

# Le retour des péages

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

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

Heft 1068

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1021681>

## **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.

## Les taxes sur les carburants

### Taxe de base

Perçue depuis 1936.

Tarif: 26.50 les 100 kg brut, soit environ 25 ct/l. d'essence; inchangée depuis son entrée en vigueur, sauf pour accorder une réduction de 8 ct./l. à l'essence sans plomb (arrêté du 22.3.85).

Affectation: De 1958 à 1985 trois cinquièmes sont affectés à des dépenses routières comme le prévoit l'art. 36<sup>ter</sup> de la Constitution, selon une liste restrictive. Depuis 1986, la moitié est affectée à des dépenses routières, de manière plus souple (les dépenses en faveur de la séparation des trafics publics et privés, des places de parc dans les gare, etc. sont incluses).

### Surtaxe

Perçue depuis 1962

Tarif 1962 - 1963	5 ct/l.
1963 - 1965	7
1965 - 1967	12
1967 - 1968	14
1968 - 1971	15
1971 - 1974	20

à partir du 31 août 1974 30

Affectation: La totalité de la surtaxe est affectée à des dépenses routières selon la même liste que pour la taxe de base.

contre cette tendance: soit on diminue le prix des transports publics, soit on augmente celui des transports privés. La première solution est simplement impraticable: les déficits des entreprises grandiraient encore, ce qui compromettrait les indispensables investissements qu'elles doivent consentir. Et cette mesure ne ferait finalement qu'encourager la mobilité sans provoquer de réel transfert d'un mode de transport à l'autre.

### Pas d'autre solution

Reste donc à augmenter le prix des transports privés, ce qui aura pour heureuse conséquence de diminuer le déficit de ce secteur. Car si ce poste du compte routier actuel est presque équilibré, il ne tient compte que des recettes et des dépenses comptabilisables (essentiellement la construction et l'entretien des routes). Or un récent rapport du Département des transports, des communications et de l'énergie estime

CH-701

## Multiculturalisme ou intégration

(jg) Il y a deux semaines, CH-701 a été lancé à Zurich; c'est une sorte de forum destiné à favoriser la compréhension entre Suisses et immigrés. Le conseiller national tessinois (PDC) Fulvio Caccia s'en est fait le porte-parole. Une initiative sympathique, pleine de bonnes intentions et soutenue par de nombreux parlementaires modernistes, de Gilles Petitpierre à Victor Ruffy. Il faut parfois se défier des bons sentiments. Selon Fulvio Caccia, la Suisse doit devenir une société multiculturelle. La logique du multiculturalisme s'oppose radicalement à la logique de l'intégration qui a toujours été à l'œuvre dans notre pays. On oublie que la Suisse, et singulièrement sa partie romande, est depuis le siècle passé une formidable machine d'intégration.

Les Chinois distinguent entre les barbares crus qui ne connaissent pas les bienfaits de la seule culture qui vaille, la leur, et les barbares cuits qui se sont assimilés et sinisés après avoir mijoté à petit feu dans la marmite des Hans. En Suisse romande, les allogènes crus, qu'ils viennent de Romanshorn ou du Zaïre, se retrouvent en général tout-à-fait cuits vingt ans après et si ce n'est eux, du moins leurs enfants sont mitonnés à point.

Tout cela nous semble si naturel que l'on oublie à quel point cette situation est rare sur cette planète. La France est peut-être le seul autre pays où la logi-

que les seuls accidents de la circulation coûtent à la collectivité 1,5 milliard de francs par année, après déduction des contributions privées. Une augmentation de 25 centimes par litre n'est qu'un petit pas vers une transparence des coûts du trafic privé et l'application stricte du principe du pollueur-payeur. ■

## Le retour des péages

(pi) L'imposition de l'essence est ce que l'on a trouvé de mieux pour que les automobilistes contribuent aux frais qu'ils occasionnent en fonction des ki-

que intégrative est aussi forte. Après tout, un étranger débarquant chez nous pourrait considérer qu'il vaut mieux s'assimiler à la culture allemande majoritaire et ne pas trop chercher à s'intégrer au monde francophone. Or tous les rouages les plus subtils de la Suisse visent à favoriser l'enracinement local et rendent simplement impossible toute autre solution. Le racisme et la xénophobie n'en sont pas éliminés, mais cette détestable acidité finit par se dissoudre peu à peu.

La logique multiculturelle qui semble être défendue par CH-701 a des effets très différents. Il s'agit de permettre à chaque communauté d'étrangers de vivre dans sa culture en bonne harmonie avec les Helvètes. Autrement dit le Turc ou le Kosovar ne doit pas devenir suisse, mais se faire accepter comme turc ou albanais par nos concitoyens. C'était là le point de vue initial de SOS-Racisme en France, position qui est aujourd'hui largement abandonnée. Le multiculturalisme favorise la création de «communautés» au sens libanais, de ghettos et, en définitive, fabrique de l'exclusion.

D'ailleurs, intégration ne signifie pas, bien sûr, rejet de ses origines. Les immigrés de la seconde génération parlent la langue de leurs parents, ont créé leurs associations et conservent leurs traditions culturelles ou alimentaires. Mais il s'agit là de leur sphère privée où le politique n'a pas à intervenir. En Suisse romande, les Centres de contact Suisse-Immigrés qui vont créer un bulletin commun pour tous les cantons francophones sont d'ailleurs engagés à fond dans une politique d'intégration. ■

lomètres qu'ils parcourent. D'autres systèmes sont à l'étude qui tiennent compte du lieu et du moment où le réseau routier est utilisé. L'un consiste à généraliser les péages à tarif différencié: gratuit sur les petites routes de campagne, cher dans les agglomérations au moment de l'heure de pointe. Nul besoin de s'arrêter pour payer: toutes les voitures sont équipées d'un émetteur qui est identifié par des bornes judicieusement disposées sur le réseau routier. Chaque automobiliste reçoit régulièrement son relevé à domicile. Autre possibilité: la voiture est équipée d'un lecteur de cartes à puces; celles-ci sont automatiquement débitées du montant correspondant au moment du passage devant une borne-péage. ■