

# **La vraie fonction de la vignette autoroutière : la vignette doit augmenter pour rendre les autoroutes suisses moins attractives et maintenir le trafic de transits sur les voies à péage des pays voisins**

Autor(en): **Erard, Lucien**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): - **(2013)**

Heft 2002

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1014129>

## **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.

# La vraie fonction de la vignette autoroutière

La vignette doit augmenter pour rendre les autoroutes suisses moins attractives et maintenir le trafic de transit sur les voies à péage des pays voisins

Lucien Erard - 26 July 2013 - URL: <http://www.domainepublic.ch/articles/23931>

Drôle d'idée, *a priori*, que de vouloir financer une partie des dépenses pour le réseau des routes nationales par tous les conducteurs du pays, contraints d'acheter la fameuse vignette annuelle et de la coller sur le pare-brise de leur véhicule. Et cela indépendamment de l'usage plus ou moins fréquent qu'ils font des routes soumises à redevance.

Drôle d'idée en vérité, et peu rentable de surcroît: en 2009, les recettes brutes de la vignette autoroutière ont tout juste atteint 358 millions de francs, dont plus de 40 millions de frais d'administration et d'impression ainsi que d'indemnisation aux diffuseurs en Suisse et à l'étranger.

En comparaison, le mode de perception des taxes sur les carburants est nettement plus avantageux, pour ne rien dire de leur rendement puisqu'elles couvrent la majeure partie des 3,9 milliards de francs dépensés par la Confédération pour l'aménagement et l'entretien des routes. Plus équitables qu'une vignette forfaitaire, ces taxes sont proportionnées à la consommation, tant en nombre de litres de carburant que de kilomètres parcourus. De fait, ces taxes incitent à l'économie et font que les coûts de la voiture se rapprochent

d'avantage de ceux des transports en commun, rendant ces derniers plus compétitifs.

Décidée le 22 mars dernier par les Chambres dans le cadre du réaménagement du financement des routes nationales, l'augmentation de la vignette de 40 à 100 francs par an, avec la variante d'une redevance de 40 francs pour deux mois destinée aux touristes étrangers, a suscité un référendum «*facile*» de la part de l'UDC, des Verts et des milieux routiers. Cette coalition de gens aux motivations diverses a rassemblé et fait valider dans le délai légal quelque 105'000 signatures - plus du double du nombre nécessaire.

L'augmentation du prix de la vignette hérisse beaucoup d'automobilistes tentés aujourd'hui de rejoindre les [opposants](#) à toute taxe routière dont le produit net n'irait pas exclusivement au financement du réseau routier. Quant à la piteuse tentative de lier l'augmentation décidée à la prise en charge de quelques tronçons supplémentaires de routes cantonales, elle n'intéressera que les régions concernées; elle renforcera, par ailleurs, les opposants dans leur conviction que l'automobiliste n'a pas à faire œuvre de solidarité nationale en contribuant au ménage de

l'Etat, ni à participer au financement des transports collectifs.

En vue de la votation populaire du 24 novembre prochain, il faudrait tout au contraire convaincre les automobilistes d'alimenter le budget de la Confédération. Car s'annonce déjà une augmentation de la surtaxe sur les carburants pour compenser une insuffisance de financement des infrastructures routières, déficit que le [Conseil fédéral](#) évalue à 1,5 milliard de francs par an de 2016 à 2030. Le prix politique à payer pour gagner un produit net supplémentaire évalué à 275 millions est disproportionné. Décidément, la vignette ne fait pas le poids et les [commentateurs](#) ne manquent pas de souligner que le rejet de l'augmentation de cette redevance ne serait finalement pas un malheur insurmontable.

Ceci dit, il semble bien que, sur le fond, on ait oublié que la vignette obligatoire a été instaurée en 1985 avant tout pour que les automobilistes étrangers contribuent au financement du réseau routier suisse. C'est d'ailleurs cet objectif qui avait rendu la nouvelle redevance politiquement acceptable. A l'époque, il a fallu se battre avec les pays voisins et avec l'Europe qui jugeaient

discriminatoire la taxe unique. Les négociateurs suisses ont démontré que le montant de la vignette correspondait en gros à celui que les véhicules à plaques CH payaient pour rouler sur les autoroutes européennes. Pour ne rien dire de l'automobiliste helvétique qui devait lui aussi acheter la vignette même s'il n'entrait qu'une fois par an sur une autoroute.

L'argumentation tenait encore bon en 1995, quand la vignette est passée de 30 à 40 francs. Mais avec l'augmentation à 100 francs, la Confédération a jugé nécessaire de prévoir une vignette bimestrielle au prix réduit de 40 francs, réservée aux automobilistes étrangers. Du coup, on risque d'ouvrir la

boîte de Pandore pour les Suisses (d'où les propositions à 60 ou 70 francs par an) et surtout pour certains de nos voisins, tentés d'exiger une gamme de vignettes à prix différenciés selon la durée de validité - une journée, une semaine ou un mois, par exemple.

Or, la vraie raison qui justifie le maintien de la vignette n'est pas tant de faire payer les étrangers que de les inciter à rester sur les voies à péage de nos voisins plutôt que d'encombrer nos autoroutes relativement avantageuses. C'est en particulier le cas du trafic vers la Méditerranée, à destination du Sud de la France et de l'Espagne ainsi que de

l'Italie.

Reste la charge administrative supplémentaire entraînée par l'achat, souvent répété, de vignettes à 40 francs, et les contrôles qu'il faudra renforcer. En 2008, le [Conseil fédéral](#) jugeait cette charge prohibitive. Les proportions ne doivent pas avoir changé. Et même avec la vignette à validité limitée et prix réduit, mais réservée aux étrangers, les frais de vente et de contrôle s'annoncent élevés.

Au total, avec l'augmentation et la dualité prévue, la vignette autoroutière reste ce qu'elle a toujours été: une taxe forfaitaire mal ressentie par les assujettis et d'un rendement somme toute modeste.

## Finma: les contrôlés contrôlent-ils les contrôleurs?

La surveillance des grandes banques devrait être transférée à la Banque nationale

---

Jean-Pierre Ghelfi - 21 July 2013 - URL: <http://www.domainepublic.ch/articles/23920>

Dans la chronique qu'il tient au *Tages-Anzeiger*, Rudolf Strahm, ancien conseiller national bernois (PS) et ancien surveillant des prix, met rarement sa langue dans sa poche. Le 16 juillet dernier, il s'est intéressé à la Finma, à propos de laquelle il soulève quelques questions intéressantes.

Notamment celles-ci: la nomination récente de Bruno Frick dans cet organisme; l'indépendance de cet

organisme par rapport au secteur financier; le fait que la direction du département des grandes banques soit assumée par Mark Branson, un ancien cadre d'UBS; l'opportunité de transférer la surveillance des grandes banques à la Banque nationale.

La Finma est l'autorité de surveillance des marchés financiers. Elle a succédé à la Commission fédérale des banques (dont l'auteur de ces lignes a été membre jusqu'en

2002).

Le Conseil fédéral a [annoncé](#) qu'il avait procédé à la nomination de Bruno Frick, avocat et notaire et ancien conseiller aux Etats schwyzois (PDC), au conseil d'administration de la Finma. La presse alémanique s'est interrogée sur l'opportunité d'une telle nomination. Bruno Frick est un avocat d'affaires qui a collectionné les conseils d'administration. Il s'est fait remarquer il y a quelques