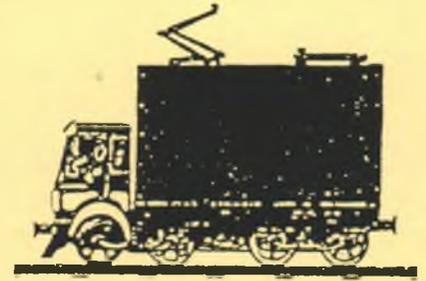


Initiative populaire fédérale pour une
juste imposition du trafic des poids lourds



AST

Association Suisse des Transports



Initiative poids lourds : une solution modérée

L'initiative populaire "pour une juste imposition du trafic des poids lourds" demande que soit perçue une taxe sur les poids lourds, calculée en fonction des prestations fournies, c'est-à-dire le poids du véhicule et le kilométrage annuel. Cette initiative est-elle vraiment excessive et ruineuse comme l'affirment ses adversaires ?

En examinant les chiffres fournis par le Conseil fédéral d'une part et par l'ASTAG (qui regroupe les entreprises de transport routier) d'autre part, on constate que l'initiative de l'AST n'aurait de loin pas les effets dévastateurs que lui attribuent ses détracteurs.

Interprétation de l'initiative

La solution préconisée par l'initiative de l'AST s'inspire de la recommandation numéro 18 du rapport final de la CGST (Conception globale suisse des transports, 1977) : "Le trafic routier lourd ne couvrant pas ses coûts d'infrastructure doit dorénavant être frappé d'une taxe spéciale, liée aux prestations, qui permette de couvrir les coûts selon le compte capital". L'initiative de l'AST prévoit en effet une taxe kilométrique, c'est-à-dire liée aux prestations, et dont le barème sera déterminé "d'après les coûts non couverts occasionnés par le trafic". Ainsi, la redevance proposée par l'AST devra couvrir les coûts imputables au trafic des poids lourds. Ni plus, ni moins.

L'initiative poids lourds comporte certes des dispositions transitoires qui prévoient la perception d'une taxe forfaitaire entre l'acceptation de l'initiative et l'entrée en vigueur de la loi d'application. Les forfaits prévus s'échelonnent entre fr. 500.-- et fr. 10'000.-- par véhicule (fr. 500.-- et fr. 3'000.-- aujourd'hui) et seraient majorés de 10 % de leur valeur pour plafonner au double de la somme initiale, c'est-à-dire entre fr. 1'000.-- et fr. 20'000.--. Le Conseil fédéral ayant déjà ordonné la préparation de la loi d'application, la taxe forfaitaire pourrait être remplacée par la redevance kilométrique deux à trois ans déjà après l'acceptation de l'initiative.

Partant, la taxe kilométrique ne pouvant que difficilement être contestée, toute la critique des adversaires de l'initiative poids lourds porte sur le régime transitoire !

Charge pour les entreprises

D'après le Conseil fédéral, les coûts d'exploitation par camion augmenteront entre 0,7 pour cent (pour les véhicules les plus légers et la

première année) et 8 pour cent (pour les véhicules les plus lourds et au bout de 10 ans). Cependant, de l'aveu même du Conseil fédéral, cette dernière hypothèse, la plus défavorable, est toute théorique puisqu'il est peu probable que le régime transitoire reste en vigueur plus de deux à trois ans.

Divers calculs permettent d'apprécier la charge supplémentaire par camion et autocar. Ainsi, le Conseil fédéral évalue les recettes à 250 millions de francs pour la première année de perception de la taxe forfaitaire, ce qui représente une augmentation moyenne de 10 centimes par kilomètre ou 4'500 francs par véhicule. Pour un camion de 16 tonnes, le coût d'exploitation (véhicule et chauffeur) au km varie entre 2 et 3 francs et le coût d'exploitation annuel se situe entre 120'000 et 150'000 francs.

Effets pour les consommateurs

La taxe forfaitaire qui sera perçue durant la période transitoire aura pour effet de renchérir les biens de consommation de 0,2 à 0,3 pour cent. Deux exemples : un téléviseur payé aujourd'hui fr. 2'000.-- passerait à fr. 2'004.-- ou fr. 2'006.--. Et une course en autocar coûtant fr. 50.-- augmenterait de 10 à 15 centimes. Les adversaires de l'initiative poids lourds n'hésitent pas à affirmer que les rentiers AVS ne pourraient plus s'offrir de sorties en autocar. A chacun d'apprécier l'argument !

Incidences sur les places de travail

L'initiative poids lourds de l'AST poursuit deux objectifs. Le premier est de faire payer aux camions les coûts qui leur sont imputables au moyen d'une taxe kilométrique. Le deuxième objectif est de stopper l'augmentation du trafic des poids lourds, qui a quadruplé depuis 1960.

Par conséquent, il est possible que la branche du transport routier perde un certain nombre de places de travail. Les auteurs de l'initiative sont conscients de cela, mais on ne saurait épargner à tout prix un secteur économique qui met en péril l'environnement et la santé des gens. Ceci d'autant moins que dans le cas d'espèce, les emplois perdus dans le trafic routier pourraient être compensés par de nouveaux emplois dans le trafic ferroviaire. Ce dernier, qui utilise du matériel roulant et de l'énergie indigènes, est davantage générateur d'emplois que le trafic routier qui importe aussi bien les véhicules que le carburant utilisés.

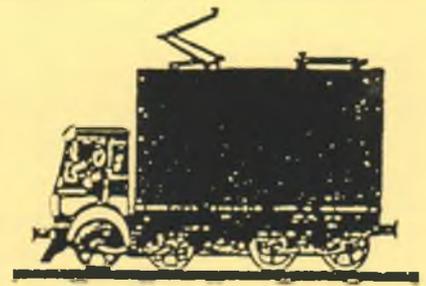
Ainsi, sans même prendre en compte les coûts sociaux (pollution, accidents, ralentissement du trafic) imputables au trafic des poids lourds, qui se chiffrent par milliards de francs, force est de reconnaître que la solution préconisée par l'initiative de l'AST (proportionnalité de la redevance) est la plus juste et que les dispositions transitoires sont parfaitement supportables.

Association suisse des transports (AST)
Jean-Claude Hennet



AST

Association Suisse des Transports



V o t a t i o n s f é d é r a l e s :

La raison du plus lourd n'est pas forcément la meilleure

Le 7 décembre prochain, le peuple suisse sera appelé à se prononcer sur l'initiative de l'AST "pour une juste imposition du trafic des poids lourds". Lancée en 1981, cette initiative demande en fait l'introduction d'une taxe kilométrique sur le trafic des poids lourds, en remplacement de la taxe forfaitaire actuellement en vigueur.

L'initiative de l'AST suscite une grande excitation dans certains milieux routiers qui prédisent la fin du transport routier en cas de vote positif le 7 décembre. Pourtant, l'initiative de l'AST s'inspire directement de la recommandation 18 du rapport final de la Conception globale suisse des transports (CGST, 1977), qui dit ceci : "Le trafic routier lourd ne couvrant pas ses coûts d'infrastructure doit dorénavant être frappé d'une taxe spéciale, liée aux prestations, qui permette de couvrir les coûts selon le compte capital".

Bien avant l'AST d'ailleurs, le Conseil fédéral avait essayé de faire adopter le principe d'une taxe kilométrique par les Chambres fédérales. Cette tentative devait hélas échouer et déboucher sur la taxe forfaitaire adoptée en février 1984 par le peuple suisse.

Un système absurde

En vigueur depuis bientôt deux ans, la taxe forfaitaire aura finalement créé quantité de problèmes sans pour autant combler le déficit imputable au trafic des poids lourds. Mais surtout, le système de la redevance forfaitaire est absurde dans la mesure où il pénalise le trafic capillaire (le transport porte-à-porte) pour lequel le camion est irremplaçable, et privilégie le trafic routier à moyenne et longue distance puisque plus un camion parcourt de kilomètres, moins la taxe lui coûte au kilomètre !

Les avantages de la taxe kilométrique

Par rapport à la situation actuelle, la solution préconisée par l'AST présente au moins deux améliorations.

Tout d'abord, l'initiative demande à ce que le barème de la taxe soit déterminé sur la base des coûts non couverts. Ainsi, les camions paieront ce qu'ils doivent : ni plus, ni moins (la taxe actuellement en vigueur a rapporté 111 millions de francs en 1985, mais le déficit est supérieur à 200 millions de francs !).

Ensuite, la redevance sera prélevée en fonction du poids des véhicules et du kilométrage annuel. Les petits transporteurs effectuant la distribution fine y gagneront tandis que les gros rouleurs passeront à la caisse. Ce système favorisera la complémentarité rail-route : le rail pour les longues distances, la route pour la distribution porte-à-porte.

Des objections inconvenantes

Dans son message du 26 juin 1985 relatif à l'initiative AST, le Conseil fédéral reconnaît que "la solution permanente préconisée par l'AST coïncide largement avec notre projet initial de redevance sur les poids lourds". De plus, le Conseil fédéral vient de proposer une solution rigoureusement identique dans le cadre de sa "Stratégie de lutte contre la pollution de l'air".

Et pourtant, il recommande au peuple de rejeter cette initiative sous prétexte que ses dispositions transitoires sont excessives et qu'elle nuira à la mise en place de la politique coordonnée des transports actuellement débattue aux Chambres fédérales.

Ces objections ne tiennent pas la route. En attendant l'entrée en vigueur de la loi d'application, les dispositions transitoires de l'initiative AST prévoient certes une taxe forfaitaire dont le barème est plus élevé que pour la taxe déjà en vigueur. Mais, selon le Conseil fédéral, elles permettraient d'encaisser environ 250 millions de francs la première année, c'est-à-dire l'équivalent du déficit imputable au trafic des poids lourds. On est dès lors en droit de se demander où se situe l'excès... Sans compter que le régime transitoire serait applicable durant trois ans au maximum.

Quant au deuxième argument, il surprend également. La PCT prévoit déjà ce que demande l'initiative de l'AST ? Fort bien. Alors, en attendant cette fameuse PCT, dont on ne sait même pas si elle verra un jour, acceptons déjà la taxe kilométrique sur le trafic des poids lourds. Et si le reste suit d'ici quelques années, eh bien tant mieux.

Une chance à saisir

On proclame de toute part qu'il est temps de rééquilibrer notre système de transport; qu'il faut appliquer le principe du "pollueur-payeur"; qu'il convient de lutter efficacement contre la pollution de l'air; que le trafic routier ne doit plus augmenter. Le 7 décembre, le peuple suisse peut prendre au mot ces déclarations en votant OUI à l'initiative poids lourds. C'est une chance à saisir !

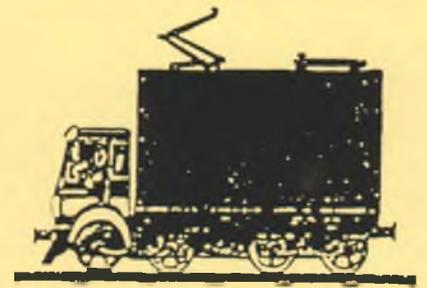
Jean-Claude Hennet

Association Suisse des Transports AST
Delémont

Initiative populaire fédérale pour une
juste imposition du trafic des poids lourds



Association Suisse des Transports



Poids lourds : un peu de cohérence

par Daniel Brélaz, conseiller national, Lausanne

L'idée d'une taxe poids lourds proportionnelle au kilométrage est issue du Conseil fédéral; c'est l'idée qu'il proposait aux Chambres dans son message du 16 janvier 1980. A l'époque, le Conseil fédéral proposait également une taxe plus lourde que celle acceptée en votation populaire en 1984 et se prononçait contre le principe d'une vignette autoroutière.

Suite au refus du Conseil des Etats d'entrer en matière, l'Association Suisse des Transports lançait l'initiative sur laquelle nous devons voter.

Les Chambres fédérales décidaient alors, suite à des tractations en coulisse avec les milieux des transports routiers, de maintenir les recettes prévues mais de les faire payer partiellement par les automobilistes en acceptant la vignette autoroutière refusée par le Conseil fédéral. D'autre part, le principe du paiement des camions étrangers était explicité et des taxes forfaitaires introduites.

Aujourd'hui, après avoir fait refuser l'initiative de l'AST par les Chambres fédérales, le Conseil fédéral reprend l'idée d'une taxe poids lourds proportionnelle au kilométrage, ceci dans le cadre de la lutte contre le dépérissement des forêts. Un débat avec le conseiller fédéral Schlumpf m'a convaincu que le point qui lui déplaisait souverainement dans l'initiative était l'idée que les cantons reçoivent une partie de l'argent fourni par la taxe, ceci bien que les camions utilisent aussi les routes cantonales. Quant à la taxe forfaitaire transitoire, chacun sait que la loi d'application de l'initiative est quasiment prête et que ladite taxe ne sera en vigueur qu'une ou deux années.

Conseil fédéral, camionneurs, grands clubs automobiles et majorité des Chambres fédérales ont travaillé de manière incohérente ces dernières années, changeant constamment de position. L'AST est restée quant à elle cohérente. Espérons que le peuple suisse saura voter OUI les 6 et 7 décembre et reconnaître par là cette cohérence.

AST/11.11.86