Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 30 (1993)
Heft: 1144

Artikel: Coûts et bénéfices externes : ça coûte que dalle, mais ça peut rapporter gros

Autor: Imhof, Pierre

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1011759

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: 07.12.2025

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

COÛTS ET BÉNÉFICES EXTERNES

Ça coûte que dalle, mais ça peut rapporter gros

INTERNE, EXTERNE

Selon l'Office fédéral de la statistique, les accidents de la circulation ont coûté 6,6 milliards de francs en 1991, soit l'équivalent de 2% du produit intérieur brut.

D'après une autre étude d'Ecoplan et de l'Office fédéral des transports publiée en 1991, les accidents auraient entraîné, sur une année, les coûts suivants, en millions de francs:

	rail	route
interne	70	4082
externe	68	1659

Les coûts externes comptabilisent tous les frais qui ne sont pas directement pris en charge par les auteurs d'un accident ou leur assurance. Ces coûts peuvent être facilement calculables (subventions aux hôpitaux) ou plus difficiles à estimer (perte de production des victimes).

(*pi*) L'art de la conduite des camions irait-il de pair avec la maîtrise de l'équilibrisme ? Cela fait longtemps que les milieux patronaux en général et routiers en particulier réclament le désengagement de l'Etat des secteurs commerciaux où il intervient: transport marchandises ferroviaire, télécoms, etc. Mais les mêmes se sont toujours opposés à ce que le trafic se voie imputé ses coûts dits sociaux, actuellement pris en charge par l'Etat ou par des privés: dégâts causés aux bâtiments, aux plantes et aux personnes par la pollution, coûts non couverts des accidents, protection contre le bruit, etc.

L'exercice devenant périlleux et l'argumentation difficile pour soutenir cette contradiction, les routiers nous servent une nouvelle mouture d'une vieille contre-attaque: si le trafic génère (éventuellement) des coûts, disent-ils, il est aussi producteur de bénéfice social, et on a tort de le négliger, celui-ci compensant plus que largement ceux-là. C'est la Fédération routière suisse (FRS) qui le dit, relayée par l'ASTAG (les camionneurs) et le Touring club suisse. Ils se basent sur une étude du professeur Rainer Willeke, *«scientifique de l'Université de Cologne»*. Quels sont ces bénéfices ? En gros, ils se résument à cette phrase: *«La société industrielle et de consommation moderne a besoin d'une grande mobilité au niveau du trafic-voyageurs et marchandises. Le bon fonctionnement des voies de circulation est une condition sine qua non de tout système économique et social»*. Pour la FRS, il faut aussi tenir compte désormais, des *«pertes d'avantages»*, soit *«les répercussions défavorables des mesures prises au niveau des transports sur la compétitivité et le développement ultérieur de la productivité de notre pays. En effet, les limitations et restrictions apportées au trafic routier ne réduisent pas seulement les avantages pour les usagers de la route directement concernés, mais ils abaissent le niveau de productivité et d'approvisionnement de l'économie dans son ensemble»*.

C'est oublier un peu vite que les restrictions décidées jusqu'à maintenant ont une motivation qui, si elle n'est pas économique, n'en est pas moins justifiée: il est clair que la productivité serait améliorée en supprimant les limitations de vitesse... Mais à quel prix humain ?

Quoi qu'il en soit, on ne peut opposer les bénéfices aux coûts sociaux dans une simple opération arithmétique. Dans les faits, les bénéfices sociaux du trafic sont automatiquement distribués: si, grâce à l'efficience du réseau routier, une entreprise parvient à rationaliser la gestion de ses stocks et à diminuer ses frais de livraison, elle augmentera son bénéfice ou, en situation normale de concurrence, elle diminuera le prix de ses produits. Il y a «distribution» du bénéfice aux consommateurs. La logique économique voudrait donc que les coûts sociaux soient facturés à ces mêmes consommateurs, par le biais de leur «internalisation» dans le prix des transports. Or il sont actuellement pris en charge soit par la collectivité, et reportés sur les contribuables, soit par des privés. Le jeu de la concurrence est faussé, puisqu'un autre agent de transport, comme le train, producteur de coûts externes moindres, est obligé de supporter — et, en l'absence de subventions, de facturer — une plus grande part des «frais de production» de sa prestation.

On pourrait d'ailleurs appliquer la logique du professeur Willeke à d'autres secteurs, pour justifier une participation accrue de l'Etat: l'économie suisse, où les services prédominent, a davantage besoin de faire circuler de l'information que des camions; pourquoi dès lors ne prendrait-on pas en charge une partie du coût du réseau téléphonique ? Et toute activité humaine est plus ou moins génératrice de «bénéfices sociaux». Ne serait-ce que pour celui qui l'accomplit. ■

●●●

rités exécutives les représentants qualifiés du monde ouvrier. Nous entendons par là ceux à qui la majorité des ouvriers accordent plus spécialement leur confiance et qui sont prêts à collaborer dans un esprit de mutuelle compréhension avec les représentants des autres classes de la population.

(...)

Signataires:

MM. André Bonnard, professeur à l'Université – Dr Fernand Cardis, Lausanne – Christian Chatenay, juge cantonal – Mme Renée de Miéville, Lausanne – Charles-F. Ducommun, Montreux – Edmond Grin, professeur à l'Université – Charles Frank, directeur de la Société coopérative de consommation, Lausanne – Mme Claire Lasserre-Guisan, Le Mont – Robert Matthey, professeur à l'Université – Louis Meylan, directeur de l'Ecole supérieure de jeunes filles, Lausanne – Henri-L. Miéville, professeur à l'Université – Dr Gustave Piotet, Nyon – Mme Jeanne Paschoud, Lausanne – Emile Richard, juge cantonal – Pierre Secrétan, pasteur, Lausanne – Mme Eva Thévenaz, présidente des coopératrices romandes – Maurice Veillard, Lausanne – Dr Ernest Gloor, Renens – Pierre Joseph, ingénieur, Lausanne – Mme Georges Leuch, Lausanne – Adolphe Meystre, commerçant, Lausanne – Marc Monnier, secrétaire ouvrier, Lausanne – Albert Ueltschi, employé aux CFF, Lausanne. ■