Zeitschrift: Domaine public

Herausgeber: Domaine public

Band: 26 (1989)

Heft: 961

Artikel: Le Conseil fédéral envisage l'introduction de l'Éco-bonus : comment ça fonctionne...

Autor: Imhof, Pierre

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1011135

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: 11.07.2025

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

CENTRE ET PÉRIPHÉRIE

Attention aux effets pervers

(*jd*) L'Etat, sollicité de toutes parts, intervient dans de nombreux domaines. Les mesures qu'il prend, si elles paraissent relever du bon sens, ne sont pas toujours exemptes de contradiction et peuvent provoquer parfois des effets pervers. A titre d'exemple, une analyse effectuée par René L. Frey, professeur d'économie à l'Université de Bâle et président du Programme national de recherche «Ville et trafic».

Les inégalités de développement entre les diverses régions du pays sont considérées à juste titre comme un facteur négatif provoquant l'émigration vers les centres et la mise en danger de la structure fédérale de la Suisse. La Confédération cherche à combattre ce déséquilibre par une politique régionale de péréquation, notamment par le biais de la loi fédérale sur l'aide aux investissements dans les régions de montagne.

Mais cette action de rééquilibrage est mise en question lorsque la Confédération contribue financièrement au développement des centres et ce, partiellement du moins, avec l'argent de la périphérie. Deux exemples à l'appui.

La montagne y perd

Une analyse coûts-bénéfices de l'autoroute de contournement de Bâle montre que le gain net de cette infrastructure pour la région bâloise s'élève à environ 500 millions de francs; par contre son coût net pour les régions de montagne se chiffre à 20 millions et à 34 millions pour le reste du pays. Ce résultat s'explique par le fait que Berne subventionne à concurrence de 65% les coûts de construction de cet axe par le biais de la taxe sur les carburants; les habitants et les entreprises de l'agglomération bâloise sont les principaux utilisateurs de cette autoroute urbaine, cofinancée par les automobilistes des régions de montagne qui ne la fréquentent guère.

Lorsque le Conseil national envisage un soutien financier des transports publics urbains prélevé lui aussi sur la taxe sur les carburants, beaucoup applaudissent: favoriser les transports publics dans les villes, n'est-ce pas contribuer à améliorer la qualité de l'air, à lutter contre le bruit et à économiser le sol?

Ces deux exemples illustrent le fait que la Confédération et l'ensemble du pays assument en partie les coûts de développement des centres urbains, ou, autrement dit, que les centres ne paient pas le prix véritable de leur développement; la charge fiscale des villes et les coûts de production notamment sont inférieurs à ce qu'ils devraient être si les grandes agglomérations avaient à payer les coûts effectifs de leurs infrastructures. Une situation qui bien entendu augmente l'attractivité des centres et contredit la politique régionale de la Confédération.

Davantage de sous, davantage de trafic

Par ailleurs, abaisser le coût des transports dans les centres peut conduire à contrecarrer les objectifs de l'aménagement du territoire: des frais de trans-

---

LE CONSEIL FÉDÉRAL ENVISAGE L'INTRODUCTION DE L'ÉCO-BONUS

Comment ça fonctionne...

(*pi*) Dans sa stratégie de lutte contre la pollution de l'air, le Conseil fédéral a annoncé qu'il allait étudier l'introduction du système Eco-bonus, présenté par l'Association suisse des transports (AST) en 1985 déjà. La proposition du club vert était la suivante: prélever sur le prix de l'essence un éco-supplément de 2 francs au minimum par litre et distribuer ensuite la somme obtenue à tous les habitants du pays, qu'ils possèdent une voiture ou non. Ainsi, tous les automobilistes verraient leurs frais variables augmenter considérablement. L'éco-bonus ne compenserait que partiellement cette hausse pour ceux qui roulent beaucoup. En revanche, celui qui roule peu ou qui ne possède pas de voiture ferait un gain.

D'après l'AST, en tenant compte d'une diminution de la consommation de carburant de 50% grâce à l'introduction de l'éco-bonus, le versement annuel par habitant adulte pourrait atteindre 940 francs et 470 francs par personne âgée de moins de 20 ans. Concrètement, un couple avec un enfant recevrait 2350 francs d'éco-bonus annuel; si cette famille roule 7500 km par année avec une voiture consommant 7 litres par 100 kilomètres, il lui restera un bénéfice de 1300 francs. Si cette même famille roule annuellement 11'500 kilomètres avec une voiture consommant 10 litres, elle ne gagnera ni ne perdra rien, l'éco-bonus compensant le renchérissement du prix de l'essence. Par contre, si cette famille parcourt 30'000 kilomètres avec une voiture consommant 13 litres, elle devra débourser 5450 francs de plus qu'avant l'introduction du système.

On le voit, l'éco-bonus laisse à chacun le choix de son mode de transport et permet de continuer à se déplacer raisonnablement en voiture sans qu'il en coûte plus cher. De plus, le problème de la «variabilisation» des coûts de la voiture est résolu. Le système actuel — où les frais variables sont relativement peu importants par rapport aux frais fixes — avantage en effet ceux qui roulent beaucoup.

Mais il faudra aussi que l'étude commandée par le Conseil fédéral s'intéresse aux effets pervers: que se passera-t-il si les gagnants de l'éco-bonus investissent ce nouveau revenu dans la mobilité? Untel pourra enfin se payer une voiture (!), tel autre fera une boulimie de déplacements en train grâce à son nouvel abonnement général alors qu'un troisième partira en vacances en avion encore plus loin... Trois comportements générateurs de nouvelles nuisances... ■

Une brochure explicative peut être commandée à l'AST, case postale, 2800 Delémont. Tél.: 066 22 88 88.