Perversité de la taxe sur l'essence

Autor(en): **Tille, Albert**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **39 (2002)**

Heft 1516

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-1008564

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

Perversité de la taxe sur l'essence

Dopé par un système rigide de financement, le réseau routier suisse est le plus cher du monde. Mais n'évite pas les bouchons! L'OCDE propose un remède: les péages urbains.

Les revenus de la taxe sur les carburants, payée par les automobilistes, doivent revenir entièrement aux usagers sous la forme d'une amélioration permanente du réseau routier. Cette règle, en apparence fort simple et équitable, a de redoutables effets pervers. Les sommes disponibles doivent être dépensées, quels que soient les besoins. Conséquence: la Suisse est le pays qui dépense le plus au monde pour ses routes: 1,5% de son PIB. C'est trois fois plus que l'Autriche, pays de topographie comparable. C'est un échec économique et écologique. L'argent est gaspillé et le paysage excessivement bétonné. Et les automobilistes n'y trouvent même pas leur compte. L'argent est mal distribué. Dans une logique de fausse équité territoriale, des splendides routes n'accueillent que quelques rares véhicules alors que des bouchons tenaces paralysent deux fois par jour l'entrée des villes. Ce grave dysfonctionnement est moins médiatisé que les embouteillages du Gothard et des postes douaniers à chaque départ en vacances. Mais il génère des coûts directs et indirects estimés à trois milliards de francs par an.

Une simple redistribution des taxes en faveur des agglomérations, pour éliminer les points noirs, n'est pas une solution. Ce ne serait que construire de nouvelles infrastructures la plupart du temps inutilisées. Pour l'OCDE, il faut changer le système[1]: introduire à l'entrée des villes un péage modulé: lourd aux heures de pointe et nul la nuit.

Pour l'OCDE, il faut changer le système: introduire à l'entrée des villes un péage modulé: lourd aux heures de pointe et nul la nuit.

Ambivalences du péage

Dans l'idéal, le système présente de nombreux avantages: il ventile mieux le trafic; il encourage les automobilistes à abandonner leur véhicule; il génère des revenus qui seront affectés au développement des transports publics.

Mais les obstacles à franchir sont considérables. Il faudrait d'abord modifier notre ordre juridique qui ignore la notion du péage[2]. Il faudrait ensuite que le montant du péage soit très élevé pour provoquer un véritable changement de comportement des automobilistes. Il faudrait surtout faire accepter le nouveau système par la population.

S'appuyant sur un projet de recherche de l'Union européenne, un bureau zurichois constate que le péage urbain serait juste toléré au nord de l'Europe et dans les villes de Suisse alémanique, mais nettement rejeté dans l'espace méditerranéen et à Genève. La netteté du vote de 1996, qui prévoyait le principe du péage pour la seule traversée de la rade du bout du lac, confirme l'enquête zurichoise.

L'orientation politique la plus probable – mais pas forcément la meilleure – conduit donc au maintien du système existant et à une simple majoration de cinq centimes de la taxe sur l'essence au profit des agglomérations. *at*

[1] Les recommandations de l'OCDE sont contenues dans la publication *Examen territorial de la Suisse,* OCDE, Paris 2002a.

[2] Voir à ce sujet l'éditorial de *DP* 1484 du 7 septembre 2001.

Le numéro de mai 2002 de *La vie économique*, publication du Secrétariat d'Etat à l'économie publie plusieurs articles consacrés à la discussion des problèmes soulevés par l'éventuelle introduction d'un système de péage.

Le «miracle» de Singapour

Singapour, ville-Etat de quatre millions d'habitants occupe une surface qui ne dépasse pas celle du lac Léman. Cette vaste agglomération est parvenue à maîtriser son trafic en introduisant, notamment, un système généralisé de péage urbain. L'électronique élimine tous les obstacles pratiques. Les axes d'entrée sont équipés de portails qui enregistrent chaque passage. Les informations sont transmises à une centrale informatique. Cette gestion centralisée permet d'adapter rapidement les tarifs en fonction de l'évolution du flux de la circulation. L'automobiliste introduit une carte de paiement dans la boîte de lecture installée sur son véhicule. La carte à puce est débitée à chaque portail et peut se recharger dans une station service ou à un bancomat.

Moyen miraculeux de résoudre le casse-tête de la circulation urbaine? Non. Le péage n'est qu'un élément d'une politique fort autoritaire. Le parc automobile est strictement limité par de lourdes pénalités financières. Une taxe à l'importation porte le prix d'une voiture de catégorie moyenne à quelque 100000 francs suisses. Mais ce n'est pas tout. Le futur automobiliste doit demander une autorisation d'achat. L'Etat n'en accorde qu'un strict quota et facture son permis entre 20000 et 75000 francs pour une période limitée à cinq ou dix ans. *at*