

**Zeitschrift:** Domaine public  
**Band:** 23 (1986)  
**Heft:** 843

**Artikel:** Argumentations démagogiques  
**Autor:** Delley, Jean-Daniel  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1023165>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 19.11.2024

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

## VOTATIONS DU 7 DECEMBRE

# Arguments démagogiques

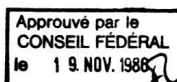
■ (jd) L'initiative de l'Association suisse des transports (AST) dite "pour une juste imposition du trafic des poids lourds" doit faire face à une campagne d'une malhonnêteté rarement atteinte. "Pas de nouvel impôt routier" claquent les adversaires de l'initiative, alors qu'il ne s'agit que de remplacer une taxe existante par une autre. Et de brandir des chiffres astronomiques qui ne signifieraient rien moins que l'assas-

sinat de la corporation des camionneurs. L'astuce est grosse et simple : baser tous les calculs sur les dispositions transitoires prévues par l'initiative, précisément pour forcer le législateur à édicter rapidement la loi d'application. Si l'initiative est acceptée et si le Parlement fait son travail, la redevance perçue doit permettre de couvrir les coûts engendrés par le trafic lourd. Rien de plus. Où est le scandale ?

### Dans sa séance du 19 novembre, le Conseil fédéral ...

s'est déclaré prêt à accepter la motion anti-spéculation reproduite ci-dessous ! Pour apprécier toute la valeur de ce document, il faut savoir que le signataire (unique) est rédacteur à la rubrique nationale de la très radicale NZZ, et que le Conseil fédéral n'accepte pratiquement jamais une motion comme telle, mais demande presque toujours sa transformation en postulat.

CONSEIL NATIONAL



Réponse écrite

86.908 Motion Müller-Meilen du 2 octobre 1986  
Accès à la propriété et droit foncier

#### Accès à la propriété et droit foncier

Le Conseil fédéral est chargé de soumettre aux Chambres des propositions en vue d'adapter le droit foncier et d'autres dispositions de façon à faciliter l'accès à la propriété foncière.

Ces propositions doivent inclure notamment des mesures visant à lutter contre l'accaparement des terrains à bâtir, à clarifier les dispositions régissant l'obligation d'équiper, et à simplifier la réglementation sur le remembrement. Elles doivent en outre garantir la mise en application de ces différentes mesures et des directives sur les règlements concernant le placement au titre de la prévoyance.

#### Développement

En Suisse, le pourcentage des logements occupés par leurs propriétaires est extrêmement faible par rapport à la moyenne européenne; il n'est que de 30 pour cent. Cela est dû à la rareté du terrain - qui n'est pas extensible - sur le Plateau, à la demande croissante d'une plus grande surface habitable par personne, mais également au manque de terrains équipés dans les zones à bâtir et à la recherche excessive de placements sûrs de la part des investisseurs institutionnels. Il en résulte une forte hausse des prix des terrains, qui rend encore plus difficile un large accès à la propriété foncière. Pour parer à cette évolution fâcheuse, il est nécessaire de prendre une série de mesures concertées: le droit foncier doit être entièrement revu de façon à permettre à un plus grand nombre de personnes de devenir propriétaires d'un terrain. Il s'agit en particulier de lutter contre l'accaparement de terrains à bâtir, d'accroître l'offre de terrains équipés et d'assouplir les règles relatives aux placements des investisseurs institutionnels, afin que la pression sur les prix des terrains exercée par ces investisseurs soit moins forte.

#### Déclaration du Conseil fédéral

Le Conseil fédéral est prêt à accepter la motion.

## DP Domaine Public

Rédacteur responsable : Jean-Daniel Delley  
Rédacteur : Marc-André Miserez  
Ont collaboré à ce numéro :  
Jean-Pierre Bossy / François Brutsch / André Gavillet  
Yvette Jaggi / Charles-F. Pochon  
Points de vue :  
JeanLouis Cornuz, Beat Kappeler  
Abonnement :  
63 francs pour une année  
Administration, rédaction :  
Case 2612, 1002 Lausanne  
Saint Pierre 1, 1003 Lausanne  
Tél : 021 / 22 69 10 CCP : 10 - 15527-9  
Composition et maquette : Domaine public  
Impression : Imprimerie des Arts et Métiers SA

La proposition de l'AST est objectivement inattaquable ; elle vise à combler le déficit du compte routier imputable aux poids lourds. Et ces derniers seront taxés proportionnellement au nombre de kilomètres effectués. Alors que la taxe actuelle est forfaitaire, identique pour les véhicules qui roulent sur de grandes distances et pour ceux qui restent au garage.

Dans cette affaire, Conseil fédéral et Parlement ont agi à l'envers du bon sens. La politique coordonnée des transports, en voie de concrétisation, prévoit une taxe kilométrique. Mais la mise sur pied de cette politique n'est pas assurée : les puissants groupes de la route ont déjà annoncé leur opposition. Pourquoi prétendre maintenant que l'initiative de l'AST est en contradiction avec la politique coordonnée des transports ? En fait cette initiative dérange parce que, acceptée, elle constituerait un point fixe obligé, empêchant le compromis autour d'une politique au rabais.

Mais alors, le Conseil fédéral et le Parlement ne sont pas si maladroits qu'on pourrait le croire ? Ils liquident d'abord l'initiative (se privant ainsi d'un moyen de pression sur les associations routières) pour mieux offrir le flanc aux coups contre la politique coordonnée des transports.

Mais qui veut vraiment d'une véritable coordination entre le rail et la route ? Qui prend au sérieux les atteintes toujours plus graves au milieu vital ?

### CYNISME

■ (ag) L'article constitutionnel sur la protection des locataires devient dans la campagne d'affiches des opposants : "Non à la hausse des loyers" !

Est-il possible d'aller plus loin dans la désinformation, selon le terme à la mode ? Le monde politique, quels que soient ses affrontements, n'a rien à gagner à cet abandon au cynisme publicitaire.