

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: - (1983)
Heft: 673

Artikel: Taxe sur les carburants : d'autres routes, ça coûte!
Autor: Gavillet, André
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1024805>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 14.03.2025

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

Une industrie décadente pour la relance guerrière

guerrier (le nouveau fusil suisse: le meilleur du monde!) a, en un premier temps, accéléré l'évolution technique, «chaque composant de chaque armement successif gagnant toujours en sophistication». Mais tout se passe comme si on était aujourd'hui parvenu à un cul-de-sac: les modifications techniques ne peuvent être que réalisées dans un cadre déterminé par les institutions militaires et industrielles en place et, serrée dans ce corset, l'industrie s'efforce de perfectionner les techniques existantes plutôt que d'imaginer de nouvelles techniques révolutionnaires. Mary Kaldor: «L'aspect ultra-moderne et la complexité des armements d'aujourd'hui sont en fait une preuve d'étroitesse de vue et de conservatisme.»

FUITE EN AVANT

C'est la fuite en avant dans un perfectionnisme quantitatif considéré, faute de preuves expérimentales, comme le signe de l'efficacité. Voyez les sous-marins, toujours plus rapides, toujours plus silencieux, toujours plus grands, dotés d'une autonomie toujours plus importante. Les avions, plus rapides, plus puissants, disposant d'une plus importante charge utile. Les systèmes d'armes qui contiennent des armes plus puissantes, notamment en ce qui concerne les missiles, et ont une capacité nettement améliorée de communication, de navigation, de détection, d'identification et de télécommande des armes. En fait, «les producteurs d'armes ont tendance à fabriquer des armes trop sophistiquées, afin d'être en mesure de présenter à leurs clients potentiels des produits aux caractéristiques les plus impressionnantes». Evolution technique futile, excessive et très coûteuse — la combinaison dans un seul modèle de capacités contradic-

toires suscite des problèmes de conception extrêmement complexes qui alourdissent bien sûr les budgets de recherche; voir par exemple le chasseur polyvalent européen, décrit comme une «truie qui donne du lait, fournit de la laine et pond des œufs»!

Pire même: on s'aperçoit que ces nouvelles fonctions des armes hypersophistiquées sont rarement utilisées: une récente étude du Pentagone note qu'en cours de combat un seul pilote ne saurait faire usage de toutes les possibilités théoriques de son avion. Bref, il faudra se rendre à l'évidence que si ces armes sont toujours aussi impressionnantes, elles sont de moins en moins fonctionnelles, et servent de plus en plus à masquer des industries sur le déclin.

D'où l'évidence d'un diagnostic industriel. Mary Kaldor: «Dans le passé, la technologie stimulée par la guerre a permis d'accélérer les progrès industriels. Cependant la complexité croissante des armes modernes liée à la diminution de leur utilité signale ce qui, dans le secteur civil, serait considéré comme une stagnation technologique. Toutes les industries considérées atteignent un stade de rendements décroissants, les nouveaux investissements engendrent alors une amélioration toujours moindre de la productivité (...) De telles industries sont sur le déclin. Le secteur de l'armement, malgré sa croissance, leur ressemble.»

Relance par un effort dans le secteur de l'armement? En fait, les investissements militaires protègent des secteurs décadents, les empêchent d'évoluer (vers une reconversion civile) et de se revitaliser, favorisent en fin de compte la stagnation industrielle, pavant ainsi le chemin de la récession.

Mais tant qu'il y a des acheteurs, bonnes poires, direz-vous! Justement, tout le problème politique est là.

D'autres routes, ça coûte!

Taxe sur les carburants: à «Domaine Public» aussi, on discute ferme. Voici un petit échange à deux, reflet des préoccupations de la rédaction. «Oui» ou «non» le 27 février prochain, mais fondamentalement, comme on le verra, des perspectives plus lointaines communes. (Réd.)

Le financement du réseau national routier est assuré, au-delà. Le plein est fait, et même le trop-plein. La question posée est dès lors: que faire de ce trop? Ce trop est-il de trop? Ceux qui le pensent sont les ultras: que le prix de l'essence baisse, proclament-ils, et que la Confédération renonce à empocher, pour ses frais généraux, 100 millions! Leitmotiv bien connu: économies et caisses vides. Rengaine au jukebox de la droite.

D'autres opposants s'inquiètent, eux, à l'idée que le trop-plein va être déversé sur les cantons dont le compte routier est déficitaire. Puisque l'argent est là, et qu'il importe de le dépenser, connaissons-nous, interrogent-ils, après un réseau national saturé, un réseau cantonal surcomplet? D'où, pour eux, la nécessité d'assécher les recettes irrémédiablement affectées aux constructions routières. Ils sont pour les caisses vides des dépenses constitutionnellement affectées à l'automobile.

Similitude de raisonnement intéressante à observer, à un adjectif près. Caisses vides générales, caisses vides affectées.

Avant de discuter sur le vif du sujet, deux remarques préliminaires.

Chacun admet que le projet est mauvais dans la mesure où il n'autorise pas de plus larges transferts aux transports publics, nationaux, régionaux, urbains. Les automobilistes ont besoin de transports publics: pour leur famille, souvent, et pour eux-mêmes quand un handicap les rend au statut de piétons. Jusqu'ici ce point de vue n'a pas prévalu. Mais y a-t-il quelque espoir que le refus de

l'article constitutionnel rende possible une solidarité entre les divers moyens de transport? Ceux qui sont bien placés pour apprécier la situation, le syndicat des cheminots, en doutent et font voter «oui», par peur d'une concurrence sur le trafic marchandise, rendue encore plus sauvage par la baisse du prix de l'essence qu'entraînerait un «non» majoritaire.

Deuxième remarque. Il n'est pas certain que l'opération profite aux cantons. Si les sommes qui leur sont allouées sont prises en compte dans la répartition des tâches Confédération-cantons, il n'y aura pour eux aucun bénéfice. Ce qui calmera du même coup leur humeur routière et dépendière.

Quant au fond...

L'automobile est un fait. Caisses vides ou caisses pleines n'y changeront rien. Dès lors la question est de savoir si c'est un phénomène disciplinable ou non.

Maîtrisable, il l'est. Qu'on en juge par l'extension des rues piétonnières dans la majorité des villes européennes. Et quelle différence entre Rome, où le piéton ne dépasse pas le périmètre du Panthéon, Paris qui balbutie, et, adultes, Munich, Rouen, Copenhague. Cette maîtrise du phénomène automobile marque, n'en déplaise au Colisée ou à l'Arc de Triomphe, le degré de civilisation d'une nation. Or cette maîtrise coûte, et même coûte très cher. Coûteux, le détournement d'une ville, d'un village. Coûteuses les protections contre le bruit, ou l'élargissement des zones décrétées non constructibles pour l'habitat au bord des grands axes.

Coûteux, les parkings qui libèrent les centres ou les zones à fortes densité d'habitation.

Dès lors, la question essentielle n'est pas celle des caisses vides, pleines, trop pleines. Elle est celle du plan des travaux de chaque canton, de chaque commune.

J'ai vu des ingénieurs proposer avec insistance des travaux importants pour corriger trois lacets, sans danger, d'une route en bon état. Absurde. D'autres qui trouvent intolérable, au nom de la fluidité, une limitation de vitesse sur une chaussée sans trottoir qu'empruntent des enfants.

Là, sur ce terrain, il faut se battre. Faire, en toutes circonstances, admettre la priorité du respect de la vie sur la vitesse, du respect de la vie sur le bruit. Mais quand des mesures concrètes seront prises dans ce sens, elles ne seront pas gratuites.

Que chaque canton fasse connaître son plan d'investissement routier. A recettes affectées, dépenses contrôlées. Là est le vrai débat. A. G.

NON

Un projet unijambiste

Il s'agit plus que d'une affaire de gros sous. C'est la politique des transports qui est en jeu dans ce débat sur l'opportunité de maintenir la surtaxe sur les carburants. Soyons précis: tout le monde ou presque est d'accord sur le maintien de cette surtaxe; les avis divergent sur l'affectation de ces sommes.

Le projet qui nous est soumis opte délibérément pour la continuité: la surtaxe — en 1982: 1,2 milliard — sera utilisée exclusivement pour «des tâches en rapport avec le trafic routier». Certes, le Parlement, sans doute pour allécher le citoyen, a prévu une palette de tâches plus large qu'actuellement: suppression des passages à niveaux, promotion du ferroutage et du transport des automobiles par train, construction de parkings de gares, mesures de protection contre le bruit. D'après les premières estimations de l'administration, 120 millions seraient affectés à ces nouveaux buts. Reste donc plus d'un milliard pour l'exploitation et l'entretien des autoroutes, pour l'amélioration et la création de routes nationales et pour la couverture des charges routières cantonales. L'initiative populaire lancée par le TCS a joué son rôle; le Parlement s'est incliné sans combattre. Le financement de l'expansion du réseau routier est assuré.

Il n'est pas question de rêver à la transformation du réseau routier en verts pâturages et à l'élimina-

tion, par un coup de baguette magique, du parc automobile. Chacun ou presque est un automobiliste et un réseau routier est nécessaire. Il s'agit seulement, partant de la situation actuelle, de faire un choix.

Foncer tête baissée dans le développement des routes, c'est ce que préconise le projet. Sans égard aucun pour la «conception globale des transports» — aucune décision prise encore sur ce sujet — c'est-à-dire sans se préoccuper des autres modes de transport.

Or la situation financière des collectivités publiques, mais aussi la densité déjà importante des voies de communication imposent une solution équilibrée. Ce n'est pas en mettant le paquet dans les routes qu'on améliorera la situation des chemins de fer. Accroître la capacité routière ne fait que drainer un trafic automobile supplémentaire qui justifiera ensuite un nouvel effort en faveur de la route.

A quoi sert de subventionner des installations de ferroutage si dans le même temps on élargit les rubans de bitume qui traversent la Suisse? Voyez les tunnels ferroviaires dont le trafic périclite au rythme des percements routiers sous les Alpes.

Les CFF souhaitent l'approbation de l'article constitutionnel. En cas de refus, le prix de l'essence baisserait, ce qui rendrait moins attractif encore le trafic des marchandises par le rail. Faux calcul: à terme, les kilomètres de route créés par la surtaxe sont bien plus dangereux pour eux.

Alors, une politique du tout ou rien, dénoncée dans DP 672 à propos de l'énergie? Les termes du débat sont différents. D'abord, repousser ce projet déséquilibré, unijambiste. Ce refus serait clairement celui des partisans d'une politique globale des transports, où le rail et la route se complètent, où les piétons et les deux-roues trouvent enfin une place. Et la voie serait ouverte à une base constitutionnelle nouvelle. Elle est d'ailleurs déjà en consultation. Mais son sort dépend du scrutin du 27 février. J. D.