

Zeitschrift: Revue syndicale suisse : organe de l'Union syndicale suisse
Band: 74 (1982)
Heft: 4

Artikel: Droits sur les carburants : pour le rail ou pour la route?
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-386100>

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: 15.10.2024

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

res. Ce n'est cependant pas une raison pour s'endormir sur ses lauriers. Au contraire, car ces avantages nous donnent justement la marge d'action nécessaire.

Les difficultés économiques qui s'annoncent et les problèmes sociaux qui pourraient en résulter exigent une étroite collaboration entre l'Etat, l'économie et les groupements économiques. L'USS et les fédérations qui lui sont affiliées sont prêtes à vous apporter leur concours.

Veillez agréer, Monsieur le Président de la Confédération, l'assurance de notre haute considération.

Union syndicale suisse

Le président Le secrétaire

Richard Müller Benno Hardmeier

Droits sur les carburants

Pour le rail ou pour la route?

Le 20 janvier 1982, l'Union syndicale suisse a pris position quant à la nouvelle affectation des droits de douane sur les carburants. Dans le cadre de la procédure de consultation, elle a communiqué son avis au chef du Département fédéral des finances et des douanes, M. Willi Ritschard.

1. Principe

Nous nous rallions à votre intention d'assouplir l'affectation des droits de douane sur les carburants¹⁾. Il nous paraît judicieux de prévoir l'affectation à d'autres tâches de la part du produit des droits d'entrée sur les carburants qui n'est pas utilisée à des fins routières. A cet effet, vous proposez de réserver intégralement le produit de la taxe supplémentaire sur les carburants – selon des modalités fixées par la loi – à la couverture de l'ensemble des dépenses routières. Comme jusqu'à maintenant, $\frac{2}{5}$ du produit des droits d'entrée doivent financer les tâches générales de la Confédération et $\frac{3}{5}$ doivent être affectés au financement des tâches du trafic général. Si les recettes assurées par le supplément douanier et la taxe sur les poids lourds ne suffisent pas, nous nous rallions à la possibi-

¹ Il s'agit du magot suivant: (1980)

Droits sur les carburants, quote-part de la Confédération:

supplément:

Total

239 Mio

1263 Mio

1502 Mio

lité qui est prévue d'affecter, par arrêté fédéral de portée générale, une partie du produit de supplément à la couverture des dépenses précitées. De cette manière, on ouvrira aussi la possibilité de financer l'exploitation et l'entretien des routes nationales par des subsides de la Confédération, et cela de manière générale et pas seulement dans des cas particuliers. Comme vous le soulignez, cette solution ne peut être envisagée que si les conditions suivantes sont remplies: la solution ne doit pas être contraignante pour la Confédération; les taux applicables ne doivent pas nécessairement atteindre ceux qui sont fixés pour la construction et les nouvelles charges routières de la Confédération doivent être compensées par le transfert d'autres tâches aux cantons (mais pas par une reprise du transport régional). Seule cette solution permet de ne pas anticiper sur la Conception globale suisse des transports (CGST).

2. Le problème des délais

Comme le rapport le souligne à diverses reprises, cette réforme ne saurait être rapide; en effet, le second alinéa de l'article 36 *ter* de la Constitution dispose que le supplément douanier devra être abaissé après amortissement des avances de la Confédération au titre de la construction des routes nationales. Cet abaissement amputera des recettes fédérales essentielles. Cela pourrait être le cas dès 1983. Nous pensons qu'une telle mesure, ainsi que diverses de celles qui sont actuellement discutées publiquement et au Parlement, risquent d'avoir pour effet de démanteler une CGST édifiée au prix de beaucoup de temps et d'efforts, et même d'en compromettre la réalisation. De surcroît, ces mesures sont préconisées à hue et à dia et sans systématique. Si la révision constitutionnelle et légale proposée devait fournir un nouveau prétexte de différer la mise en train de la CGST, celle-ci risquerait d'être remise aux calendes grecques. Nous nous demandons donc s'il ne serait pas opportun de souligner le caractère temporaire des mesures proposées, en précisant qu'elles prendront fin dès la mise en œuvre de la CGST.

3. Observations concernant les divers points

a) Incidences des mesures proposées sur le trafic motorisé

Nous regrettons ici l'absence d'un exposé exhaustif des répercussions de ces mesures sur le compte routier. Il est d'autant plus nécessaire que l'opinion, sous l'influence des associations intéressées, tend à penser que les propriétaires de véhicules à moteur sont effectivement pressurés par le fisc. Cette propagande tait ou néglige le fait que les cantons et les communes consacrent une part appréciable de leurs recettes fiscales générales à la couverture des dépenses que requiert le trafic routier. En outre, le citoyen ignore généralement que le remboursement des avances de la Confédération pour la construction des routes nationales et le recul

progressif des coûts de l'achèvement du réseau n'allègent pas, ou du moins pas notablement le compte routier, les coûts de construction n'y figurant que jusqu'à concurrence du taux d'amortissement; en d'autres termes, le compte routier n'est pas grevé des charges effectives du compte de capital.

Il serait donc souhaitable que le message aux Chambres fédérales insistât sur ces réalités, et cela aussi pour écarter l'impression que la réforme proposée vise uniquement à alléger les charges de la Confédération. Il faudrait dresser aussi un tableau de l'évolution prévisible du compte routier au cours des dix prochaines années.

b) Solutions susceptibles d'être envisagées

Nous sommes d'accord avec les possibilités que vous envisagez, étant cependant entendu que la voie doit rester ouverte pour d'autres solutions dans le cadre de la CGST.

c) Mesures complémentaires

Pour alléger le trafic routier

Votre département craint que le financement de mesures visant à alléger ce trafic (contributions en faveur des parkings de gare, de parkings de dissuasion, du transport de véhicules automobiles accompagnés à travers les tunnels alpins et ferroulage) ne prive la Confédération de moyens nécessaires au financement de ses propres tâches. Nous tenons ces craintes pour infondées. Ces subventions ne représenteront jamais qu'une faible part des recettes supplémentaires que la Confédération peut attendre d'une modification de l'affectation des droits de douane sur les carburants.

De l'avis de votre département, le financement de mesures d'allègement devrait de préférence être réglé en liaison avec la législation sur le trafic public; il conviendrait alors de prévoir le versement – régi par la loi – de contributions d'exploitation et de prêts à fonds perdu pour stimuler l'investissement. Nous sommes d'un autre avis. Nous pensons, au contraire, que l'on devrait saisir l'occasion d'une nouvelle affectation des droits sur les carburants pour envisager dès maintenant la mise en œuvre de ces mesures d'allègement et sans attendre, pour régler les modalités de financement, le terme encore incertain de la révision de la législation qui régit le trafic public.

Parkings de dissuasion

Le rapport fait observer que le subventionnement de parkings de dissuasion ne saurait davantage rentrer dans les tâches de la Confédération. On objectera à cela que celle-ci n'est pas tenue de contribuer, par des prélèvements sur les recettes fiscales générales à la couverture des coûts

des artères ouvertes à la circulation motorisée. Cette participation financière est aussi peu, ou autant, tâche de la Confédération qu'un subventionnement de parkings de dissuasion.

Tant que les cantons et les communes resteront tenus d'affecter au trafic routier des sommes nettement supérieures à celles qu'ils encaissent au titre de la taxation de ce trafic, des contributions fédérales au financement de la construction de parkings de dissuasion (et couvertes par le produit des droits sur les carburants) demeureront aussi justifiées que d'autres contributions de la Confédération aux cantons pour la construction de routes.

Transport de véhicules automobiles accompagnés à travers les tunnels alpins

Nous sommes d'avis que les coûts de ce transport devraient être entièrement couverts par les recettes routières, ou encore par une taxe forfaitaire spéciale des véhicules – et que justifierait l'économie de carburants. Pour le moment, il ne s'agit encore que des transports à travers les tunnels du Lötschberg et de la Furka. Il est pour le moins choquant que les habitants de la région soient astreints à une taxe relativement élevée pour franchir ces deux tunnels tandis qu'ailleurs le passage des autres tunnels alpins est gratuit. C'est le traitement des régions sur un pied d'égalité qui est en jeu. La situation n'est pas tout à fait la même, mais analogue en ce qui concerne les tunnels du Simplon et de l'Albula quand de fortes chutes de neige rendent la route impraticable.

Ferroulage

Le rapport mentionne la contribution financière de démarrage que la Confédération est tenue d'accorder pour un temps limité et souligne la nécessité d'assurer à long terme la rentabilité de cette technique. On peut se demander si l'impératif de l'allègement du trafic ne justifierait pas – la circulation devenant toujours plus dense – une contribution financière permanente. Dans quelques années, quand les goulets d'étranglement tessinois auront été corrigés, les transports routiers augmenteront en flèche si une aide financière ne rend pas d'ici là le ferroulage sensiblement moins coûteux qu'un parcours effectué de manière entièrement autonome par le véhicule à moteur. Il convient donc de maintenir ouverte la possibilité d'un subventionnement permanent du ferroulage, étant entendu que les modalités en seront réglées par la loi.

4. Amendements proposés

En nous fondant sur les suggestions et commentaires qui précèdent, les amendements suivants devraient être apportés aux projets d'article constitutionnel et d'arrêté fédéral:

1. Art. 36 ter CF (nouveau)

Il convient de maintenir le texte proposé par le département pour le premier alinéa:

«La Confédération prélève une taxe supplémentaire sur les carburants et l'affecte aux fins suivants:

- a) Contributions aux frais des routes nationales;
- b) Contributions aux frais de construction des autres routes principales faisant partie d'un réseau à désigner par le Conseil fédéral et répondant à des exigences techniques précises;
- c) Contributions générales aux frais des routes ouvertes aux véhicules à moteur;
- d) Contributions supplémentaires aux charges routières des cantons nécessitant une péréquation financière.»

Nous proposons la formulation suivante pour le second alinéa: «La Confédération affecte les $\frac{3}{5}$ du produit net des droits d'entrée sur les carburants aux tâches du trafic général. En cas de nécessité, une partie de ce produit peut être affecté aux tâches mentionnées à l'alinéa premier.»

2. Arrêté fédéral du 23 décembre 1959 concernant l'affectation des droits de douane sur les carburants, article 2:

Il convient d'énumérer ici les tâches du trafic général (al. 2 de l'art. 36 *ter* CF) telles que: allègement du trafic (voir nos observations), trafic local, relations entre centres urbains, trafic combiné, subventionnement d'investissements et couverture, en cas de nécessité, de dépenses pour le trafic routier (lorsque le produit du supplément douanier et de la taxe sur les poids lourds ne suffisent pas).

Compte tenu de ces modifications, le projet nous apparaît bien équilibré. Aussi espérons-nous que nos suggestions seront examinées avec attention.