

Votations fédérales du 27 février 1983 : article constitutionnel sur l'énergie : réglementation des droits de douane sur les carburants

Autor(en): **Ley, Anne-Marie**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Femmes suisses et le Mouvement féministe : organe officiel des informations de l'Alliance de Sociétés Féminines Suisses**

Band (Jahr): **71 (1983)**

Heft [2]

PDF erstellt am: **19.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-276739>

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.

Article constitutionnel sur l'énergie Réglementation des droits de douane sur les carburants

Un article constitutionnel sur l'énergie et une nouvelle réglementation des droits de douane sur les carburants, tels sont les deux objets figurant à l'ordre du jour de la première votation fédérale de 1983, le dimanche 27 février.

Leçon à tirer des crises qui se sont produites au cours des années 1970, entraînant une flambée des prix du pétrole : le monde industrialisé dépend étroitement des pays producteurs de l'or noir ; il a pris conscience que son approvisionnement en énergie peut être remis en question à tout moment. L'époque où, face à une consommation d'énergie qui ne cessait d'augmenter, le pétrole, bon marché, prenait une importance prépondérante dans l'approvisionnement en énergie de notre pays — 80 % en 1973 — est définitivement révolue. Les ressources en énergie hydraulique arrivant à peu près à la même époque au maximum de leurs capacités, il a fallu recourir à une autre source d'énergie, l'énergie nucléaire, développée par un programme de construction de centrales nucléaires. Cette dernière option a suscité une inquiétude croissante dans certains milieux, manifestée par le développement d'un mouvement antinucléaire, assorti d'une réflexion sur une utilisation plus rationnelle de l'énergie. Les cantons, voire même les communes, ont commencé à prendre des dispositions pour économiser l'énergie. Les parlementaires fédéraux ne sont pas demeurés inactifs, déversant une pluie d'interventions à Berne, de 1972 à 1980. Une initiative populaire a été lancée par la Fondation suisse pour l'énergie, divers mouvements écologistes et antinucléaires et le Parti socialiste suisse « pour un approvisionnement en énergie sûr, économique et respectueux de l'environnement », avec succès, puisqu'elle a été déposée à Berne en décembre 1981, munie de 115 000 signatures. Le Conseil fédéral, de son côté, a institué une commission chargée d'élaborer une conception globale de l'énergie, (CGE) laquelle a déposé son rapport final en 1978. Sur la base des recommandations inscrites dans le rapport de la CGE et à la suite de la consultation des milieux intéressés, qui se prononcent à deux contre un en faveur d'un article sur

l'énergie inscrit dans la Constitution, le Conseil fédéral présente son projet en mars 1981, sous la forme d'un article 24 octies, celui qui sera précisément soumis au vote le 27 février prochain. Cet article fixe l'objectif de la législation fédérale qui est d'assurer un approvisionnement en énergie suffisant, économique et qui ménage l'environnement. Il donne au Conseil fédéral trois attributions nouvelles. Tout d'abord celle de fixer des principes en vue de l'utilisation économe et rationnelle de l'énergie, étant entendu que ce sont les cantons qui légifèrent dans ce domaine, le Conseil fédéral se bornant à édicter des normes uniformes si l'intérêt de l'ensemble du pays l'exige. Deuxièmement, le Conseil fédéral obtient la compétence de légiférer dans le domaine de la consommation d'énergie des installations, des véhicules et des appareils. En troisième lieu, il appartient au Conseil fédéral d'encourager le développement de techniques permettant d'économiser l'énergie, de recourir à des énergies nouvelles et de diversifier l'approvisionnement. Le Conseil fédéral n'a pas suivi la majorité de la commission de la CGE qui préconisait l'introduction d'un impôt sur l'énergie pour couvrir les mesures d'incitation aux économies et au développement d'énergies nouvelles. Cet impôt n'a trouvé grâce ni devant le Conseil des Etats en mars 1982, ni devant le Conseil national en octobre dernier. En revanche, les deux Chambres ont approuvé la version du Conseil fédéral, ce qui permet de soumettre cet objet au peuple et aux cantons le 27 février prochain.

Le programme de construction du réseau d'autoroutes, entrepris au début des années 60, touche à sa fin. Jusqu'à présent, il avait été financé par le produit d'une surtaxe sur les carburants (30 centimes par litre) atteignant quelque 1,3 milliard de francs par an. Etant donné la situation précaire des finances fédérales, le Conseil fédéral ne souhaite pas renoncer à cette surtaxe et propose dans la même foulée de modifier la répartition du produit de la taxe de base, (droits de douane sur les carburants) en portant à 50 % la part affectée au financement d'autres tâches, au lieu de 40 % selon la réglementation actuelle. Gain pour la caisse fédérale : environ 100 millions de francs. Pour ses tâches dans le domaine routier, la Confédération disposerait ainsi de 1,7 milliard par an, découlant du produit de la surtaxe et de 50 % du produit de la taxe de base. En contrepartie de ce « manque à gagner » pour les cantons, le Conseil fédéral propose que les frais d'entretien et d'exploitation des rou-



tes nationales soient subventionnés d'une manière générale par la Confédération — une charge assumée pour l'instant presque exclusivement par les cantons. Il serait donc disposé à financer des mesures favorisant le transport des autos par train ou la séparation des courants de trafic, l'aménagement de pistes cyclables, par exemple, de même qu'à verser des subventions aux cantons dépourvus de routes nationales. Un arsenal de mesures qui devrait coûter 400 millions à la Confédération.

Cette proposition visant à modifier les articles 36bis et 36ter de la Constitution, date de mars 1982. Elle est traitée déjà en juin par le Conseil national, qui l'approuve très nettement et estime, contrairement à la volonté initiale du Conseil fédéral de n'accorder son aide aux cantons pour leurs tâches routières que s'ils acceptent de décharger la Confédération d'autres tâches de manière équitable, que cette aide de 400 millions doit leur être versée sans leur demander de contre-prestations.

Le TCS décide, en plein été, de lancer une initiative populaire fédérale en guise de contre-projet à la nouvelle réglementation, dont le but est d'inscrire dans la Constitution le principe de l'affectation obligatoire à des objectifs routiers du produit des droits de douane sur les carburants selon la proportion actuelle de 60 %, la surtaxe ne pouvant être perçue qu'en cas de nécessité. En l'espace de trois mois, ce club réussit à récolter près de 150 000 signatures !

Cette initiative influence les débats parlementaires, alors qu'elle n'est même pas encore déposée à Berne : le Conseil des Etats, puis le Conseil national se mettent d'accord, lors de leur session d'automne (septembre/octobre 1982), que la surtaxe ne sera perçue qu'en cas de nécessité. Au moment où nous mettons sur presse, le TCS n'avait pas encore pris de décision quant au sort qu'il entend réserver à son initiative.

Ce projet de nouvelle réglementation est combattu par les écologistes et la gauche, dont les propositions d'amendements visant à favoriser les transports publics et la protection de l'environnement n'ont pas trouvé grâce devant les Chambres. Une autre opposition émane de la droite radicale qui conteste plus particulièrement l'augmentation de la part affectée à la caisse fédérale pour le financement de tâches générales — de 40 à 50 %. Sans compter l'appui apporté à cette dernière opposition par l'initiative du TCS, un club qui rassemble près d'un million d'adhérents. ●

Anne-Marie Ley