

Droits sur les carburants : le pactole pour les autos, l'obole pour les écolos

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): - (1985)

Heft 801

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1017958>

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.

Le pactole pour les autos, l'obole pour les écolos

Bon an mal an, les droits prélevés sur les carburants rapportent environ deux milliards à la caisse fédérale. Joli pactole, payé par les automobilistes et autres usagers de véhicules à moteur, qui s'offrent ainsi un réseau toujours plus beau de routes nationales et principales. A partir de cette année, ils financent aussi diverses «mesures d'ordre technique», pour un montant sur lequel on a beaucoup discuté au Conseil national la semaine dernière, en parlant du budget 1986 de la Confédération.

C'est un arrêté fédéral daté du 22 mars 1985, mais appliqué rétroactivement depuis le début de l'année, qui énumère les différentes contributions possibles à la charge du compte carburants: pour la suppression des passages à niveau, la séparation des courants de trafic (transports publics et privé), la promotion du trafic combiné (train-voiture), l'aménagement de places de parc près des gares, pour le financement de mesures de protection du paysage nécessitées par le trafic routier ou pour celui d'ouvrages de protection contre les éléments naturels (corrections de cours d'eau, installations paravalanches).

Selon le Conseil fédéral, l'ensemble de ces mesures devrait coûter dans les 114 millions l'année prochaine, dont 30 millions pour les passages à niveau et la séparation des moyens de transport, 30 autres millions pour le ferroutage et le chargement d'automobiles, et 62 millions pour la protection de l'environnement, du paysage et... des routes, contre les éléments déchaînés s'entend bien. Pour les parkings à proximité des gares, on a tout juste prévu cinq millions, mais pour des prêts seulement.

Ces montants ont paru bien modestes à plusieurs conseillers nationaux, qui auraient voulu davantage pour les chemins de fer (Longet, PS/GE) ou pour les forêts (Nussbaumer, PDC/SO et Günter, AdI/BE). Les trois voulaient compenser les dépen-

nettes, et le Conseil fédéral l'a emporté sur tous les points. Au nœud de la discorde: l'existence ou non de projets valables à financer au titre des «mesures d'ordre technique». Les «écolos» précités assurent que ces projets seraient en nombre suffisant si l'administration ne décourageait pas systématiquement les communes et autres maîtres d'œuvre. Du côté fédéral, on prévoit que tous les millions prévus ne trouveront sans doute pas une affectation conforme à la loi, faute de demandes.

Devant cette vision contradictoire, qui a pris par

Affectation du produit des droits sur les carburants.

| Propositions Poste budgété | Conseil fédéral | Nussbaumer | Longet | Günter | Herzog |
|--|------------------------|----------------|----------------|----------------|--------------|
| | en milliards de francs | | | | |
| Routes principales | 148 | 125 | 123 | 125 | 105 |
| Passages à niveau, mesures de séparation des courants du trafic | 30 | | 50 | | 60 |
| Embranchements ferroviaires | — | | 5 | | |
| Subventions routières générales et péréquation financière | 237 | | | | 220 |
| Idem (part extraordinaire) | 150 | | | | biffer |
| Protection de l'environnement et du paysage (circulation routière) | 34 | 57 | | 100 | |
| Routes nationales | 1070 | | | 1027 | |
| Entretien et exploitation des routes nationales | 240 | | | | 204 |
| Différence par rapport au Conseil fédéral | | + / - 0 | + / - 0 | + / - 0 | - 216 |

ses supplémentaires envisagées aux dépens des routes principales et/ou nationales, tout comme le Zurichois Herzog (Organisations progressistes), qui proposait carrément une nouvelle politique des transports.

Au vote, toutes ces propositions individuelles ont sombré, battues par des majorités plus ou moins

moments l'allure d'une petite guerre de religion, les conseillers nationaux ont voté la tradition: les routes, il en reste des kilomètres à construire, à entretenir, à élargir, etc. — de quoi absorber sans peine deux milliards par année.

Et pourtant, l'échec des propositions individuelles était en partie évitable. Il aurait fallu que les inté-

ressés s'y prennent à temps, et en ordre moins dispersé. Il aurait fallu qu'ils utilisent leurs collègues de parti présents dans la commission des finances, et qu'ils s'entendent sur une autre répartition du produit des droits sur les carburants. Autant dire qu'ils disparaissent dans l'anonymat d'une proposition de commission, et renoncent à exposer chacun leur affaire en séance plénière.

L'arithmétique parlementaire a ses exigences: pour l'emporter, il ne suffit pas d'avoir raison, même à plusieurs. Il faut faire une majorité, à force de méthode et au prix d'une certaine abnégation. Encore une variante de la parabole du grain qui, s'il ne meurt...

PRÉVOYANCE-VIEILLESSE

Merci pour le cadeau!

Il y a quelques jours, le Conseil fédéral décidait d'accorder d'importantes déductions fiscales qui profiteront surtout aux indépendants et aux professions libérales dont le revenu est trop élevé (!) pour alimenter une vraie caisse de pension dans le cadre du deuxième pilier (DP 799). Ces déductions fiscales coûteront plusieurs milliards de francs aux communes, aux cantons et à la Confédération. Pour illustrer cette décision, voici quelques lettres de remerciements que les heureux bénéficiaires reconnaissants pourraient adresser au Conseil fédéral:

* * *

*Madame et Messieurs les Conseillers fédéraux,
Je suis un avocat et déclare chaque année 100 000 francs de revenu. Je mets 20 000 francs de côté par an pour mes vieux jours. 20 000 francs que je vais d'ailleurs investir dans des affaires ou dans une maison. Vous venez de décider que je pourrai*

déduire ces 20 000 francs de mon revenu imposable; je payerai donc, l'année prochaine, 5000 francs d'impôts de moins. Merci pour les vacances à Acapulco ainsi offertes à ma femme et à moi-même, et tous nos vœux pour la nouvelle année.

A. Calame

* * *

*Monsieur le Président de la Confédération,
Je regrette votre récente décision concernant les déductions fiscales pour le troisième pilier: entrepreneur indépendant, je gagne bien ma vie et bénéficie déjà de nombreuses déductions. Aussi je déclare aux impôts un revenu de 60 000 francs seulement. Comme je mets environ 40 000 francs de côté chaque année pour mes vieux jours, j'aurais bien voulu pouvoir les déduire entièrement de mon revenu. Or, en ne m'autorisant à déduire que 24 000 francs (ma femme travaille avec moi), vous me contraignez à payer plus de 1000 francs d'impôts par année. Compte tenu de nos frais — nous dépensons plus de 200 000 francs par an en réceptions, résidence secondaire, voitures, bateau pour maintenir le standing de notre entreprise — je trouve cette situation anormale.*

Recevez, Monsieur le Président de la Confédération, ...

C. Dupont

* * *

*Au Conseil fédéral,
Votre cadeau tombait à point. Ma femme souhaitait s'acheter une nouvelle voiture et votre présent de 11 500 francs a juste suffi. Le commerce que nous possédons, ma femme et moi, nous rapporte 250 000 francs par an. En nous autorisant à déduire 40 000 francs de ce revenu, c'est bien 11 500 francs que vous nous offrez chaque année. Nous espérons que vous pourrez prochainement faire aussi un geste en faveur de nos employés, un peu déçus de ne pas pouvoir profiter de votre largesse. Avec nos meilleures salutations.*

B. Amstutz

NOTE DE LECTURE

Un homme, deux itinéraires

L'ouvrage d'André Essel¹ me paraît exceptionnel: les mémoires d'un «dérangeur» qui révèlent des réalités économiques souvent soigneusement camouflées.

L'itinéraire politique d'Essel est peu connu. Exemple, il débute au lendemain du 6 février 1934 et comprend les étapes suivantes: jeunesse socialiste, trotskisme, clandestinité, jeunesse socialiste, découverte de la force des appareils et de l'impuissance des regroupements émotionnels, abandon de la politique militante pour l'action économique.

Son itinéraire patronal est par contre mieux connu: fondation de la FNAC et direction jusqu'à sa retraite en 1983. Essel n'est pas un patron comme beaucoup d'autres. Il croit à la concurrence et la pratique. Il se heurte à tous les malthusiens. Le consumérisme ne lui fait pas peur, il s'en inspire. La participation du personnel le fascine, même si les syndicats n'en veulent pas. On l'accuse alors de paternalisme.

Découvrez cette forme de «vidéo-négociation» pendant une grève, en 1982: «La confrontation (employeurs-délégués syndicaux, ndlr) se fera en face-à-face dans une salle de réunion, en présence d'une caméra et de micros. Un réseau de téléviseurs disposés dans les rayons, les ateliers et l'auditorium permettra aux assistants de suivre les négociations en direct.» La confrontation, longue et âpre, dura une nuit entière, interrompue par deux prises de contact des délégués syndicaux avec leurs membres. Au petit matin l'accord était réalisé.

André Essel, ancien trotskiste devenu patron d'une entreprise moyenne, est-il encore de gauche? Je suis prêt à l'affirmer.

C. F. P.

¹ André Essel, «Je voudrais changer le monde», Editions Stock, octobre 1985.