Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 29 (1992)
Heft: 1077

Artikel: Roue libre
Autor: Imhof, Pierre
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1021801

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 14.12.2025

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

Domaine Public
DP
JAA
1002 Lausanne
26 mars 1992 – nº 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 1er 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 disposition 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 1er 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 (affectée 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 avions 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)