

**Zeitschrift:** Domaine public  
**Herausgeber:** Domaine public  
**Band:** 35 (1998)  
**Heft:** 1360

**Rubrik:** Médias

### **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:** 02.02.2025

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

# Le sac de nœuds européen

**Avant de conclure un accord sur les transports routiers avec la Suisse, les quinze membres de l'Union européenne doivent encore débrouiller le sac de nœuds de leur propre taxation des poids lourds.**

**R**ÉUNIS À LUXEMBOURG début octobre, les ministres européens des transports se sont bornés à enregistrer le vote suisse du 27 septembre sur la redevance poids lourds. Ils attendent le second vote, celui du 29 novembre sur le financement des transversales ferroviaires que Berne a promises à l'Europe. Mais les quinze doivent aussi et surtout trouver une solution à leur longue controverse interne sur «l'eurovignette».

L'eurovignette est le complément logique et indispensable à la création de l'Europe des transports. Les camions doivent payer partout les mêmes taxes d'utilisation, si l'on entend égaliser les conditions de concurrence dans le grand marché. D'où l'idée initiale d'une eurovignette perçue dans chaque État pour financer ses infrastructures routières. Cette solution simple souffrait d'un défaut majeur. La France, l'Italie et l'Espagne refusaient d'abolir le péage autoroutier. D'où un cumul insupportable de taxes pour les transporteurs de ces pays. La Cour européenne de justice a cassé cette décision. Seuls six pays ont alors introduit l'eurovignette annuelle et forfaitaire plafonnée à 2000 francs suisses. L'harmonisation fiscale européenne n'est encore qu'une chimère.

## Bricolage provisoire

Bruxelles propose aujourd'hui un bricolage provisoire de retouches imparfaites: chaque pays a le choix entre le péage et la vignette forfaitaire annuelle; le montant maximal de la vignette est plus élevé, mais modulé en fonction de la charge polluante des poids lourds. L'Autriche vient encore compliquer le dossier. Pour freiner le flot des poids lourds, Vienne a lourdement renchéri le passage du Brenner: 170 francs le jour et 260 francs la nuit. La taxe est jugée excessive, supérieure

à la couverture des coûts d'infrastructure pour un parcours qui ne dépasse pas 30 kilomètres sur sol autrichien. Les quinze pays font fébrilement leurs comptes. Ils calculent ce que leur rapporteront les taxes, ce qu'elles coûteront à leurs camionneurs dans le péripète européen et notamment pour le passage des Alpes.

## Le modèle suisse

C'est dans cette comptabilité globale que les Européens évaluent le prix - 330 francs - d'une traversée de la Suisse. La conclusion d'un accord avec Berne apporte donc une complexité additionnelle à un dossier déjà fort chargé. Ce qui n'empêche pas Neil Kinnock, le commissaire européen aux transports, d'être le défenseur inconditionnel du projet concocté avec Moritz Leuenberger. Pour cet ancien leader travailliste britannique, la taxe suisse est un modèle pour l'Europe. Elle est basée sur le principe de la couverture des coûts occasionnés par les poids lourds sur territoire suisse. Et le «livre blanc», présenté en juin dernier par la Commission européenne sur la taxation du trafic des marchandises à l'horizon 2001-2004, retient justement ce principe: les taxes perçues dans chaque pays devront couvrir les coûts d'infrastructure et les coûts induits par la pollution, le bruit ou les accidents. Un tel modèle devra donner de nouvelles chances au trafic ferroviaire. L'Europe devra alors renoncer à son système hybride de péage et de taxe forfaitaire, au profit d'une taxe proportionnelle généralisée mais perçue par chaque pays en fonction des coûts. L'informatique devrait permettre un décompte individuel pour chaque poids lourd sillonnant l'Europe. Le passage d'un camion, muni d'une puce électronique, serait enregistré aux portiques d'entrée et de sortie de chaque autoroute. Un tel système est actuellement testé en Allemagne.

La Suisse ne désire pas, bien sûr, attendre l'introduction d'une taxation européenne idéale des transports pour passer accord avec Bruxelles. Elle espère, au mieux, que les quinze donnent le feu vert à l'accord sur le transport routier lorsqu'ils auront réglé provisoirement le contentieux de l'eurovignette. Et ce sera, au mieux, à la fin de cette année.

at

## Médias

CANTON BILINGUE, le Valais a deux quotidiens: *Le Nouvelliste* et *le Walliser Bote*. Ils ont publié en commun un supplément bilingue sur l'économie en Valais, avec la collaboration de la Chambre valaisanne du commerce et de l'industrie. cfp