

Roue libre

Autor(en): **Imhof, Pierre**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **29 (1992)**

Heft 1077

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1021801>

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.

Domaine Public DP

JAA
1002 Lausanne

26 mars 1992 - n° 1077
Hebdomadaire romand
Vingt-neuvième année

Roue libre

A votre avis, jusqu'à quelle date une redevance inscrite dans les dispositions transitoires de la Constitution et devant être «perçue pendant dix ans» doit-elle être encaissée, sachant que sa première perception date du 1^{er} janvier 1985 ? Jusqu'au 31 décembre 1994 ? Cela semble logique, mais les voies du droit sont impénétrables. C'est que le problème est complexe. La taxe poids lourds et la vignette autoroutière ont été acceptées en votation populaire le 26 février 1984. Or les dispositions constitutionnelles sont immédiatement applicables. Il a tout de même fallu attendre que le Conseil fédéral adopte une ordonnance réglant quelques détails et qu'il fasse imprimer les autocollants de couleur. Dans les faits, vignette et taxe furent donc réellement perçues dès le 1^{er} janvier 1985. Malgré l'avis contraire du seul spécialiste consulté, le Conseil fédéral craint de ce fait que son ordonnance se trouve sans base constitutionnelle entre le 25 février et le 31 décembre 1994, date de son expiration. Le peuple devra donc confirmer que les articles obligeant la Confédération à imposer une taxe poids lourds et une vignette autoroutière sont bien valables jusqu'à fin 1994. Bien sûr, le diable se cache dans le détail et le souverain sera heureux d'avoir à trancher une question aussi essentielle.

Mais le Conseil fédéral a d'autres soucis encore. Il propose en effet de continuer à percevoir la vignette autoroutière — ce que personne ne conteste — et une taxe poids lourds dont le mode de calcul est certes discutable mais dont le principe est désormais admis au niveau international; il souhaite aussi pouvoir adapter ces taxes au renchérissement et encore, lorsque la Communauté européenne concrétisera ce qui n'est pour l'instant qu'une intention, remplacer l'actuelle taxe poids lourds forfaitaire par une redevance liée aux prestations (entendez: aux kilomètres parcourus). On applaudit.

Plus contestable par contre est l'affectation prévue de ces taxes à des tâches routières. Dans les faits, leur montant est relativement peu important comparé à ce que rapportent la taxe de base (af-

fectée pour moitié) et la surtaxe (affectée entièrement) sur les carburants. Mais, sur le principe, faut-il réserver au bitume toutes les recettes en provenance du trafic routier alors qu'une grande partie des dépenses — celles liées à la pollution, aux accidents, au bruit, etc — sont prélevées dans la caisse générale des collectivités publiques ou dans celles de l'économie privée ?

Le temps consacré par le Conseil fédéral à s'interroger sur les échéances d'articles transitoires et d'ordonnances aurait par ailleurs pu être utilement mis à profit pour coordonner les actions entre départements. On sait en effet que celui des Finances souhaite augmenter la taxe de base sur les carburants, dans le cadre du programme d'assainissement des finances fédérales. Et c'est celui des Transports qui propose d'augmenter la taxe poids lourds et la vignette autoroutière. Pourquoi n'avoir pas groupé ces différentes propositions et ne pas les avoir présentées dans un seul et même message ? Les automobilistes y auraient vu plus clair et au lieu d'une argumentation technico-juridique, il eût été possible de jeter les bases d'un renouvellement de notre politique des transports. Le Conseil fédéral aurait pu d'un côté réclamer de nouvelles recettes — ou simplement leur adaptation au renchérissement. Et d'un autre côté les mettre en rapport avec les objectifs et les tâches nouvelles de la Confédération, dont certaines ont été ratifiées par le peuple ou le seront bientôt: Rail 2000, assainissement de l'air, transversales ferroviaires et trafic de transit, trafic régional et d'agglomération.

Toutes ces réalisations doivent absolument aboutir à un transfert important de trafic de la route au rail et non pas à l'addition ruineuse de nouvelles capacités, ce qui nécessite de coordonner les instruments politiques et les incitations financières, même s'ils relèvent de deux départements. Nous avons cru comprendre que c'était là aussi le but du Conseil fédéral et des Chambres. Nous aurions voulu le voir écrit noir sur blanc.

PI

(voir aussi le Dossier de l'édito en page 2)