

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 28 (1991)
Heft: 1057

Artikel: Espace économique européen : aller jusqu'au bout
Autor: Gavillet, André
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1021069>

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: 21.12.2024

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

Une influence amplifiée

(pi) Même si les sièges gagnés par les automobilistes en Suisse alémanique ne vont pas changer la face du Parlement, ils créent un climat politique qui ne va pas favoriser la résolution des problèmes causés par la croissance de la mobilité. Spécialisé dans la défense d'intérêts très concrets, le parti des automobilistes va profiter de son succès pour combattre toute mesure financière qui toucherait la voiture. Les simples adaptations des taxes cantonales auto au renchérissement va devenir de plus en plus difficile, à l'exemple de Neuchâtel où, devant le nombre impressionnant de signatures récoltées lors d'un référendum, le Conseil d'Etat va proposer au Grand Conseil d'annuler l'augmentation de la taxe cantonale précédemment décidée par ce même Grand Conseil... La situation est aussi bloquée dans d'autres cantons, et notamment à Genève où l'impôt auto est ridiculement bas mais où toute

adaptation au renchérissement est politiquement impossible. Il faut évidemment se poser la question de l'opportunité de laisser au législatif la compétence de fixer le montant de ces taxes: outre qu'il s'agit typiquement d'une tâche gouvernementale, le blocage en cas de référendum est pratiquement assuré du fait du nombre de personnes concernées. Le canton de Vaud a pour sa part résolu ce problème, puisque le Conseil d'Etat est autorisé à adapter les taxes auto au renchérissement. Ce qui n'a pas empêché certains députés de protester en tentant de faire adopter un amendement au moment du vote du dernier budget.

Les charges augmentent, les recettes stagnent

Il sera tout aussi difficile maintenant au Conseil fédéral de faire passer une augmentation de 35 centimes des droits d'entrée sur les carburants qui n'ont pourtant jamais été adaptés depuis leur entrée en vigueur en 1936. Il est vrai que le gouvernement a particulièrement mal manœuvré dans cette affaire, avec ses annonces et indiscretions successives sans qu'aucune décision ne soit jamais prise.

Ce refus d'une augmentation de la contribution des automobilistes au compte des transports ne correspond pas à une diminution des frais imputa-

bles au trafic: qu'il s'agisse de la lutte contre la pollution ou contre le bruit, la facture est énorme, tant pour la collectivité que pour les propriétaires d'immeubles. Et l'achèvement du réseau des routes nationales va coûter une vingtaine de milliards, aux prix actuels, soit 350 kilomètres à près de 50 millions de francs le kilomètre. Et ceux qui dénoncent le coût prohibitif (une quinzaine de milliards) des transversales ferroviaires et l'immensité du chantier que leur réalisation nécessitera se font plus discrets dès qu'il s'agit des chiffres encore plus élevés concernant les autoroutes.

Même si les automobilistes ne gagnent des sièges qu'en Suisse alémanique, leur présence se fait aussi sentir en Suisse romande où leur discours est abondamment repris par quelques élus libéraux, parfois suivis sur ce sujet par les communistes. Comme lors de tout glissement vers les extrêmes, il faut s'attendre à une plus large prise en compte des intérêts sectoriels au détriment d'une vision plus communautaire des problèmes. Les taxes que les automobilistes ne paieront pas le seront donc par l'ensemble des contribuables, que ce soit sous forme d'impôts nouveaux ou, de manière plus indirecte et plus sournoise, en supportant les conséquences de déficits publics: remise en question des contributions aux transports publics, accessibles à chacun, au profit des transports individuels, dont la propriété est réservée à la moitié de la population seulement, et diminution générale des prestations sociales. ■

BENZINE PLUS CHÈRE

Les patrons ne paieront pas

(ag) L'Union centrale des organisations patronales a fait savoir par un communiqué de presse qu'elle s'opposait à l'augmentation des droits de douane sur la benzine.

Premier motif de refus: il s'agit de couvrir les dépenses croissantes de l'Etat. Priorité, disent les employeurs, aux compressions budgétaires.

Deuxième motif: une hausse de 30 centimes provoquera une poussée de l'indice des prix de 0,6% et, par conséquent, une adaptation des salaires du même montant. D'ores et déjà les employeurs la refusent et pour qu'ils ne soient pas entraînés dans de pénibles discussions lors du renouvellement des contrats collectifs, il demandent que cette hausse ne soit pas répercutée par l'indice. Même position du Parti radical suisse. Mais les mêmes milieux souhaitent un renforcement de la fiscalité indirecte qui aurait des conséquences encore plus lourdes sur l'indice des prix !

ESPACE ÉCONOMIQUE EUROPÉEN

Aller jusqu'au bout

(ag) Le traité est donc paraphé. Combien de savants et faux prophètes avaient pourtant annoncé sa mort !

L'aboutissement parallèle et lié d'un accord sur le transit alpin lève un obstacle non seulement extérieur, mais intérieur. C'était, selon la formule de DP, un cas d'exception légitime.

Certes il faudrait désormais examiner le texte. Le point sensible est institutionnel. Pour nous l'essentiel est que le Parlement, voire le peuple, aient la compétence entière de ratifier, donc de refuser une disposition nouvelle du droit européen. Ce non éventuel pourrait être

payé au prix fort. Représailles de la Communauté et pression des partenaires. Mais la capacité constitutionnelle de dire non reste la limite absolue avant la satellisation.

Le Conseil fédéral va signer en annonçant qu'il envisage, sans préciser l'heure, une adhésion. Nous reviendrons sur la portée de cette adhésion. Pour l'instant il faut aller jusqu'au bout de ce qui est entrepris et gagner devant le peuple la bataille du oui. Trop de doutes officiels ont été exprimés et complaisamment répercutés. Le redressement ne sera pas facile.

L'engagement pour l'EEE, une fois le texte connu, est la condition première d'un accord gouvernemental. Si l'UDC ne veut pas y souscrire, il faut l'écartier de la coalition. L'Europe est une chance de resserrer les rangs réformistes. ■