Espace économique européen : aller jusqu'au bout

Autor(en): **Gavillet, André**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **28 (1991)**

Heft 1057

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-1021069

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

PARTI DES AUTOMOBILISTES

Une influence amplifiée

(*pi*) Même si les sièges gagnés par les automobilistes en Suisse alémanique ne vont pas changer la face du Parlement, ils créent un climat politique qui ne va pas favoriser la résolution des problèmes causés par la croissance de la mobilité. Spécialisé dans la défense d'intérêts très concrets, le parti des automobiliste va profiter de son succès pour combattre toute mesure financière qui toucherait la voiture. Les simples adaptations des taxes cantonales auto au renchérissement va devenir de plus en plus difficile, à l'exemple de Neuchâtel où, devant le nombre impressionnant de signatures récoltées lors d'un référendum, le Conseil d'Etat va proposer au Grand Conseil d'annuler l'augmentation de la taxe cantonale précédemment décidée par ce même Grand Conseil... La situation est aussi bloquée dans d'autres cantons, et notamment à Genève où l'impôt auto est ridiculement bas mais où toute adaptation au renchérissement est politiquement impossible. Il faut évidemment se poser la question de l'opportunité de laisser au législatif la compétence de fixer le montant de ces taxes: outre qu'il s'agit typiquement d'une tâche gouvernementale, le blocage en cas de référendum est pratiquement assuré du fait du nombre de personnes concernées. Le canton de Vaud a pour sa part résolu ce problème, puisque le Conseil d'Etat est autorisé à adapter les taxes auto au renchérissement. Ce qui n'a pas empêché certains députés de protester en tentant de faire adopter un amendement au moment du vote du dernier budget.

Les charges augmentent, les recettes stagnent

Il sera tout aussi difficile maintenant au Conseil fédéral de faire passer une augmentation de 35 centimes des droits d'entrée sur les carburants qui n'ont pourtant jamais été adaptés depuis leur entrée en vigueur en 1936. Il est vrai que le gouvernement a particulièrement mal manœuvré dans cette affaire, avec ses annonces et indiscrétions successives sans qu'aucune décision ne soit jamais prise.

Ce refus d'une augmentation de la contribution des automobilistes au compte des transports ne correspond pas à une diminution des frais imputables au trafic: qu'il s'agisse de la lutte contre la pollution ou contre le bruit, la facture est énorme, tant pour la collectivité que pour les propriétaires d'immeubles. Et l'achèvement du réseau des routes nationales va coûter une vingtaine de milliards, aux prix actuels, soit 350 kilomètres à près de 50 millions de francs le kilomètre. Et ceux qui dénoncent le coût prohibitif (une quinzaine de milliards) des tranversales ferroviaires et l'immensité du chantier que leur réalisation nécessitera se font plus discrets dès qu'il s'agit des chiffres encore plus élevés concernant les autoroutes.

Même si les automobilistes ne gagnent des sièges qu'en Suisse alémanique, leur présence se fait aussi sentir en Suisse romande où leur discours est abondamment repris par quelques élus libéraux, parfois suivis sur ce sujet par les communistes. Comme lors de tout glissement vers les extrêmes, il faut s'attendre à une plus large prise en compte des intérêts sectoriels au détriment d'une vision plus communautaire des problèmes. Les taxes que les automobilistes ne paieront pas le seront donc par l'ensemble des contribuables, que ce soit sous forme d'impôts nouveaux ou, de manière plus indirecte et plus sournoise, en supportant les conséquences de déficits publics: remise en question des contributions aux transports publics, accessibles à chacun, au profit des transports individuels, dont la propriété est réservée à la moitié de la population seulement, et diminution générale des prestations sociales. ■

BENZINE PLUS CHÈRE

Les patrons ne paieront pas

(*ag*) L'Union centrale des organisations patronales a fait savoir par un communiqué de presse qu'elle s'opposait à l'augmentation des droits de douane sur la benzine.

Premier motif de refus: il s'agit de couvrir les dépenses croissantes de l'Etat. Priorité, disent les employeurs, aux compressions budgétaires.

Deuxième motif: une hausse de 30 centimes provoquera une poussée de l'indice des prix de 0,6% et , par conséquent, une adaptation des salaires du même montant. D'ores et déjà les employeurs la refusent et pour qu'ils ne soient pas entraînés dans de pénibles discussions lors du renouvellement des contrats collectifs, il demandent que cette hausse ne soit pas répercutée par l'indice. Même position du Parti radical suisse. Mais les mêmes milieux souhaitent un renforcement de la fiscalité indirecte qui aurait des conséquences encore plus lourdes sur l'indice des prix !

ESPACE ÉCONOMIQUE EUROPÉEN

Aller jusqu'au bout

(*ag*) Le traité est donc paraphé. Combien de savants et faux prophètes avaient pourtant annoncé sa mort !

L'aboutissement parallèle et lié d'un accord sur le transit alpin lève un obstacle non seulement extérieur, mais intérieur. C'était, selon la formule de DP, un cas d'exception légitime.

Certes il faudrait désormais examiner le texte. Le point sensible est institutionnel. Pour nous l'essentiel est que le Parlement, voire le peuple, aient la compétence entière de ratifier, donc de refuser une disposition nouvelle du droit européen. Ce non éventuel pourrait être payé au prix fort. Représailles de la Communauté et pression des partenaires. Mais la capacité constitutionnelle de dire non reste la limite absolue avant la satellisation.

Le Conseil fédéral va signer en annonçant qu'il envisage, sans préciser l'heure, une adhésion. Nous reviendrons sur la portée de cette adhésion. Pour l'instant il faut aller jusqu'au bout de ce qui est entrepris et gagner devant le peuple la bataille du oui. Trop de doutes officiels ont été exprimés et complaisamment répercutés. Le redressement ne sera pas facile.

L'engagement pour l'EEE, une fois le texte connu, est la condition première d'un accord gouvernemental. Si l'UDC ne veut pas y souscrire, il faut l'écarter de la coalition. L'Europe est une chance de resserrer les rangs réformistes. ■