Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 25 (1988)
Heft: 906

Artikel: Surtaxe sur les carburants : qu'est-ce qu'on se paie avec la cagnotte?
Autor: Gavillet, André
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1018162

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 06.07.2025

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

SURTAXE SUR LES CARBURANTS

Qu'est-ce qu'on se paie avec la cagnotte ?

(*ag*) Plutôt l'incitation que la répression! La prime stimule mieux que l'amende. DP a consacré plusieurs articles aux expériences en cours dans des pays industriellement avancés, Japon, Etats-Unis, qui cherchent à assurer une protection de l'environnement par des méthodes faisant appel à l'initiative, au jeu de l'intérêt bien compris. Au lieu d'une réglementation rigide, un cadrage où le meilleur (le plus propre) trouve son compte.

Le Département fédéral des finances détient la réserve alimentée par les taxes et surtaxes douanières sur les carburants. A fin 1987, cette cagnotte était lourde de 2,057 milliards. Le Département fédéral, plutôt que de la céder aux cantons qui la convoitent, propose d'abaisser fortement, par détaxation, le prix de l'essence sans plomb et d'encourager ou récompenser les automobilistes qui roulent avec catalyseur.

M. Stich se campe en alchimiste: il change le plomb en or.

Cette proposition, soumise à consultation, n'est, sous ses dehors incitatifs, pas la bonne. Elle dilapidera 1,5 milliard pour un effet d'arrosage dérisoire, alors que des besoins essentiels ne sont pas satisfaits. Si le plomb n'est pas dans l'essence, il n'est pas non plus dans la tête.

Incitation

Le Conseil fédéral a pris une décision énergique en imposant le catalyseur sur toute voiture neuve. La mesure s'applique au fur et à mesure du renouvellement du parc automobile. Certes le zèle, avec la complicité des importateurs, fut inégal. Preuve en soit la consommation de l'essence sans plomb par rapport à la super, sur 100 litres. Suisse allemande: 44%, Suisse romande: 25%, Tessin: 14%.

Mais la décision légale étant prise, l'essentiel sera fait dans cinq ans. L'incitation (économie de quelque 200 francs par an pour une voiture moyenne roulant 15 000 km) n'y changera rien. Elle avantage aussi, effet contraire, les marques nombreuses qui permettent de rouler à l'essence sans plomb et sans catalyseur. Elle encourage la consommation kilométrique. Il est tout de même paradoxal de voir le même département préparer une taxe sur l'énergie (+10 %) pour protéger l'environnement et abaisser le prix d'une énergie essentielle, toujours au nom de la protection de l'environnement.

Les besoins

Les directeurs cantonaux des finances passent volontiers pour des pleureurs. Je connais, j'ai fait partie du chœur. Cependant ils peuvent avancer un chiffre incontestable. Le compte routier est, pour les cantons et les communes, largement déficitaire.

Mais le problème n'est pas celui d'un transfert de caisse à caisse.

Des dépenses considérables sont et seront nécessaires pour réduire les nuisances du trafic non pas globalement, mais ponctuellement pour des personnes physiques. Aussi bien dans les zones à forte densité que dans les régions à population disséminée.

Il ne serait pas difficile de citer les traversées de village où des mesures s'imposent. Souvent les communes sont trop pauvres, vivant avec un petit budget, pour pouvoir y participer. L'Etat hésite parce que la dépense est lourde pour un avantage limité à quelques personnes; et aussi par peur du précédent, il ne veut pas tout prendre à sa charge. Pourtant, l'intégrité physique de quelques habitants ne devrait pas avoir de prix. Elle vaut plus, puisque l'argent existe, que quelques francs d'économies insipides offerts à la pompe.

Dans les agglomérations, des travaux énormes seraient nécessaires pour répartir le trafic entre les transports publics et véhicules privés. Laissons cela; ce financement concerne la politique coordonnée des transports.

Mais même dans le registre modeste, en restant dans le cadre des dispositions légales actuelles, que de petits chantiers utiles: parcs à voiture liés à des terminus de lignes régionales et conçus comme des lieux d'accueil; pistes cyclables, (c'est-à-dire en site propre) pour accès à des écoles, sur le modèle de certaines réalisations genevoises; etc...

Quand on fait l'inventaire de ces besoins réels en investissements, le saupoudrage au profit de la consommation de 1,5 milliard apparaît comme un gaspillage condamnable.

On doit donc souhaiter que, lors de la consultation, s'élaborent de véritables contre-propositions qui dépassent le niveau d'une dispute d'héritage.

Il y a des choses à faire. Les cantons et les communes doivent dire lesquelles. A l'échelle suisse, 1,5 milliard ne sera pas de trop. ■

ECHOS DES MEDIAS

Gazetta Ticinese, le plus vieux des sept quotidiens de langue italienne de notre pays, est menacé de disparition depuis quelques années. Chaque fois, une solution assurant la poursuite de la publication a pu être trouvée. En sera-t-il ainsi encore cette fois, ou la cessation de parution annoncée (puis démentie) pour le 30 juin ne pourra-t-elle être évitée? Fondée en 1821, la *Gazetta* défendait des idées de centre-droite.

Un journal qui meurt est une voix qui se tait.

L'hebdomadaire zurichois *Die Weltwoche* publiait récemment la liste des émetteurs de radios locales liés à des éditeurs. Il y en a déjà douze, malgré la réglementation encore en vigueur sur les essais de radios locales.

La presse allemande est repartie à zéro après la dernière guerre et n'a de ce fait pas encore un demi-siècle. Les plus anciens journaux éditent des numéros spéciaux pour leur quarantième anniversaire. C'est le cas ces jours pour l'illustré *Quick*, qui publie une reproduction de son premier numéro, en 1948. Quel chemin parcouru par l'Allemagne fédérale et par la presse depuis lors.