Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 31 (1994)
Heft: 1184

Artikel: Taxes de transit : le bon sens a enfin prévalu
Autor: Imhof, Pierre
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1009583

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: 08.07.2025

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

TAXES DE TRANSIT

Le bon sens a enfin prévalu

(pi) La question était simple: comment satisfaire aux exigences de l'initiative des Alpes par des mesures qui ne soient pas discriminatoires, c'est-à-dire qui touchent aussi bien les camions suisses que ceux en transit. Elle a été posée à cinq bureaux d'ingénieurs, dont un romand. La solution proposée concrétise la seule voie possible.

REPÈRES

Le 20 février dernier, peuple et cantons acceptaient l'initiative des Alpes, qui laisse dix ans pour exclure tout trafic routier lourd de frontière à frontière et empruntant un passage alpin. L'Union européenne a rapidement fait savoir qu'elle considérerait une interdiction comme une mesure discriminatoire; elle ne se satisfera que de mesures conformes au marché et non discriminatoires.

Après avoir pris connaissance des rapports de cinq bureaux d'ingénieurs, le Conseil fédéral a proposé la solution suivante:

– mise en place de la taxe poids lourds proportionnelle aux prestations, probablement d'un montant de 40 à 50 centimes le kilomètre (la taxe forfaitaire actuelle est d'environ 4000 francs au plus par année);

– perception d'un péage pour les quatre principaux passages alpins;

– programme de promotion du trafic combiné.

La réponse est celle qui avait déjà été esquissée rapidement après l'acceptation du nouvel article 36sexies de la Constitution. Les calculs et pronostics de bon sens établis ce printemps ont ainsi trouvé leur confirmation dans cinq épais rapports.

Le report de trafic souhaité sur le rail se fera donc par contrainte financière. C'est la seule solution qui soit conforme au marché, donc aux exigences de l'Union européenne. Restait à fixer le montant d'un passage à travers la Suisse. En prenant pour base de calcul le coût du contournement de la Suisse pour un camion de 40 tonnes, donc déjà frappé d'interdiction d'une part, le coût de la subvention dont bénéficie un conteneur traversant le pays sur rail d'autre part, on arrivait à une taxe de traversée qui devait osciller autour des 400 francs. Les experts ont tranché. Économiquement, une redevance plus avantageuse ne serait pas dissuasive. Et taxer davantage provoquerait des transferts sur l'étranger. Parallèlement, les infrastructures ferroviaires devront être améliorées, ce qui est de toutes façons prévu avec les nouvelles lignes à travers les Alpes.

Deux taxes

Reste la question du mode de perception. Adolf Ogi, qui pourtant ne veut pas encore entrer dans les détails, a déjà prévu une part sous forme de taxe kilométrique et l'autre sous forme de péage. La première est désormais ancrée dans la Constitution; quant aux péages, ils sont en principe interdits sauf exception décidée par l'Assemblée fédérale. Vu le temps à disposition — une dizaine d'années —, on aurait pu imaginer système plus fin. Il est en effet prévu que les péages seront encaissés électroniquement, un émetteur débitant une carte à puce payée d'avance. Ce seul système pourrait être étendu à l'ensemble du pays, pour percevoir la taxe poids lourds. Au lieu de prévoir deux points de péage par axe alpin, il aurait fallu en prévoir une centaine sur tout le territoire.

Le système est souple, puisque la somme perçue peut varier en fonction du point de passage, de l'heure, etc. Les passages alpins seraient évidemment beaucoup plus fortement taxés que les routes de plaine, ce qui satisferait aux exigences de l'initiative des Alpes et correspondrait aux coûts de construction et d'entretien plus élevés.

Cette souplesse permet de ne pas taxer les trajets effectués dans les zones périphériques, donc désamorce une des oppositions à la taxe kilométrique, très probablement soumise à référendum.

L'infrastructure à mettre en place est importante, mais le mode de perception est très simple. Ainsi, pas besoin de décompter les distances effectuées à l'étranger, ni de prévoir un contrôle des kilomètres parcourus en Suisse. Cette infrastructure peut être couplée avec un service aux transporteurs, soit la localisation électronique de leurs véhicules, comme cela se met en place pour les conteneurs transportés par chemin de fer grâce à un système d'émetteurs/récepteurs sur les caisses mobiles et à intervalle régulier sur la voie.

Une inconnue

Reste un problème de taille: tous les dispositifs prévus ne permettront pas de respecter la Constitution à la lettre: malgré les contraintes financières et quel que soit le mode de perception, il restera une part non négligeable de camions en transit à travers le pays, empruntant les passages alpins. Mais l'effet sur le trafic intérieur sera tel que, numériquement, les exigences constitutionnelles seront atteintes. On peut se demander si le nouveau dispositif ne devrait pas être soumis au vote en remplacement de l'article 36sexies adopté le 20 février.

Le plus gros problème se pose toutefois dans nos relations européennes. Sitôt les grands principes de son dispositif arrêté, Adolf Ogi s'est empressé de le soumettre à l'UE, dans l'espoir de faire démarrer le paquet de négociations sur les transports, dont dépend le sort de Swissair. Mais notre ministre se présente en gagnant à Bruxelles, alors que le but n'est pas encore marqué. Il eût été plus sage d'attendre que le dispositif soit voté par le parlement et, cas échéant, par le peuple, avant de l'aller vendre à l'étranger. Car une fois de plus, nous aurons bonne mine si le peuple ne suit pas les experts.

Le projet du Conseil fédéral n'est pas le fruit d'un travail politique, mais matérialise la seule voie possible. L'audace, c'eût été de mettre dans la balance la suppression de la limite des 28 tonnes, limite qui sera inutile lorsque les Alpes seront protégées d'une autre manière. Tant les routiers que l'Union européenne en auraient été satisfaits. Et les écologistes, avec le temps et l'importance des autres mesures annoncées, auraient pu être ralliés à cette cause. ■