres à tenir compte du caractère de service public disponible en permanence et non à la seule demande.

Tous ces beaux principes se sont révélés sans portée pratique, au grand dam de la collectivité: le trafic routier lourd ne couvre toujours pas les frais qu'il occasionne, le trafic léger comblant ces trous, les chemins de fer assument toujours l'entier des frais d'infrastructure. Accessoirement, les distorsions restent flagrantes sur le plan social entre le personnel des transports routiers et celui des services publics, 90% des accidents de transport se produisent toujours sur la route et 1% seulement sur le rail, l'utilisation des autoroutes financées avant tout par le trafic léger lui est rendue de plus en plus difficile par les poids lourds. CGST? Connais pas!

3. Le talon d'Achille de la CGST

Aux beaux principes de la CGST s'opposent d'autres beaux principes: la liberté de commerce et d'entreprise, la justice fiscale, le devoir d'économies assigné à l'Etat, l'affectation obligatoire des recettes provenant des surtaxes sur les carburants.

Belle hypocrise, en vérité! La liberté de commerce ne saurait s'exercer au détriment de la collectivité. D'autre part, nombre d'automobilistes suisses paient et continueront de payer pour des autoroutes qu'ils n'utiliseront pratiquement jamais, alors qu'ils sont contraints à verser leur obole pour chaque kilomètre, qu'ils roulent pour aller travailler ou pour leur travail; qu'on pense à des régions comme la chaîne du Jura ou les Grisons, qui ne seront jamais desservies que périphériquement — et encore! — par le réseau autoroutier. De plus, navigation et aviation paient des surtaxes pour la construction des routes nationales: drôle de logique quant à l'affectation... Jusqu'ici, ces injustices n'ont apparemment dérangé que leurs victimes.

En un temps où une société schizophrène confie toujours plus de tâches à l'Etat tout en exigeant qu'il réduise ses dépenses, il est bon de rappeler que les transports publics sont une tâche d'intérêt national que personne ne peut assumer que les pouvoirs publics, quelques exceptions mises à part.

Personne n'a réellement contesté les conclusions de la CGST. Toutefois, son point faible sur lequel convergent les attaques réside dans le financement du fonds des transports publics destiné à assumer l'infrastructure. Dans l'esprit des auteurs du rapport, ce fonds aurait dû être alimenté par une part de la taxe à la valeur ajoutée, alors à l'état de projet en attendant de passer à celui de défunte. *Depuis lors, personne n'a proposé de solution pour alimenter ce fonds.* Lorsqu'on sait que les chances d'introduire un nouvel impôt ou d'en aménager un ancien pour trouver les ressources nécessaires aux transports publics sont nulles, on ne peut s'empêcher de sombrer dans le pessimisme quant à l'avenir de ces derniers.

En refusant d'affecter une partie des produits de la surtaxe sur les carburants

Poids lourds: est-ce aux automobilistes de subir et de financer leurs évolutions «sportives»?
(Photos J.-P. Weibel)

à ce fonds des transports publics, on fait évidemment preuve d'une belle rigueur intellectuelle tout en se simplifiant la tâche selon une méthode largement éprouvée depuis Ponce Pilate. A cet égard, l'initiative lancée par le Touring-Club suisse est certes conforme aux critères les plus purs de la fiscalité, mais elle vise à condamner l'une des dernières chances de la CGST d'aboutir. En effet, sur le plan pratique, une modification de l'affectation de la fameuse surtaxe constitue la façon la moins douloureuse d'obtenir les recettes nécessaires et présente l'avantage d'éviter l'aléatoire création d'un impôt nouveau. Y a-t-il trop de bon sens dans cette façon de voir pour qu'un politicien ait le courage de s'en faire l'avocat?

4. Taxe sur les poids lourds: beaucoup de bruit pour rien!

On nous dit qu'une taxe sur les poids lourds, telle que la préconise la CGST, constituerait un fardeau intolérable pour les entreprises de ce secteur, ainsi qu'un facteur de renchérissement. Une limitation de vitesse permettrait de compenser largement les effets d'une taxe par la réduction de consommation de carburant qu'elle entraînerait. Elle offrirait en outre les avantages suivants:

— diminution du danger d'accidents;
— diminution du niveau de bruit;
— diminution des frais d'entretien du matériel roulant et de l'infrastructure;
— amélioration de la fluidité du trafic.

Il est vrai que nos routes seraient privées d'un spectacle de choix: les courses de poids lourds, particulièrement passionnantes lorsque la différence de vitesse entre concurrents tend vers zéro...

5. Chemin de fer: on demande un avocat

Il ne fait de doute pour personne que notre pays a besoin d'un réseau ferré moderne, sûr et performant. Même ceux qui ne recourent pas aujourd'hui à ses services comptent sur sa disponibilité le jour et l'heure où ils en auront besoin. Cette constatation ne s'applique pas seulement aux CFF, dont l'existence répond à une volonté populaire clairement exprimée et jamais démentie, mais également aux lignes et réseaux régionaux ou locaux. Bien que la CGST l'ait oublié, ce besoin s'étend également aux transports urbains, dont le bon fonctionnement est d'une importance dépassant largement le cadre des villes qui les entretiennent. Pourtant, ces transports publics se trouvent presque tous dans une situation précaire et présentent souvent un retard flagrant sur le plan du matériel et de l'exploitation, faute d'investissements [3].

Proposons une explication: *personne ne défend réellement et efficacement les intérêts de ces entreprises sur le plan politique, bien qu'elles soient au service exclusif de l'intérêt public.*

Les transports routiers sont le fait d'entreprises privées, bénéficiant à la fois de l'appui des partis défenseurs de la libre entreprise et de tous les milieux soucieux de limiter l'emprise de l'Etat dans tous les domaines. Contrairement aux services publics, les transporteurs routiers ne trouvent pas en face d'eux de syndicats influents, d'où une grande liberté sur le plan social.

L'automobiliste privé, bien qu'il ne soit pas directement partie prenante dans le débat, y joue un rôle important par le biais du TCS. On a pu estimer par le passé que les vues de cette association convergeaient sur bien des points avec les intérêts des transporteurs routiers. Aujourd'hui, son action va contre les transports publics, puisqu'elle vise à leur refuser un mode de financement possible. Au-delà de la défense du porte-monnaie de l'automobiliste, il y aurait peut-être une meilleure façon de défendre l'intérêt général.

Le personnel des transports publics est défendu par un syndicat bien structuré, fort d'un taux d'adhésion élevé, dont les vues sont de surcroît très proches de celles d'un grand parti. Leurs prises de position ne vont pas forcément dans le même sens que celles des responsables des administrations ferroviaires, notamment sur le plan économique.

Les régions desservies font valoir leurs intérêts par le truchement de leurs représentants à Berne, toutes tendances politiques confondues.

Face à ces points de vue souvent divergents, les transports publics, et plus spécialement les chemins de fer, n'ont que peu de moyens pour faire valoir publiquement leur position. Si l'on prend le cas des CFF, les seules occasions de discussions sont données par la présentation du budget devant les Chambres. Ce n'est évidemment pas là que vont être exposés les postulats de la CGST visant à donner au rail la place qui lui revient dans le système national des transports...

La remise à jour du réseau ferré est d'une telle importance qu'il est urgent que des hommes politiques s'en fassent les promoteurs courageux et responsables, hors de toute préoccupation électorale. Le rail constitue un facteur important de péréquation entre régions diversement loties sur le plan économique, il offre une réponse aux questions posées par l'évolution de la situation énergétique, il permet de limiter les effets du développement des transports sur l'environnement et il garantit une capacité importante en toutes circonstances. Pour ses fournitures comme pour son infrastructure, il recourt presque exclusivement à l'industrie suisse (le cas Saurer a montré combien une maison de notre pays pouvait compter sur la clientèle suisse...). Ceux qui se feront les avocats des chemins de fer trouveront donc un excellent dossier à plaider.

Jean-Pierre Weibel

[1] *La conception globale des transports: les grandes espérances*, Bulletin technique de la Suisse romande n° 11 du 25 mai 1978.

[2] *Les chemins de fer dans la conception globale des transports*, Bulletin technique de la Suisse romande n° 14 du 6 juillet 1978.

[3] *L'avenir du rail vu par ses responsables*, Bulletin technique de la Suisse romande n° 14 du 6 juillet 1978.