

Le labyrinthe de la politique suisse des transports : en matière de transports, il est difficile de savoir "qui paie quoi pour quel usage" et pourtant la facture ne cesse d'augmenter

Autor(en): **Rey, Michel**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): - **(2013)**

Heft 2013

PDF erstellt am: **29.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1014174>

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.

Le labyrinthe de la politique suisse des transports

En matière de transports, il est difficile de savoir «qui paie quoi pour quel usage» et pourtant la facture ne cesse d'augmenter

Michel Rey - 01 novembre 2013 - URL: <http://www.domainepublic.ch/articles/24600>

A suivre les débats autour de la hausse de la vignette autoroutière, on prend conscience de la complexité du financement des transports publics et privés en Suisse. On observe aussi de surprenantes coalitions d'intérêts politiques et économiques. Les divisions traversent les partis tant au niveau national que cantonal.

Pour les défenseurs de la voiture, les usagers de la route paient suffisamment de taxes et d'impôts dont une partie importante (70%) est détournée au profit du rail. L'augmentation de la vignette ne serait qu'un impôt déguisé. Mais on retrouve, parmi les opposants, des Verts qui refusent toute nouvelle construction routière.

Les partisans de la hausse mettent en avant l'intérêt pour les cantons de voir la Confédération prendre en charge une partie de leur réseau routier. Et cette hausse est modeste si on la compare avec l'étranger. Par ailleurs, la dernière augmentation date de plusieurs années. Même le Centre patronal vaudois lui apporte son appui.

Les discussions autour de la vignette préfigurent les futurs débats qui vont occuper l'agenda politique et médiatique des prochaines années autour de la mobilité en

Suisse. Cette mobilité explose. Entre 2000 et 2011, la population suisse a augmenté de 10% et le produit intérieur brut de 21% (réels), alors que la circulation sur les routes nationales s'est intensifiée de 41% et de 54% sur le rail. Et selon les comptes des transports fédéraux, le coût total du trafic routier s'élève à 70,5 milliards de francs, celui du rail à 11,4 milliards par an.

La politique des transports présente beaucoup d'analogies avec celle de la santé. La demande de soins et de mobilité ne cesse d'augmenter avec des coûts d'investissement et de fonctionnement qui prennent l'ascenseur. Le pilotage politique est partagé entre la Confédération et les cantons, avec de nombreux *lobbies* qui n'ont d'autres soucis que de défendre leurs intérêts. Autant de caractéristiques qui rendent difficile la recherche de solutions négociées.

Et pourtant, il ne pourra pas en être autrement et le temps presse. A l'horizon 2030, on s'accorde à reconnaître que les infrastructures existantes de la route et du rail ne seront plus à même de répondre à la demande de mobilité qui aura explosé d'ici là. On évalue à plusieurs dizaines de milliards les investissements à réaliser pour adapter et développer ces

infrastructures. Les chiffres sont vertigineux. Les prévisions du département de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication ([Detec](#)) annoncent d'ici 2010-2030 des besoins financiers à couvrir par la Confédération pour le réseau des routes nationales de 43 à 47 milliards pour la construction et de 21 milliards pour l'entretien. Pour le rail, ces chiffres sont respectivement de 34 à 42 et 52 milliards. A ces montants, il faut ajouter les engagements financiers des cantons et des communes.

Du côté du financement, de nouvelles recettes seront nécessaires, car celles issues des taxes sur les carburants seront insuffisantes; elles n'ont plus été adaptées au renchérissement depuis 1974 pour la surtaxe sur les huiles minérales et depuis 1993 pour l'impôt sur ces mêmes huiles. Et d'autres ressources devront être trouvées. Une augmentation progressive de 30 centimes par litre a été annoncée par la conseillère fédérale Doris Leuthard. Autant dire que le débat sera âpre entre les partisans de la route et du rail, même si chacun d'eux affirme que les deux modes de transport sont complémentaires et non pas concurrents.

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'utilisateur. 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