

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: - (2016)
Heft: 2121

Artikel: N'est pas vache à lait qui croit : votations du 5 juin: une mauvaise approche des investissements de transport
Autor: Delley, Jean-Daniel
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1023409>

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>

N'est pas vache à lait qui croit

Votations du 5 juin: une mauvaise approche des investissements de transport

Jean-Daniel Delley - 08 mai 2016 - URL: <http://www.domainepublic.ch/articles/29287>

L'initiative «pour un financement équitable des transports», dite «vache à lait», promet plus qu'elle ne peut tenir. Elle repose sur un raisonnement erroné et ne répond à aucun besoin.

Alors qu'aujourd'hui la moitié du produit de la taxe sur les carburants alimente la caisse fédérale, l'initiative veut en affecter la totalité à la circulation routière. L'argent de la route à la route, revendiquent les initiants.

Ce slogan fleure bon la prétention du propriétaire: nous, usagers motorisés, payons la taxe et cette taxe nous revient. En généralisant ce raisonnement qui conduit à l'affectation obligatoire des ressources fiscales, on pourrait se passer de budget, acte politique primordial d'une collectivité qui permet à cette dernière de définir ses priorités. Chaque groupe d'intérêt disposerait des montants qu'il aurait versés au fisc. Bonjour l'intérêt public et la solidarité!

Grâce à cette manne, les promoteurs de l'initiative visent une extension du réseau routier et une meilleure fluidité du trafic. Une vision à très courte vue puisque tout développement du réseau fonctionne comme un

aspirateur à trafic qui tôt ou tard annule cette fluidité attendue. Ce nouveau pactole tomberait rapidement dans le budget routier, mais son montant excéderait largement les projets prêts à être réalisés.

Réciproquement, la Confédération se verrait aussitôt privée d'un milliard et demi. Et le Conseil fédéral a déjà annoncé la couleur: pas d'augmentation d'impôt pour combler ce trou, mais des mesures d'économie (moins 5%) là où les dépenses sont faiblement liées par la législation en vigueur. A savoir la formation et la recherche, les transports publics, la défense et l'agriculture.

Pour ces deux derniers domaines, ne nous faisons pas trop de souci: l'actualité récente a montré qu'ils disposent de solides relais parlementaires. C'est donc la formation et les transports publics qui trinqueraient.

L'automobiliste est-il rançonné, comme le prétendent les milieux routiers? En termes réels, le prix de l'essence est inférieur à ce qu'il était il y a 40 ans. La taxe de base (43,12 centimes par litre) n'a pas bougé depuis 1993, la surtaxe (30 cts) depuis 1974.

Parlons donc comptabilité.

Selon [les dernières données disponibles](#) (2012), le trafic routier privé ne couvre que 89% de ses coûts. Car pour reprendre le langage imagé de [Hanspeter Guggenbühl](#), la vache automobile ne fournit pas seulement du lait, sous la forme de taxes; elle produit également du fumier sous forme d'émissions gazeuses et phoniques, d'accidents, et morcelle le territoire, entre autres.

Alors que transports et mobilité exigent une approche globale et une planification intégrée - complémentarité optimale entre transports publics et privés, aménagement du territoire, trafic dans les agglomérations -, l'initiative empoigne le dossier par le petit bout de la lorgnette routière: beaucoup de moyens pour un programme inexistant si ce n'est faire croître le ruban de bitume.

Avec le projet [Forta](#) (Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération) actuellement traité par le Parlement, la Confédération disposera des moyens nécessaires à l'achèvement et à l'entretien du réseau. Il en coûtera 4 centimes supplémentaires par litre aux usagers motorisés. C'est précisément à quoi s'oppose l'initiative.