Zeitschrift: Domaine public

Herausgeber: Domaine public

Band: - (2013)

Heft: 2013

Artikel: Cartels : 13 élus pour un blocage : Ententes cartellaires et prix importés excessifs ont encore de beaux jours devant eux

Autor: Tille, Albert

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1014175

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: 06.07.2025

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

Le débat est d'autant plus difficile que le système de financement des transports de la Suisse est complexe, car il s'est mis en place progressivement au fil de plusieurs décisions politiques. Le site de l'Office fédéral du développement territorial fournit un tableau complet des flux financiers de la Confédération en faveur de la route et du rail pour 2012. La provenance et l'affectation des ressources y sont détaillées. Mais pour sortir de ce labyrinthe de flux, il faut être un spécialiste des transports.

Le système devrait se simplifier au niveau fédéral avec la mise en place des deux fonds Faif et Forta. Le fonds pour le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (Faif) a été approuvé le 21 juin par les Chambres fédérales. Il sera alimenté par les usagers (poids lourds), les consommateurs (TVA) et les contribuables (impôt fédéral direct). Le fonds pour les routes nationales et les trafics d'agglomération (Forta) sera mis en consultation dans les prochains mois. Son alimentation passe par de nouvelles recettes à trouver. Dans les deux cas, le peuple tranchera, en 2014 pour le Faif et d'ici 2 à 3 ans pour le Forta.

Les débats vont se focaliser sur *«qui paie quoi»*, autrement dit sur la vérité des coûts dans les transports. Selon Avenir Suisse, la couverture des coûts serait de 90% pour le trafic routier, coûts externes compris (accidents, embouteillages, émissions). Elle serait de 41% pour le rail, ce qui signifie que le prix du billet couvre à peine la moitié du coût occasionné par l'usager. C'est l'Etat, c'est-à-dire le contribuable qui paie l'autre moitié.

Les experts sont assez unanimes pour affirmer qu'une extension et une amélioration de l'offre de transports entraînent une augmentation de la mobilité. Un peu à l'image d'une augmentation de l'offre de santé qui est à l'origine d'un accroissement de ses coûts. Aussi les utilisateurs des transports doivent-ils être davantage impliqués dans leur financement et les prix échelonnés selon les horaires et les trajets; et les décisions d'investissements prises sur la base d'analyses coûts-bénéfices et non pas selon le principe de l'arrosoir pour satisfaire tous les élus cantonaux.

Il s'agit de grands principes que l'on peut défendre, mais dont la mise en œuvre concrète s'avère bien plus difficile. Le Detec a mené plusieurs études à ce sujet, qui devraient être utiles pour enrichir les débats futurs.

Ces débats politiques et financiers autour de la mobilité sont inévitables. Ils sont nécessaires et ne doivent pas être réservés aux experts. Il s'agit de les alimenter avec des informations objectives afin d'éviter des affrontements idéologiques stériles entre partisans du rail et de la route. Il y a aussi lieu d'élargir le débat sur le sens de la mobilité dans notre société (DP 2000). Car si la mobilité, comme la santé, n'a pas de prix pour les Suisses, elle a un coût et un budget tant pour le citoyen que pour les collectivités publiques.

Cartels: 13 élus pour un blocage

Ententes cartellaires et prix importés excessifs ont encore de beaux jours devant eux

Albert Tille - 30 octobre 2013 - URL: http://www.domainepublic.ch/articles/24592

Pour répondre à la vague de protestations contre *«l'îlot de cherté»*, le Conseil fédéral proposait il y a deux ans une modification de la loi sur les cartels (DP 1932). Il s'agissait de combattre les ententes verticales responsables des prix importés abusifs.

Le projet, renforcé, a passé le cap du Conseil des Etats. Mais

la commission de l'économie du Conseil national parvient à bloquer la mécanique. Ce printemps, ladite commission, indécise (DP 1995), ajournait ses travaux pour recueillir l'avis des milieux intéressés. Renseignements pris, les commissaires ont conclu cet automne, à 13 voix contre 9 et 3 abstentions, qu'il est urgent d'attendre. L'examen du projet reprendra le printemps prochain.

On croyait à un large consensus politique pour combattre la vie chère. Mais les *lobbies* sont à l'œuvre. Dès la procédure de consultation, on savait que, d'une manière surprenante, la centrale syndicale USS ralliait l'Usam pour s'opposer au projet.

L'opposition de l'Usam aux interventions de l'Etat est traditionnelle. On aurait néanmoins pu penser qu'elle ferait exception pour la lutte contre les prix importés excessifs. Les détaillants, qui sont parmi ses membres, souffrent de l'importance grandissante des achats faits à l'étranger par les consommateurs résidant dans notre pays. Pour tenter de venir en aide aux commerçants, l'Usam a donc mené la campagne *«Achetez en Suisse»* (DP 1939), en faisant appel au civisme des consommateurs suisses.

Les restaurateurs sont eux aussi membres de l'Usam. Par l'intermédiaire de leur association Gastrosuisse, ils se sont prononcés fermement en faveur de la révision de la loi sur les cartels. Gros acheteurs de produits étrangers trop chers, ils sont contraints de majorer le prix des repas et perdent de la clientèle. Mais eux non plus n'ont pas fait fléchir l'Usam, prisonnière de son idéologie anti-étatiste.

De son côté, l'USS arguait notamment qu'une interdiction des ententes verticales du producteur au détaillant allait favoriser les groupes intégrés comme Coop et Migros. En commission, le syndicaliste de service, le socialiste bernois Corrado Parradini, a opposé les salariés aux consommateurs. Faire baisser les prix, c'est faire pression sur les salaires. Interrogé par la *NZZ* (12.10), le surveillant des prix relève que les prix surfaits à l'importation payés par les consommateurs suisses profitent d'abord aux fabricants étrangers. L'USS défendrait donc les salariés étrangers au détriment des consommateurs suisses, qui sont eux-mêmes le plus souvent des salariés!

Dans sa version actuelle, la loi entend combattre les abus des cartels sans les interdire. Outre la volonté de combattre *«l'îlot de cherté»*, la révision de la loi entend introduire l'interdiction pure et simple d'une série d'ententes. La Suisse s'alignerait simplement sur toutes les législations étrangères. C'est pourquoi les *lobbies* économiques se mobilisent si massivement. En commission, les adversaires de cette importante réforme ont affirmé qu'elle interdirait la création de consortiums, ces ententes entre divers entrepreneurs pour réaliser de grands projets. C'est une fausse crainte affirme le surveillant des prix. L'interdiction des ententes, en vigueur partout à l'étranger, ne s'applique jamais aux accords conclus en vue de partager les tâches sur un chantier.

On attend avec curiosité les arguments supplémentaires que les opposants tireront de leur chapeau pour tenter de justifier, au printemps prochain, un nouvel ajournement des délibérations de la commission de l'économie du Conseil national.