

Votations du 27 février 1983

Nouvelle réglementation des droits de douane sur les carburants

Quelques arguments en faveur du maintien de la surtaxe à son niveau actuel

Réponses aux automobilistes

Pourquoi ne pas abaisser la surtaxe à 20 ou 19 centimes comme l'exigerait la base constitutionnelle actuelle ?

Le maintien de la surtaxe répond à des besoins réels

L'entretien des routes nationales coûte actuellement entre 200 et 250 millions de francs par an. De plus, le réseau autoroutier n'est pas encore terminé; il en reste encore environ un quart à construire, notamment au Tessin et dans le Jura. En outre, certains tronçons existent depuis bientôt vingt ans. Des réfections sont et seront de plus en plus nécessaires et il faut s'attendre à ce que les coûts - qu'ils soient de réfection ou de construction - renchérisse notablement dans les années à venir. Il ne faut pas oublier non plus que des efforts restent à faire dans le domaine de la sécurité et dans celui de la protection de l'environnement qui, l'un et l'autre, exigent des investissements coûteux. Ces tâches, qui ne relèvent actuellement qu'en partie de la Confédération, seraient désormais entièrement à sa charge.

Il favoriserait le fédéralisme et soulagerait les finances cantonales

La nouvelle réglementation prévoit d'étendre l'affectation de la surtaxe à des tâches qui ne se limitent pas aux seules routes nationales. Elle prévoit d'accroître la participation de la Confédération aux frais touchant toutes les routes ouvertes aux véhicules à moteur, ainsi qu'aux dépenses de péréquation financière du secteur routier. L'opération devrait permettre de soulager les dépenses routières des cantons et de dégager ainsi des ressources pour la couverture d'autres tâches. On sait que les cantons et les communes n'arrivent pas à couvrir leurs dépenses routières à l'aide des seules recettes liées au trafic. Le "déficit" atteint 1,6 milliard de francs. Or, grâce au maintien de la surtaxe, les recettes correspondantes allouées par la Confédération permettraient d'accorder aux cantons une aide supplémentaire de 400 millions de francs environ.

Tiré à part de la Revue des Faits de la Semaine no 6 1983
Société pour le Développement de l'Economie Suisse
20, Rue de Candolle - 1205 Genève - tél. (022) 20.38.11

En faveur d'une meilleure répartition entre impôts directs et indirects

La part des impôts directs dans les recettes fiscales de la Confédération, des cantons et des communes est en nette augmentation (61,8% en 1960; 71,3% en 1980). Il existe, dans le domaine routier, des tâches à assumer auxquelles il n'est pas possible de renoncer si l'on veut disposer d'un réseau routier efficace et sûr. Celles-ci exigent des moyens financiers qui nécessitent des recettes fiscales correspondantes. En l'occurrence, il paraît logique que celles-ci proviennent de taxes prélevées auprès des usagers de nos routes plutôt que par le biais d'impôts directs sur le revenu ou la fortune. Cela va en outre dans le sens d'un rééquilibrage entre recettes fiscales directes et indirectes.

Abaissement de la surtaxe : à l'encontre de la politique énergétique

Une diminution de la surtaxe et, par conséquent, du prix de l'essence, viendrait contrarier les efforts déployés en faveur des économies d'énergie et risquerait de stimuler la consommation d'essence, alors même que nous cherchons à réduire notre dépendance vis-à-vis du pétrole et de ses dérivés. Il est d'ailleurs bon de rappeler qu'en l'état actuel, la charge fiscale grevant l'essence normale et super est, en Suisse, inférieure à celle prélevée dans la plupart des pays européens. Il en est de même en ce qui concerne le prix de l'essence à la colonne. Une réduction de la surtaxe ne se justifie donc pas en regard de l'intérêt des consommateurs.

Pourquoi faire passer le taux d'affectation des droits de base de 60 à 50% ?

Alors qu'auparavant, seuls 25% des droits de base étaient affectés à des tâches routières, en 1949, il fut décidé d'y consacrer 50% en raison des efforts qu'il fallait consentir pour la construction d'un réseau de routes nationales. En 1958, la part des recettes affectées passa à 60%, destinés à financer au premier chef la construction des routes nationales. Le réseau est maintenant achevé aux trois quarts et, de plus, les finances fédérales se trouvent en mauvaise posture si bien que la décision de n'affecter que 50% des recettes, alors que le restant irait dans la caisse fédérale se justifie pleinement.

Cherche-t-on à introduire par la bande le financement des transports publics au moyen de ressources provenant de la route ?

Le financement des mesures destinées à décongestionner le trafic routier et à séparer les courants de trafic est strictement limité aux domaines qui sont dans l'intérêt même de la circulation routière. L'énumération (trafic combiné, chargement des véhicules, places de parc dans les gares) et la limitation expresse à des "tâches en rapport avec le trafic routier", dans l'article constitutionnel, ne laissent planer aucun doute à cet égard.

REPONSES AUX ECOLOGISTES

400 millions de plus pour construire davantage de routes ?

Les 400 millions dont pourra bénéficier le secteur routier, grâce à la fin des remboursements des avances de la Confédération serviraient pour près de la moitié à financer des contributions en vue de l'exploitation et de l'entretien des routes nationales, y compris les mesures contre les nuisances à prendre le long de ces routes-là. Cantons et communes recevraient en outre des montants substantiels destinés à atténuer leurs charges routières actuelles. Lorsque l'on sait qu'actuellement leurs charges routières ne sont de loin pas couvertes, on peut douter que cet apport financier supplémentaire soit consacré à des projets routiers inutiles. Au contraire, certaines améliorations du réseau des routes principales et des autres routes sont indispensables, notamment dans les régions de montagne écartées et, en plaine, pour protéger les centres urbains contre les émanations nocives grâce à la construction de routes de contournement. Enfin, une autre part des 400 millions est destinée, dans la nouvelle réglementation, à la protection de l'environnement et des sites ainsi qu'à des mesures visant à décongestionner le trafic routier et à séparer les courants de trafic. Il existe, en revanche, une possibilité que les dépenses augmentent en ce qui concerne les routes principales, mais cela concernerait les régions de montagne défavorisées et des routes de contournement des localités destinées à protéger les centres urbains contre les émanations nocives.

Il aurait fallu affecter davantage de ressources à la protection de l'environnement

Le message du Conseil fédéral du 25 mars 1982 fait le point sur les mesures de protection contre le bruit le long des routes : "la situation se présente aujourd'hui comme il suit : lors de la construction de routes nationales tout comme lors de l'aménagement de routes principales, les dispositifs de lutte contre le bruit le long des routes et, au besoin, les dispositifs d'isolation acoustique des immeubles font toujours partie intégrante du projet lorsque cela est nécessaire pour assurer le respect des valeurs limites d'immissions de bruit. En revanche, pour les autres routes, la Confédération n'a pas les moyens d'intervenir de la sorte. Seule la loi sur la protection de l'environnement peut instituer des moyens d'action de cet ordre sur le plan national. L'article 36^{ter}, lettre d, offrirait à cet effet - également en ce qui concerne la protection contre les autres immissions - une base constitutionnelle claire et nette".

On peut ajouter que la Confédération a déjà versé, entre 1976 et 1981, près d'un milliard de francs de subventions pour la protection contre les émanations nocives le long des routes nationales. De plus, en ancrant dans la Constitution la nouvelle réglementation sur l'affectation des droits de douane sur les carburants, et particulièrement grâce à l'art. 36^{ter} lettre d, la Confédération pourrait disposer d'une base constitutionnelle solide pour verser les 15 à 40 millions de francs annuels au titre des mesures de protection contre le bruit,

auxquels faisait déjà allusion le Conseil fédéral dans son message concernant la loi sur la protection de l'environnement.

Il serait erroné de croire que sans la nouvelle réglementation, la loi sur la protection de l'environnement suffirait à verser des subventions pour la lutte contre les nuisances le long des routes.

En effet, la nouvelle loi sur l'environnement est encore en discussion au Parlement. La base de départ fournie par le Conseil fédéral est fondée sur le maintien de la surtaxe au niveau actuel. Cela signifie que d'un point de vue global, les moyens alloués à la protection de l'environnement s'en trouveraient réduits du fait de la réduction de la surtaxe.

Pourquoi n'affecte-t-on pas une partie des ressources disponibles au financement des transports publics ?

Les droits sur les carburants, en tant qu'ils sont affectés, sont le "prix" que paient les automobilistes pour pouvoir utiliser le réseau routier. Il est donc normal que les tâches qu'ils servent à financer soient en relation avec le trafic routier. D'ailleurs, certaines mesures prévues dans la nouvelle réglementation sont destinées à favoriser une meilleure harmonisation et coordination (complémentarité) entre trafic routier et transports publics et serviraient donc les intérêts de chacun. C'est le cas des mesures de promotion du trafic-combiné

- ferroutage
- transport de véhicules routiers accompagnés
- encouragement à la construction de places de parc dans les gares
- mesures favorisant la séparation des trafics

Que se passerait-il si le projet était rejeté ?

La surtaxe serait ramenée de 30 à 19 centimes par litre. Il en résulterait une moins-value de 500 millions de francs par an pour la Confédération.

Le degré de couverture des frais du trafic routier (selon le compte routier) tomberait à 73,6%, soit une baisse de 14%. Les cantons devraient renoncer aux quelque 400 millions de francs de contributions supplémentaires destinées à des fins routières.

La Confédération ne pourrait plus financer de manière généralisée l'exploitation et l'entretien des routes nationales qui coûtent de plus en plus cher; il ne lui serait pas possible d'accroître l'aide qu'elle accorde en faveur des mesures de défense de l'environnement et des mesures destinées tant à décongestionner le trafic routier qu'à séparer les courants de trafic ainsi que pour les ouvrages de protection contre les éléments naturels.

Un rejet aurait de graves conséquences. L'incertitude quant au maintien de la réduction du prix de l'essence à plus ou moins longue échéance importe peu en comparaison.

A l'espoir que grâce au rejet l'un ou l'autre tronçon de routes communales ou cantonales - le financement des routes nationales n'en serait en rien affecté - ne serait peut-être pas construit, on opposera la certitude que le projet entraînera au plan national une nette amélioration de la protection de l'environnement le long des routes et une fructueuse collaboration entre le rail et la route.