

Taxes de transit : le bon sens a enfin prévalu

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **31 (1994)**

Heft 1184

PDF erstellt am: **14.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1009583>

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 bon sens a enfin prévalu

(pi) La question était simple: comment satisfaire aux exigences de l'initiative des Alpes par des mesures qui ne soient pas discriminatoires, c'est-à-dire qui touchent aussi bien les camions suisses que ceux en transit. Elle a été posée à cinq bureaux d'ingénieurs, dont un romand. La solution proposée concrétise la seule voie possible.

REPÈRES

Le 20 février dernier, peuple et cantons acceptaient l'initiative des Alpes, qui laisse dix ans pour exclure tout trafic routier lourd de frontière à frontière et empruntant un passage alpin. L'Union européenne a rapidement fait savoir qu'elle considérerait une interdiction comme une mesure discriminatoire; elle ne se satisfère que de mesures conformes au marché et non discriminatoires.

Après avoir pris connaissance des rapports de cinq bureaux d'ingénieurs, le Conseil fédéral a proposé la solution suivante:

- mise en place de la taxe poids lourds proportionnelle aux prestations, probablement d'un montant de 40 à 50 centimes le kilomètre (la taxe forfaitaire actuelle est d'environ 4000 francs au plus par année);

- perception d'un péage pour les quatre principaux passages alpins;

- programme de promotion du trafic combiné.

La réponse est celle qui avait déjà été esquissée rapidement après l'acceptation du nouvel article 36^{sexies} de la Constitution. Les calculs et pronostics de bon sens établis ce printemps ont ainsi trouvé leur confirmation dans cinq épais rapports.

Le report de trafic souhaité sur le rail se fera donc par contrainte financière. C'est la seule solution qui soit conforme au marché, donc aux exigences de l'Union européenne. Restait à fixer le montant d'un passage à travers la Suisse. En prenant pour base de calcul le coût du contournement de la Suisse pour un camion de 40 tonnes, donc déjà frappé d'interdiction d'une part, le coût de la subvention dont bénéficie un conteneur traversant le pays sur rail d'autre part, on arrivait à une taxe de traversée qui devait osciller autour des 400 francs. Les experts ont tranché. Économiquement, une redevance plus avantageuse ne serait pas dissuasive. Et taxer davantage provoquerait des transferts sur l'étranger. Parallèlement, les infrastructures ferroviaires devront être améliorées, ce qui est de toutes façons prévu avec les nouvelles lignes à travers les Alpes.

Deux taxes

Reste la question du mode de perception. Adolf Ogi, qui pourtant ne veut pas encore entrer dans les détails, a déjà prévu une part sous forme de taxe kilométrique et l'autre sous forme de péage. La première est désormais ancrée dans la Constitution; quant aux péages, ils sont en principe interdits sauf exception décidée par l'Assemblée fédérale. Vu le temps à disposition — une dizaine d'années —, on aurait pu imaginer système plus fin. Il est en effet prévu que les péages seront encaissés électroniquement, un émetteur débitant une carte à puce payée d'avance. Ce seul système pourrait être étendu à l'ensemble du pays, pour percevoir la taxe poids lourds. Au lieu de prévoir deux points de péage par axe alpin, il aurait fallu en prévoir une centaine sur tout le territoire.

Le système est souple, puisque la somme perçue peut varier en fonction du point de passage, de l'heure, etc. Les passages alpins seraient évidemment beaucoup plus fortement taxés que les routes de plaine, ce qui satisferait aux exigences de l'initiative des Alpes et correspondrait aux coûts de construction et d'entretien plus élevés.

Cette souplesse permet de ne pas taxer les trajets effectués dans les zones périmétriques,

donc désamorcer une des oppositions à la taxe kilométrique, très probablement soumise à référendum.

L'infrastructure à mettre en place est importante, mais le mode de perception est très simple. Ainsi, pas besoin de décompter les distances effectuées à l'étranger, ni de prévoir un contrôle des kilomètres parcourus en Suisse. Cette infrastructure peut être couplée avec un service aux transporteurs, soit la localisation électronique de leurs véhicules, comme cela se met en place pour les conteneurs transportés par chemin de fer grâce à un système d'émetteurs/récepteurs sur les caisses mobiles et à intervalle régulier sur la voie.

Une inconnue

Reste un problème de taille: tous les dispositifs prévus ne permettront pas de respecter la Constitution à la lettre: malgré les contraintes financières et quel que soit le mode de perception, il restera une part non négligeable de camions en transit à travers le pays, empruntant les passages alpins. Mais l'effet sur le trafic intérieur sera tel que, numériquement, les exigences constitutionnelles seront atteintes. On peut se demander si le nouveau dispositif ne devrait pas être soumis au vote en remplacement de l'article 36^{sexies} adopté le 20 février.

Le plus gros problème se pose toutefois dans nos relations européennes. Sitôt les grands principes de son dispositif arrêtés, Adolf Ogi s'est empressé de le soumettre à l'UE, dans l'espoir de faire démarrer le paquet de négociations sur les transports, dont dépend le sort de Swissair. Mais notre ministre se présente en gagnant à Bruxelles, alors que le but n'est pas encore marqué. Il eût été plus sage d'attendre que le dispositif soit voté par le parlement et, cas échéant, par le peuple, avant de l'aller vendre à l'étranger. Car une fois de plus, nous aurons bonne mine si le peuple ne suit pas les experts.

Le projet du Conseil fédéral n'est pas le fruit d'un travail politique, mais matérialise la seule voie possible. L'audace, c'eût été de mettre dans la balance la suppression de la limite des 28 tonnes, limite qui sera inutile lorsque les Alpes seront protégées d'une autre manière. Tant les routiers que l'Union européenne en auraient été satisfaits. Et les écologistes, avec le temps et l'importance des autres mesures annoncées, auraient pu être ralliés à cette cause. ■