La hausse 1998

Autor(en): **Gavillet, André**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **34 (1997)**

Heft 1312

PDF erstellt am: **04.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-1015225

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

la chaussée roulante

roulante» ne sont évidemment plus disponibles pour valoriser le trafic combiné. Heureusement, l'Union européenne va investir dans ce secteur. Mais la Suisse s'enferme dans ses particularismes: au lieu de faire de notre pays la championne de ce système, elle le décourage en limitant l'étendue des transports de conteneurs lourds entre la gare et leur destination finale. Et elle continue à penser en camions, comme si, pour les éliminer physiquement des routes alpines pour satisfaire à l'Initiative des Alpes acceptée par le peuple, il fallait s'assurer qu'ils prennent le train plutôt qu'ils ne se «transforment» en conteneurs.

Pour une véritable politique en faveur du trafic combiné

L'étude commandée par les transporteurs européens estime que le chargement de camions sur des trains nécessitera, pour être concurrentiel, un subventionnement de l'ordre de 345 millions de francs par année pour satisfaire aux objectifs de l'Initiative des Alpes. Le transport combiné devrait par contre s'autofinancer. Il est temps que la Suisse cesse de douter d'elle: pour cela, elle doit développer une véritable politique nationale en faveur du transport combiné, système qui nécessite, répétons-le, que le trajet gare – destination finale puisse se faire sur route même si son poids dépasse 28 tonnes. Des investissements importants sont nécessaires pour adapter les terminaux en Suisse et en Italie du nord.

Voix discordantes et compromis

Il faut évidemment viser en premier lieu le trafic à destination et en provenance de l'Europe: c'est là qu'il y a le plus de kilomètres sur route à économiser; et c'est ainsi que nous pourrons accumuler l'expérience nécessaire pour convaincre nos voisins de nous suivre sur cette voie – encore qu'au train où vont les choses, l'Europe risque bien un jour de nous dépasser sans que nous nous en rendions compte. Et s'il le faut, pourquoi ne pas prendre provisoirement des mesures fiscales favorables au trafic combiné, comme par exemple l'exonération de la taxe poids lourds pour les trajets sur route. Cette mesure devrait permettre aux transporteurs de rentabiliser les investissements nécessaires à ce changement de technique.

Quant à la taxe poids lourds et à celle concernant le transit alpin, nous avons déjà proposé qu'elle soit calculée électroniquement sous forme de péages. Le passage des Alpes serait fortement taxé alors que les régions périphériques seraient épargnées (*DP* 1174 du 16 juin 1994). Ce système pourrait d'ailleurs rendre des services aux transporteurs car il permettrait également de localiser un chargement.

Pour l'instant et depuis bientôt dix ans, chacun campe sur ses positions: les milieux écologistes ne veulent pas lâcher un gramme sur la limite des 28 tonnes; les transporteurs suisses ne veulent pas d'une taxe poids lourds élevée et le Tessin crie à la trahison parce que la taxe alpine le prétéritera. Quant à la Confédération, elle cherche à contenter tout le monde en mettant à prix d'or les camions sur des rails.

Il convient donc de régler en premier lieu ces questions, qui sont de pure politique interne. Lorsque enfin nous aurons dégagé une position solide, nous pourrons aller la défendre à Bruxelles.

pi

ASSURANCE MALADIE

La hausse 1998

Otto Piller, chef de l'Office fédéral des assurances sociales (OFAS), l'a annoncé officiellement: Les primes d'assurance maladie augmenteront en moyenne, l'an prochain, de 7%. C'est rassurant et c'est inquiétant.

Rassurant, car l'annonce met un terme à une campagne d'information alarmiste. Il y a une semaine encore, *24 Heures* faisait son affichette avec l'annonce d'une hausse de 20%. On tombe à 7%. Plaisir du «moins pire». Malgré tout inquiétant, car l'écart entre le coût de la santé et le coût de la vie, selon l'indice des prix, est toujours très accentué.

Autrement dit, comme les primes sont une dépense obligatoire et qu'elles ne sont pas une composante de l'indice (pour des raisons pertinentes souvent exposées dans *DP*), il y a recul du revenu disponible. L'effet est le même que si l'impôt direct augmentait, sauf que les primes étant les mêmes pour tous, enfants compris, toute hausse frappe plus fortement revenus faibles et moyens. Contrairement à l'impôt, la progressivité est à rebours.

Les correctifs sont donc plus que jamais à l'ordre du jour. Ceux qui ont été proposés, d'abord:

- à cotisations égales, franchises proportionnelles au revenu
- prise en charge par des ressources nouvelles (TVA ou contribution généralisée) d'une part des frais hospitaliers ou / et des soins pour les personnes âgées.

De surcroît, il faut réclamer des statistiques sur l'évolution du revenu disponible par catégories de revenu, selon la situation familiale et selon la localisation (fiscalité). Elles seront des armes de revendications fondées et des leviers de réforme.

ag

IMPRESSUM

Rédacteur responsable:
Jean-Daniel Delley (*jd*)
Rédaction:
Claude Pahud (*cp*), Géraldine Savary (*gs*)
Ont collaboré à ce numéro:
Gérard Escher (*ge*)
André Gavillet (*ag*)
Pierre Imhof (*pi*)
Yvette Jaggi (*yj*)
Charles-F. Pochon (*cfp*)
Composition et maquette:
Françoise Gavillet, Claude Pahud,
Géraldine Savary
Secrétariat: Murielle Gay-Crosier
Administrateur délégué: Luc Thévenoz
Impression:
Imprimerie des Arts et Métiers SA,
Abonnement annuel: 85 francs
Étudiants, apprentis: 60 francs
Administration, rédaction:
Saint-Pierre 1, case postale 2612
1002 Lausanne
Téléphone: 021 / 312 69 10
Télécopie: 021 / 312 80 40
E-mail: domaine.public@span.ch
CCP: 10-15527-9