

# Le casse-tête du financement des transports

Autor(en): **Erard, Lucien**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): - **(2012)**

Heft 1942

PDF erstellt am: **16.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1024549>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

appuient la politique énergétique que la Confédération doit maintenant mener pour concrétiser la sortie

du nucléaire: économies et développement des énergies renouvelables. C'est à cet appui que devraient être consacrées

les réserves financières des trois grands producteurs helvétiques.

## Le casse-tête du financement des transports

Lucien Erard • 30 janvier 2012 • URL: <http://www.domainepublic.ch/articles/19635>

### Entre les utilisateurs, l'économie et l'Etat, les rôles sont mal répartis

Les coûts de transports sont, pour l'essentiel, des coûts fixes: l'utilisateur lambda d'un transport en commun ne coûte rien; le coût marginal est nul. En d'autres termes, seul l'horaire des transports en commun en détermine les coûts annuels – amortissement, énergie, salaires – indépendamment des marchandises et des voyageurs effectivement transportés. Pour la voiture, seuls l'essence et l'amortissement du véhicule sont variables.

Cela ne signifie évidemment pas que les transports ne coûtent rien! Mais cela veut dire qu'aucun calcul de prix de revient ne permet de fixer le tarif à payer pour une prestation donnée. C'est pourquoi financer les transports consiste à répartir plus ou moins arbitrairement ces coûts fixes que sont les constructions et l'entretien des infrastructures – routes et rail – ainsi que des véhicules des transports publics et leurs frais de fonctionnement.

En Suisse, on a depuis longtemps l'habitude de financer les routes par des taxes sur l'essence, donc en fonction de leur utilisation, alors que les

transports en commun, outre d'importantes subventions publiques, font l'objet de taxes à la distance parcourue. L'encombrement de la voirie, la pollution et la nécessité d'économiser l'énergie ont amené à réfléchir à des systèmes de financement plus incitatifs, susceptibles de transférer les transports de marchandises sur le rail et d'amener les automobilistes, et notamment les pendulaires, à renoncer à la voiture pour les transports en commun. D'où d'importants investissements en infrastructures ferroviaires, en véhicules plus confortables et surtout en augmentations de l'offre de transports publics.

Parallèlement, en bonne logique libérale, on a joué – et les propositions en discussion actuellement vont également dans ce sens – sur le caractère incitatif des différents modes de financement: augmentation des recettes fiscales de la route, utilisées en partie pour subventionner les transports publics, taxes poids lourds notamment. L'initiative de l'ATE<sup>21</sup> qui veut consacrer aux transports publics la moitié des recettes sur les carburants s'inscrit dans la même logique.

Or ni l'augmentation massive du prix du pétrole, ni la taxe poids lourds n'ont eu beaucoup d'effets sur un trafic qui touche

aux limites de la capacité du réseau routier. Le succès de l'abonnement général montre par contre qu'une offre avantageuse répond aux besoins de certains segments de la population: pendulaires au long cours, retraités. Par contre le prix du billet individuel, même avec abonnement demi-tarif, reste prohibitif.

Le contreprojet<sup>22</sup> du Conseil fédéral à l'initiative de l'ATE ne fait, quant à lui, que renforcer la tendance actuelle à faire supporter davantage aux clients les coûts des transports en commun: augmentation des tarifs CFF, augmentation du coût du sillon, réduction des déductions fiscales, augmentation des charges des cantons, alors qu'il aurait fallu au contraire soutenir leurs efforts.

L'impossibilité de faire payer à un voyageur ce qu'il coûte a conduit, dans une logique tout à fait contestable, à considérer qu'il fallait que l'ensemble des voyageurs paient ce qu'ils coûtent ensemble: les automobilistes pour les routes, ceux qui les utilisent pour les transports publics.

Or c'est à l'économie tout entière que les transports sont indispensables. La mobilité des travailleurs est devenue un facteur essentiel, dans l'intérêt

des entreprises. On regroupe les institutions de formation, les hôpitaux, les centres commerciaux, on se déplace pour la culture et le sport, on ne peut pas se rapprocher de son lieu de travail parce que le conjoint travaille ailleurs. Un aménagement du territoire scandaleusement défaillant oblige souvent à se loger trop loin. Tous ces éléments font du financement des transports une priorité de l'Etat qui devrait donc y contribuer plus largement.

Faire payer à l'ensemble des utilisateurs le coût des transports en commun masque l'essentiel: comment répartir ces coûts entre eux? On commence à y réfléchir et l'ouverture du rail à la

concurrence va nous y forcer. Exemple, le trajet Berne-Zurich: trains nombreux, rapides et confortables ce qui justifierait un supplément de prix. Mais aux heures de pointe, un concurrent pourrait offrir un train bien rempli meilleur marché. Autre exemple, est-il normal qu'avec un abonnement général certains fassent chaque jour une heure de trajet et d'autres trois heures, et ceci au même prix.

Enfin, cerise sur le gâteau, il s'agira pour les utilisateurs de contribuer au financement des investissements d'infrastructures – les besoins sont importants, notamment en Suisse romande – et de leur entretien. Mais y sont inclus, et c'est nouveau, les

remboursements à la Confédération des deux transversales alpines – Lötschberg et Gothard – soit 24 milliards de francs. S'il est un coût qu'on ne peut mettre à charge des utilisateurs des transports en commun, c'est bien celui-là. Ces tunnels sont destinés à faciliter le transit nord-sud, et notamment celui des marchandises.

Sans rouvrir ici le débat sur la justification de deux tunnels au lieu d'un seul, il s'agit en tout cas clairement d'un investissement à long terme de notre pays pour protéger l'environnement et éviter d'être envahi de poids lourds européens. C'est donc à la Confédération d'en assumer la charge et elle en a les moyens.

## Le capitalisme en crise

Jean-Pierre Ghelfi • 2 février 2012 • URL: <http://www.domainepublic.ch/articles/19662>

### Il faut soigner un système malade... dont on ne saurait se passer

Une anecdote pour débiter. C'était à Neuchâtel, il y a une bonne vingtaine d'années, à l'occasion d'une assemblée des délégués du syndicat FTMH avec comme *guest star* Klaus Schwab, fondateur du *World Economic Forum*. Son propos était d'informer des syndicalistes sur les perspectives de l'économie.

Tant d'eau a coulé sous les ponts depuis lors que je ne me souviens pas vraiment des considérations émises. Sinon cette affirmation péremptoire qui m'avait d'emblée un peu choqué (et c'est d'ailleurs la

raison pour laquelle je m'en souviens). En gros K. Schwab avait dit que la croissance future de l'économie était assurée car «*nous*» savons maintenant de quelle manière la politique économique doit être conduite pour éviter de nouvelle crise. «*C'est un peu compliqué à expliquer – il s'adressait à des syndicalistes! – mais vous pouvez me croire: il n'y aura plus de crise*».

Inutile d'insister sur la vanité du propos. Notre monde a connu depuis lors quelques crises d'importance, dont la dernière a des effets si profonds et durables que le quotidien britannique *Financial Times*, a sollicité une trentaine d'auteurs, au cours du mois dernier, pour

s'exprimer sur la crise du capitalisme (contributions qui ne sont pas en libre accès).

Il est vraisemblable, c'est une hypothèse, que Klaus Schwab, à Neuchâtel, faisait référence aux théories de l'offre et surtout aux (pseudo-)capacités auto-régulatrices de l'économie de marché. Le discours d'alors était celui de la déréglementation et de la libération des «*forces du marché*» qui nous assureraient une croissance économique continue. Aux gouvernements et aux banques centrales d'assurer le *fine tuning* pour que tout aille bien, et même mieux qu'auparavant. Le marché s'occuperait du reste. En Suisse, on se souvient probablement