

# Économie de marché : crise : la recette des années trente

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): - (1983)

Heft 667

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1024741>

## **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.

## Crise: la recette des années trente

A une époque où les victimes de l'actuelle dépression économique retrouvent certains réflexes des grandes crises de la première moitié de ce siècle, il est utile de redécouvrir les fautes commises alors. Et l'on constatera en tout cas que les praticiens de l'économie ont beaucoup de peine à se libérer de leurs vieux schémas de pensée!

L'étude de M. Gérald Arlettaz, des Archives fédérales à Berne, dans «Relations internationales» (cf. page précédente) évoque pas mal de mauvais souvenirs aux rescapés de la crise qui a précédé la deuxième guerre mondiale. Extrayons de son travail un passage très significatif; nous citons: «Le 27 février 1932, le Conseil fédéral décide de publier une synthèse de ses positions basée sur les lignes directrices suivantes:

- 1) nécessité d'adapter les prix aux conditions du marché international, mais par une action graduelle;
- 2) il n'est pas question que l'Etat intervienne dans l'économie privée par des mesures législatives;

- 3) l'écart entre les prix de gros et de détail est exagéré et il faut s'appliquer à le réduire;
- 4) le peuple doit s'habituer à plus de simplicité;
- 5) les pouvoirs publics chercheront à arriver à des ententes avec les intéressés;
- 6) l'activité de la commission de contrôle des prix devra être simplifiée et accélérée.

Sur proposition de M. Musy, le communiqué traitera également de la réduction des loyers et touchera la question des taux hypothécaires.»

Le communiqué est publié le 2 mars (FF, 1932, II, extrait des délibérations du CF, pp. 583-588) et Gérald Arlettaz ajoute que le Conseil fédéral «développe encore la nécessité de limiter les dépenses publiques 'au strict nécessaire'».

Pour mémoire: la politique déflationniste se poursuivra jusqu'à la dévaluation du franc suisse, le 26 septembre 1936. Dans sa volonté d'imposer sa politique, la Banque Nationale demandera même, le 6 mai 1933, s'il ne serait pas possible d'interdire l'activité du «Freiwirtschaftsbund» (Union suisse pour l'économie franche) en se basant sur l'article 102 (al. 10) de la Constitution qui charge le Conseil fédéral de veiller à la sûreté intérieure de la Confédération, de maintenir la tranquillité et l'ordre. Heureusement elle n'obtint pas de réponse positive. Mais qui lit les articles des historiens?

### RÊVE VERT

## Essence: quatre francs le litre en 1994

Quatre francs le litre d'essence en 1994, soit dans un peu plus de dix ans! Pas de panique: le prix n'est pas monté tout d'un coup; en fait, il a grimpé tous les ans de vingt centimes jusqu'en 1988, et depuis lors de trente centimes tous les mois de janvier en principe...

Non, il ne s'agit pas d'une extrapolation sur les effets de la raréfaction du sacro-saint pétrole; ce ne sont là que de saines imaginations sur fond d'éco-

logie appliquée: si à la place d'une «conception globale des transports» (CGST), revue et corrigée par les lobbies de la route et du trafic automobile sans véritables contre-poids sous la Coupole fédérale, la Suisse adoptait une «conception globale écologique des transports» (CGET) «orientée vers les besoins des gens et les exigences de l'environnement et non pas en fonction d'une croissance illimitée du trafic»!

On peut rêver... et découvrir le visage étonnant de cette fameuse année 1994 sous l'empire de la CGET. C'était inévitable: la politique fiscale routière avait subi d'importants bouleversements

après la suppression de la taxe de base sur les carburants, une mesure qui faisait partie d'un premier train de décisions comprenant aussi l'abaissement des vitesses maximales autorisées, l'adoption de normes très restrictives au chapitre du bruit et du gaz d'échappement et la mise en œuvre d'une réglementation empêchant la multiplication des places de parc dans les villes. Concrètement: s'il en coûte en 1994 quatre francs par litre d'essence, c'est que dans le système en vigueur, la taxe est fixée de telle sorte que la totalité des frais occasionnés par le trafic soit couverte, y compris les frais sociaux; le principe du pollueur-payeur est strictement respecté (les taxes cantonales sur les véhicules à moteur ainsi que la prime RC sont ajoutées au prix de l'essence). Autre innovation majeure: alimenté par la redevance sur le trafic, un fonds des transports (capital de départ de 520 millions de francs) avait été introduit dès 1988; six ans après, l'utilisation des sommes à disposition se présente de la manière suivante: un tiers est investi dans l'exploitation des transports publics; un deuxième tiers est consacré au développement de ces mêmes transports publics; un sixième est affecté aux constructions routières; et le sixième restant est utilisé pour financer des mesures de protection de l'environnement rendues nécessaires par les nuisances des véhicules à moteur.

On voit que le paysage a changé... Au propre et au figuré du reste: pendant les dix dernières années, le trafic motorisé a diminué de 58% en moyenne (75% dans les villes et 50% à la campagne); effet dissuasif de la hausse du prix du carburant, bien sûr, mais aussi conséquence de l'amélioration des services des transports publics.

Bref, pour plus de détail sur cet étonnant rêve «vert», veuillez vous reporter au dernier numéro (1/83) du «journal» de l'AST Association suisse des transports (Bahnhofstr. 8, 3360 Herzogenbuchsee) et surtout, dès le mois d'avril prochain, à la «conception globale écologique des transports» que vont publier conjointement ladite AST, le WWF et l'Institut de la Vie.