

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 23 (1986)
Heft: 812

Artikel: Taxe carburant : des moyens pour agir
Autor: Delley, Jean-Daniel
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1022788>

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: 01.02.2025

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

l'impôt anticipé; pour éviter ce risque à leurs yeux majeur, ils n'hésitaient pas à proposer le prélèvement d'un droit de timbre de 1 à 1,5% sur les placements fiduciaires, ce qui aurait produit un rendement supplémentaire de quelques dizaines de millions de francs à peine par an (au lieu des 250 millions escomptés par le projet fédéral). Bien entendu, aussitôt après le refus de l'impôt anticipé, la majorité des démocrates chrétiens lâchait leur collègue Feigenwinter, qui ne se montra ni déçu ni surpris par cette défection programmée à l'avance. Aujourd'hui, M. Feigenwinter peut célébrer le succès d'une proposition diamétralement opposée, tendant cette fois à une diminution spectaculaire des droits de timbre. C'est que, dans l'intervalle, il y a eu les élections nationales de 1983 qui ont renforcé l'aile économiste du PDC et surtout la tendance dure des radicaux; il y a eu aussi, en mai 1984, la votation fédérale à propos de l'initiative socialiste sur les banques, rejetée à 3 contre 1 et par tous les cantons (score analogue à celui de l'adhésion à l'ONU dimanche dernier). Désormais, les porte-parole parlementaires des milieux de l'économie privée et de la haute finance se sentent toutes les audaces, particulièrement quand il s'agit d'appauvrir l'Etat.

ET ÇA CONTINUE

Rappelons que les demandes suivantes sont en ce moment formellement déposées ou dans l'air: allègement demandé en matière de droits de timbre (1 milliard au moins), réduction de l'imposition des couples mariés (initiative radicale) et des personnes morales (1 milliard de moins au titre de l'impôt fédéral direct), abolition de la taxe occulte en matière d'impôt sur le chiffre d'affaires (jusqu'à 1,5 milliard). Ajoutons à cela la demande de suppression de l'Icha sur les métaux précieux, introduit par Willi Ritschard, soit une diminution de recettes de 50 à 60 millions. Personne ne sait comment compenser les 3 à 4 milliards d'allègements

fiscaux divers demandés à la Confédération. La majorité des parlementaires bourgeois s'en fiche d'ailleurs éperdument et les socialistes en sont réduits à soutenir des propositions pour le moins discutables de recettes nouvelles, telle la soumission des produits pétroliers et du gaz à une taxe non entièrement affectée.

Seule et bien maigre consolation pour les gérants de la caisse fédérale: les partisans du «moins de fisc» ont découvert que si l'équilibre du budget fédéral était un mythe, les finances des cantons et des communes ne se portaient en revanche pas trop mal, si bien que dans l'ensemble les collectivités pourraient selon eux supporter une cure d'amalgam. Reste à savoir si les moyens nécessaires pour attaquer à la fois des dizaines de caisses publiques ne dépassent pas ceux du lobby qui sait porter des coups très durs à la seule Confédération.

Y. J.

TAXE CARBURANT

Des moyens pour agir

Comme la sensibilité peut être sélective! Les récentes hausses des taxes sur le mazout, le gaz et l'essence illustrent bien l'irrationalité des réactions et l'opportunisme de certains acteurs.

Voyez l'économie électrique se réjouir de l'augmentation du prix du pétrole et du gaz, elle qui refuse obstinément toute réglementation des tarifs visant à une utilisation plus économique de l'électricité.

Voyez le libéral Hubert Reymond, conseiller aux Etats vaudois, soudain très préoccupé du sort des locataires. Voyez *Blick*, toujours à l'affût d'une tête de Turc, organiser une campagne de matraquage contre Otto Stich.

L'essence augmente-t-elle de deux centimes à cause de la hausse du dollar, personne ne bronche. Le Conseil fédéral décide-t-il une hausse de même ampleur et c'est le tollé; des politiciens peu conscients de la valeur des mots n'hésitent pas à parler de coup de force.

Examinons les chiffres, froidement. La surtaxe sur l'essence, l'inflation aidant, a perdu la moitié de sa valeur depuis les années septante; pour maintenir sa valeur initiale il faudrait aujourd'hui l'augmenter de seize centimes et non de deux. Quant aux locataires, ils seraient très heureux de voir leurs nouveaux «défenseurs» user de leur influence pour faire baisser le taux hypothécaire, un facteur beaucoup plus substantiel du prix des loyers que la taxe de quatre francs par quintal décidée par le Conseil fédéral.

Cela dit, la solution choisie par le gouvernement n'est pas satisfaisante. Hors de la taxe sur les agents énergétiques affectée aux économies d'énergie, pas de salut. Seule la certitude de voir le produit d'un nouvel impôt contribuer à une meilleure utilisation de l'énergie, donc à des économies financières, peut rendre acceptable la pilule fiscale.

De plus, cette taxe doit être beaucoup plus importante. Prenons l'exemple de l'essence; depuis le début de l'année le prix du litre a baissé de 15 centimes: pour l'automobiliste une économie moyenne inférieure à 20 francs par mois; pour un fonds destiné à promouvoir une politique équilibrée des transports, une somme mensuelle de 25 millions.

Alors, pourquoi pas une taxe variable en fonction de l'évolution du prix de l'essence et qui maintienne le coût du litre à son niveau de fin 1984? Opération indolore pour le consommateur et moyens suffisants pour agir. Proposition valable également pour le pétrole et pour le gaz.

J. D.