

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: - (2009)
Heft: 1845

Artikel: Pourquoi nous aimerons peut-être payer pour des routes qui étaient gratuites : la taxe sur la mobilité proposée par Moritz Leuenberger : une idée intéressante qui fonctionne ailleurs
Autor: Dépraz, Alex
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1013993>

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: 30.03.2025

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

amnistie fiscale et, pour intimider les fraudeurs, procède à une inamicale gesticulation: surveillance des frontières, perquisition dans des succursales italiennes de banques suisses.

La Suisse s'indigne. Les différends se règlent par la négociation, rappelle-t-elle. Avec l'Union européenne, le traité sur l'imposition de l'épargne a été prévu renégociable dans un délai déterminé. Avec chaque pays, dont l'Italie, les questions particulières se discutent dans les accords de double imposition. Respectons ces procédures!

On sait qu'en lieu et place de l'échange automatique d'informations, la Suisse a obtenu de prélever un impôt à

la source sur le rendement de l'épargne. Le produit est versé aux pays dont les contribuables sont citoyens.

Mais il est facile d'échapper à ce prélèvement en créant des sociétés-écran, des fondations. En délocalisant le dépôt. Paolo Bernasconi, avocat, procureur, a dénoncé ces pratiques (DP 1844). Avec courage. Le *lobby* bancaire est prompt à prétendre que ses intérêts sont nationaux, et à dénoncer comme traître celui qui fournit des arguments à l'«ennemi».

Or il est aisé d'établir les faits. Le traité sur l'épargne est entré en vigueur en 2005. Avant, après cette date-repère, le nombre de sociétés-écran, de fondations, etc. a-t-il varié de manière significative?

Si oui, cela signifie que les banques ont facilité, voire encouragé l'échappatoire, étant le plus souvent complices de la fraude, exploitant les failles nombreuses du traité. Si au contraire les variations sont faibles, elles traduisent une application correcte du traité.

Le Conseil fédéral peut ordonner à l'Administration des impôts de procéder à cette enquête. La Finma aurait et la compétence et les moyens de mener à bien cette investigation. A défaut, nos protestations et nos postures exigeant le respect des procédures de négociation seront hypocrisie.

Nous avons besoin d'un indice de loyauté!

Pourquoi nous aimerons peut-être payer pour des routes qui étaient gratuites

La taxe sur la mobilité proposée par Moritz Leuenberger: une idée intéressante qui fonctionne ailleurs

Alex Dépraz (14 novembre 2009)

Le refrain est connu: la Suisse doit construire de nouvelles infrastructures. Les lignes de chemin de fer du XIXème et les autoroutes des années 60 ne sont plus adaptées. Pour le court terme, le Conseil fédéral vient d'adopter des mesures pour tenter de résorber les goulots d'étranglement. Le rapport sur les infrastructures du département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication tente de voir plus loin que le bout du bouchon: construire de

nouvelles infrastructures est nécessaire mais insuffisant. Un changement de paradigme sera à terme indispensable pour éviter la saturation.

Une suggestion qui figure dans ce rapport – même si celui-ci n'y consacre pas plus d'une page – a déjà fait couler beaucoup d'encre: il s'agirait d'introduire une taxe sur la mobilité perçue sur tous les moyens de transport. Le montant de cette contribution varierait en fonction des heures: il faudrait payer plus

pour se déplacer à l'heure de pointe qu'au moment creux de la journée. Une idée qui suscite des réactions majoritairement négatives de deux types. L'une que l'on qualifiera d'égoïste: pourquoi devrais-je payer pour quelque chose qui est actuellement gratuit? L'autre que l'on qualifiera de généreuse (du moins à première vue): pourquoi faire payer ceux qui sont obligés de se déplacer à l'heure de pointe et qui n'ont pas nécessairement un revenu élevé? Politiquement, le succès n'est pas assuré, c'est le moins

que l'on puisse dire.

Pourtant, beaucoup d'économistes (notamment les auteurs du livre *Freakonomics* – c'est aussi le titre français –, qui tiennent un blog auprès du *New York Times* et dont cet article s'inspire largement) et d'ingénieurs spécialisés plaident depuis longtemps pour cette solution.

L'idée lancée par Moritz Leuenberger n'est pas vraiment nouvelle. Un magistrat presque aussi expérimenté que lui – un certain Jules César – avait déjà interdit aux chars de circuler de jour pour tenter de réguler la circulation infernale de la ville éternelle. Depuis, de l'eau a coulé sous les ponts du Tibre sans que les problèmes de circulation n'aient été vraiment résolus. Plus près temporellement de nous, plusieurs Etats américains ont rendu payantes les voies supplémentaires créées sur des axes routiers très utilisés, avec un certain succès.

Nos sociétés modernes considèrent la mobilité comme un droit fondamental. Mais aujourd'hui, ce droit est mis à mal: l'axe Lausanne - Genève, par exemple, est très encombré sur rail comme sur route. Les temps de parcours augmentent

considérablement aux heures de pointes; les trains sont bondés et le moindre incident crée des grosses perturbations.

La gratuité actuelle est donc largement une illusion. Les utilisateurs payent déjà un prix différencié selon l'heure pour l'utilisation des moyens de transport, même pour les routes: pas en espèces sonnantes et trébuchantes mais en précieuses minutes (voir l'article suivant).

L'introduction d'une taxe sur la mobilité pose d'abord la question de son montant. S'il est trop bas, les moyens de transport continuent à être encombrés à l'heure de pointe. S'il est trop élevé, les habitudes changeront trop radicalement. L'idéal est de fixer le prix en temps réel en fonction de l'état effectif du trafic, ce que la technologie rend tout à fait possible.

Pour peu que le prix soit juste, l'effet incitatif est réel: les utilisateurs qui le peuvent voyagent à d'autres moments ou renoncent à des déplacements inutiles. La taxe sur la mobilité bénéficiera donc d'abord à ceux qui souffrent le plus des embouteillages parce qu'ils n'ont d'autres choix que de voyager à cette heure. Les

études menées sur les voies payantes américaines ont démontré que les personnes disposant d'un revenu plus faible n'hésitaient pas à passer à la caisse pour pouvoir gagner du temps. Autre résultat à première vue surprenant: ces voies sont en proportion plus utilisées par les femmes. Car devinez quelle moitié de la population souffre le plus de perdre du temps dans les embouteillages à ces moments cruciaux de la journée que sont l'heure du petit-déjeuner et les instants précédant le repas du soir! Gagner du temps a un prix et la plupart des gens sont prêts à le payer.

L'introduction d'une telle taxe inciterait non seulement chacun à remettre en question les nécessités et les horaires de ses déplacements – et donc le dogme de la mobilité à tout prix (DP 1844) – mais entraînerait d'autres modifications. A commencer par la flexibilisation d'une organisation du travail souvent héritée en Suisse du XIX^{ème} siècle ou de l'armée dans son fonctionnement. Comme si le développement du secteur tertiaire, la généralisation de l'informatique et la féminisation de l'emploi n'avaient jamais existé.

Les familles ont besoin d'une politique du temps

Un tableau des rapports difficiles entre vie professionnelle et épanouissement personnel, et des pistes pour faciliter une vie familiale harmonieuse

Invité: René Levy (13 novembre 2009)

La vie familiale traditionnelle est née dans la bourgeoisie des 18^e et 19^e siècles et a connu son apogée au milieu du 20^e siècle. Pourvoir à l'entretien

d'une femme entièrement engagée dans la vie familiale, privée, était devenu une marque de réussite sociale pour les hommes. Dans la

mesure où cet idéal se réalise, il se bâtit non seulement sur une ségrégation plus ou moins stricte des sphères d'activité masculine et féminine, mais