

**Embargo jusqu'au
10.1.1998, 11.00h**

La RPLP compromet 30'000 emplois

Lors d'une grande manifestation, samedi à Berne, la branche des transports routiers a souligné les graves répercussions de la redevance poids lourds liées aux prestations (RPLP) pour la place économique suisse et a lancé le référendum contre ce nouvel impôt. Ce grand rassemblement de plus de 7000 personnes démontrait de façon imposante l'unité et la détermination de la branche dans la lutte contre une redevance insupportable et propre à mettre des existances en péril.

Charles Friderici, Conseiller national, Président central de l'Association suisse des transports routiers ASTAG, mit l'accent lors de son allocution d'ouverture sur l'importante fonction du transport routier pour la prospérité de notre pays. Le transport routier n'a jamais exigé de reconnaissance spéciale pour ses prestations, mais il attend pour le moins un minimum de respect de la part de ceux qui devraient nous gouverner pour le bien de la population.

Le Président des ROUTIERS SUISSES, Monsieur Ludwig Büchel, fustigea l'attitude incompréhensible des associations syndicales. Au contraire des réactions engendrées par la mégafusion des deux grandes banques, il est étonnant de constater que ni le PSD, ni les syndicats ne se sont intéressés à savoir combien de chômeurs l'introduction de la RPLP engendrerait. Au total, ce sont quatre fois plus d'emplois qui seraient mis en péril suite à la RPLP que suite à la rationalisation de la future United Bank of Switzerland.

Celui qui approuve la redevance poids lourds, vote contre les emplois en Suisse, déclara Christoph Blocher dans son allocution. Chacun devrait être conscient du fait qu'une augmentation des coûts de transport renchérira le prix des marchandises. La redevance ainsi approuvée est totalement irresponsable du point de vue de l'économie nationale, car aucun des pays avoisinants ne connaît de redevance analogue et d'un montant pareil.

Ulrich Giezendanner, Conseiller national, réfuta quant-à-lui l'allégation totalement erronée selon laquelle un rejet de la RPLP porterait atteinte à la conclusion des accords bilatéraux. C'est au contraire l'introduction de la RPLP qui compromettrait un accord possible avec l'UE, la RPLP n'étant pas une taxe de transit mais bien une redevance couvrant tout le territoire.



Association suisse
des transports routiers

Dialogue

Celui qui croit que l'UE est prête à payer une redevance multipliée à l'envie uniquement à cause des beaux paysages et des gens sympathiques se trompe lourdement.

Dans son allocution de clôture, Michel Crippa, Directeur de l'ASTAG, remercia tous les cercles et les personnalités parlementaires, économiques et des associations amies, qui appuient cette lutte contre la RPLP. Ce large soutien donne du courage et démontre clairement que ce combat contre la RPLP n'est pas motivé par des intérêts particuliers, mais qu'il s'agit bien là de préserver la place économique suisse d'une réduction insupportable et inutile de sa capacité concurrentielle.

L'ASTAG représente environ 4'600 entreprises suisses de transport routier et offre ainsi des prestations de service public tant dans le secteur du transport de personnes que dans celui des marchandises (véhicules utilitaires, autocars, taxis). Cela représente plus de 175'000 emplois.

Pour d'autres informations:

ASTAG Association suisse des transports routiers
Beat Schläfli, 031 370 85 85
Weissenbühlweg 3
3000 Berne 14

Weissenbühlweg 3
3000 Berne 14

Tél. 031 370 85 85
Fax 031 370 85 89

Embargo:
10.1.1998, 11.00 Uhr

Allocution de

Ulrich Giezendanner, Conseiller national

Le référendum contre la RPLP

10.1.1998

Le texte oral fait foi

Monsieur le Président,
 Cher Christoph Blocher,
 Mesdames, Messieurs,

Si nous comparons notre pays avec d'autres pays européens, nous constatons que la Suisse est peuplée de façon très décentralisée. Les régions limitrophes jouent ici un grand rôle. Si nous regardons les différents modes de transport, force nous est de constater que le transport routier remplit la tâche la **plus importante**, à savoir la distribution et l'enlèvement des déchets.

La topographie et la situation géographique des régions sont en grande partie le critère déterminant le mode de transport le plus adapté pour une desserte optimale. Le fait que le transport routier tient, dans ce contexte et avec une bonne longueur d'avance, la première place ne peut être décidé ni par les politiciens, ni par des experts du trafic „autonommes“.

Aujourd'hui, beaucoup de personnes travailleuses et consciencieuses de la branche transports et logistique et des industries de la branche automobile se sont réunies dans cette salle pour combattre une décision politique totalement erronée.

Permettez-moi une question provocatrice: Est-ce vraiment notre tâche à nous, chauffeurs, conductrices et entrepreneurs, de corriger cette erreur politique de la majorité du Conseil national et du Conseil des Etats?

Ne serait-ce pas plutôt ici et aujourd'hui le rôle des protecteurs des consommateurs, des utilisateurs des transports et des capitaines de l'industrie qui se font tant de soucis pour notre place économique?

Qui devra payer les coûts inhérent à cette **RPLP totalement insensée** si cette dernière entre en vigueur?

Les associations de protection des consommateurs auraient dû protester il y a fort longtemps déjà par l'entremise d'affiches afin d'attirer l'attention des ménagères sur le fait que chaque ménage dans notre pays devra bientôt payer environ **520 francs**, sans recevoir de contrepartie.

Les prix des transports en Suisse ont très fortement été mis sous pression ces dernières années. Encore et toujours, nos clients se plaignent des prix en vigueur qui font que l'industrie suisse n'est plus concurrentielle. Pourquoi ces personnes ne sont-elles pas présentes aujourd'hui? Est-il possible que les utilisateurs des transports ne sachent pas encore qu'avec **la RPLP prévue ils devront payer jusqu'à 50 % de plus?**

Où sont donc **les membres des gouvernements des régions périphériques?**

Quels sont les conseillers d'Etat présents aujourd'hui pour représenter ici l'Oberland bernois, le canton des Grisons, le Valais, le Tessin, la Suisse centrale ou le Jura?

Ce sont justement ces **régions** qui dépendent pratiquement à 100 % du transport de marchandises par la route. Imaginez la façon dont les gens du tourisme vont réclamer lorsque l'enlèvement des déchets des hôtels coûtera 30 % de plus et que la taxe pour les sacs poubelles augmentera d'un coup de 50 centimes.

Mesdames, Messieurs, notre peuple, et surtout les politiciens ne sont pas conscients du montant effectif de la RPLP. On parle en général de 2,5 à 3 centimes par tonne/kilomètre. **Que représentent 2, 5 ou 3 centimes**, les remarquerons-nous

vraiment? J'entends de telles questions à la table des habitués, chez mes proches, mais malheureusement également au sein de la branche et de l'industrie.

Que représentent 2,5 centimes par tonne/kilomètre pour un train routier suisse de 28 tonnes de poids total autorisé? Cela ne représente pas moins de **70 centimes par kilomètre parcouru**. Vous avez bien entendu, par kilomètre parcouru, que le camion soit chargé ou vide. En d'autres mots, cela veut dire **70'000 francs par an** pour un camion parcourant 100'000 km.

Les 40 tonnes doivent être autorisés en Suisse afin que l'UE soit à nouveau bien disposée à notre égard! Cette phrase est pratiquement quotidienne dans la bouche de certains sociaux-démocrates (ou devrait-on plutôt parler ici de socialistes?) Ce sont les mêmes socialistes qui, il y a peu d'années se sont prononcés contre les véhicules d'une largeur de 2,50 mètres. Ce sont également les mêmes socialistes qui, durant des décennies, ont jurés contre les 40 tonnes.

Et maintenant, ces romantiques rouges du trafic croient vraiment que l'on peut accorder à un 40 t l'accès en Suisse en le frappant d'un impôt de **frs 1.20 par kilomètre**. J'ai bien dit frs 1.20 par kilomètre. Ce prix au kilomètre se calcule sur la base du „tarif“ de 3 centimes par tonne/kilomètre. Ce taux préconisé m'arrache un sourire de compassion. Durant les discussions avec des fonctionnaires et des politiciens compétents à Bruxelles et au Luxembourg, il m'est clairement apparu que les membres de l'UE ne sont pas prêts à payer une redevance aussi abusive pour l'accès aux routes suisses. Cette **redevance insensée** représente pour un camion parcourant 100'000 kilomètres un **montant fiscal de frs 120'000.--**.

Chers participants, quel ne fut pas mon étonnement d'apprendre que le **VORORT**, l'Union suisse du commerce et de l'industrie repousse notre référendum. Les mêmes personnes qui parlent **de la menace pesant sur la place économique suisse**, les mêmes personnes qui informent continuellement que les coûts de production sont trop élevés en Suisse, semblent prêtes à déboursier à l'avenir Frs 120'000.- de plus par année pour chaque camion de 40 tonnes! On croit rêver!

Avec un argument totalement erroné, à savoir qu'un refus de la RPLP mettrait en cause les négociations bilatérales, le **Vorort se laisse atteler au char des socialistes**. Seulement, le fait est que cette union économique si importante se laisse, elle-aussi conseiller par un brave et gentil fonctionnaire totalement étranger au transport utilitaire en Europe! Les accords bilatéraux sont effectivement **menacés, mais uniquement si cette RPLP utopique entre en vigueur**. Nous savons tous que dans quelques années, l'Europe envisage l'introduction d'une „Eurovignette“ pour les poids lourds. Certains pays connaissent déjà cette vignette. Le prix s'élève cependant à environ DM 2500.--. Si le Vorort croit que les expéditeurs européens seront prêts à déboursier une somme multipliée à l'envie pour rouler en Suisse, et tout cela à cause des beaux paysages et des sympathiques habitants, alors il ne me reste qu'à hocher la tête avec compassion. Cependant, je crois fermement que le Vorort lui-aussi reprendra ses esprits et constatera certainement que nous sommes victimes de faux arguments.

Hier, j'ai lu dans la presse que, durant l'année dernière, la Suisse a été confrontée à la **plus haute moyenne de chômeurs, et ce, depuis des décennies**. **L'objectif principal** devrait donc se résumer à cela: **conserver et créer des emplois**. C'est ainsi que parle le Conseil fédéral et bien des **politiciens qui aimeraient tellement plaire au peuple**.

Le fait que **l'introduction de la RPLP** mettrait plus de **30'000 emplois** en danger est gardé sous silence.

30'000 emplois qui, par suite de l'introduction de cette fatale RPLP, seraient **transférés à l'étranger**, voilà qui est totalement irresponsable. Regardez dans cette salle, chaque sixième d'entre-vous devrait s'accomoder du fait que son travail risque d'être repris par un collègue étranger.

Nous sommes tous concernés, **concernés de façon vitale**. Si la haute politique ne prend pas ses responsabilités, notre branche se doit de prendre la place des politiciens. **Nous devons informer notre population.**

Un mot encore sur **les rapports entre le transport routier et le transport ferroviaire**. Le fait est que les politiciens, surtout eux, croient que la RPLP aura un caractère incitatif, et que le renchérissement massif des transports routiers aurait pour effet un transfert de la route au rail. Nous avons déjà **succombé** à cette **idée erronée en 1984** lors de l'introduction de la redevance forfaitaire pour les poids lourds. Chaque professionnel sait que, suite à l'augmentation du poids total de 28 à 40 tonnes, bien des chargements passeront du rail à la route, avec ou sans RPLP.

Je suis donc très heureux de constater que bien des transporteurs en Suisse recherchent une collaboration avec les chemins de fer. **Il est totalement absurde de se combattre mutuellement**. Notre objectif principal doit consister à conserver **les emplois du transport routier et du rail**. Je vous demande donc de rester absolument correct envers les cheminots. J'en appelle également au personnel du rail afin qu'il ne pense pas uniquement à court terme. Ce n'est que grâce à des efforts communs qu'il nous sera possible d'offrir à notre pays une distribution et un enlèvement des déchets adaptés.

Chers collègues, **les politiciens n'ont pas été à la hauteur**, la majorité des politiciens nous a abandonnés. Il y a longtemps qu'ils ne sont plus conscients de l'importance de notre branche.

Relevons donc nous-mêmes le défi. **Engageons-nous** comme nous ne l'avons encore jamais fait pour récolter des signatures pour le référendum. Dans l'histoire de la Confédération, les charretiers, les chauffeurs, etc, sont connus comme des gens au grand coeur, consciencieux, bien que parfois un peu rudes. Nous pouvons et devons être à nouveau fiers de notre profession. Défendons donc notre cause de toutes nos forces pour une Suisse saine. N'oublions cependant jamais, lors de ce combat, de respecter les règles et de ne jamais devenir grossiers ou même passibles de sanctions.

Je suis persuadé que nous serons à même, avec de gros efforts et avec la correction nécessaire, de faire comprendre à notre population la catastrophe qui nous menace.

Embargo:
10.1.1998, 11.00 h

Allocution
de
Ludwig Büchel
Président central
LES ROUTIERS SUISSES

Le référendum contre la RPLP

- Le texte oral fait foi -

Pourquoi discutons-nous sur la RPLP?

Pourquoi cette RPLP nous concerne t-elle, nous les chauffeurs professionnels?

De quelle manière cette RPLP nous concerne t-elle?

La RPLP est un impôt de consommation payé par nous tous lors d'un achat, puisque chaque kilo d'un quelconque produit est une fois ou l'autre transporté par camion. C'est ainsi que nous les Suisses ainsi que nos touristes devront financer la construction du siècle (le touriste ne se plaint-il pas des prix déjà très élevés en Suisse?), soit les NLFA que nous avons imposées à l'Union Européenne dans le but de protéger notre petit jardin suisse. Il s'agit-là d'un petit pot-de-vin destiné à protéger notre petit jardin bien entretenu et bien soigné des gros méchants camions en provenance d'Europe. Par l'entremise du rail, nous voulons protéger notre jardinet intouché et construisons de ce fait plus volontiers deux tunnels ferroviaires, dans le but de transporter ces poids lourds indésirables sur des trains. L'argent ne devrait jouer aucun rôle, selon les dires, puisque les investissements seront autofinancés dans quelques années par les transports effectués. C'est ainsi que l'on fait passer les tunnels lors de la campagne en vue de la votation. Or, le Gouvernement constate soudain, après que le peuple eut donné son aval à la construction, que les calculs sont faux. Une étude le dévoile. Le transport sur chemin de fer ne sera jamais rentable. Il n'est donc pas possible d'acheter la bonne volonté de l'Europe avec les ressources financières disponibles.

Le jardinier en chef très finaud se retire alors dans sa petite cabane de jardin et réfléchit intensément. Par chance, il repense soudain à un nouvel impôt. En effet, la redevance que ses compatriotes lui ont offerte il y a peu dans le but d'imposer les méchants camions vient à point nommé. Il constate néanmoins que le nombre des camions dans son propre pays n'est pas suffisant pour faire rentrer les sommes nécessaires. Un duc ingénieux - (Herzog en allemand!) - lui présente la solution idéale. Pourquoi ne pas augmenter tout simplement le poids total des camions afin de permettre aux véhicules lourds européens d'utiliser l'axe de transit et de les contraindre ainsi à participer au financement! Nous devons de toute manière accepter tôt ou tard les exigences de nos voisins relatives au poids. L'augmentation du poids total entraîne un gain de productivité qui justifie un impôt encore plus élevé et le nombre des camions augmente. Grâce à cela, le trou financier de 34'000 millions de francs peut être comblé, et les trous dans les montagnes peuvent être creusés.

Quelles en sont les répercussions dans l'optique des ROUTIERS SUISSES?

La Suisse connaît depuis 1985 une redevance forfaitaire sur le trafic poids lourds. L'expérience faite lors de l'introduction de cet impôt nous montre que notre branche a déjà perdu, par cela, 30'000 emplois. Des grandes et même des moyennes entreprises installent en série des filiales au Luxembourg, en Belgique et dans d'autres pays européens. En effet, un transport peut tout aussi bien être effectué de la Suisse dans un autre pays européen par ce biais.

Cette expérience me cause un profond soucis lorsque je vois la redevance liée aux prestations approuvée le 19 décembre 1997 par le parlement. Je suis persuadé que cette redevance va entraîner pour notre branche une nouvelle perte de 30'000 emplois, des emplois que le parlement veut sacrifier pour financer un projet ferroviaire aux dimensions gigantesques, dont personne n'exigeait cette ampleur. Selon moi, les politiciens font fausse route. Prenons comme exemple le salaire moyen d'un chauffeur, soit frs 3'500.--. Ce n'est certainement pas un salaire royal. Si ce chauffeur devient chômeur, il recevra en tant que père de famille 80 %, soit frs. 2'800.--. Avec 30'000 chômeurs, cela représente des dépenses supplémentaires pour les caisses de chômage de 84 millions de francs suisses par mois et correspond donc à un trou annuel de 1'092 millions de francs. Ce chiffre représente un 7ème du déficit budgétaire 1998, lequel s'élève déjà à frs. 7'800'000.--.

La RPLP creusera un trou annuel d'environ frs 500.- dans la caisse de chaque ménage. Dans la caisse de chômage, elle engendrera un trou de près de frs 400.-- par salarié. Une fois ou l'autre, l'Etat sera bien obligé de trouver du matériel pour combler ce trou. En règle générale, il procède alors à une augmentation du pourcentage retenu sur les salaires pour la caisse de chômage.

Qu'est-ce qui me permet de formuler de telles déclarations?

Malgré les affirmations du Conseiller fédéral Moritz Leuenberger lors d'une interview parue dans le journal de notre association SWISS CAMION, la RPLP n'aura rien de commun avec la redevance poids lourds européenne. Sa déclaration selon laquelle le renchérissement se fera sentir dans tous les pays européens de la même manière est donc fortement mise en doute. C'est pourquoi il sera pratiquement impossible de contrer l'exode des grandes entreprises à l'étranger. Nos voisins remercieront Monsieur Leuenberger, lorsque les entreprises de transport suisses établiront leur filiale dans les régions frontalières. Prenez l'exemple de la maison IKEA qui livre quotidiennement une grande partie de ses marchandises de St. Louis (France) à ses filiales réparties dans toute la Suisse. Nos places de travail sont mobiles et peuvent donc sans problème être déplacées.

Vous pouvez naturellement rétorquer que pour le trajet effectué en Suisse, il faudra tout de même s'acquitter de la RPLP. Songez cependant au fait que, par exemple, il n'est pas nécessaire d'investir dans un coûteux compteur kilométrique électronique. Et il existe encore un bon nombre d'aspects qui n'ont pas été pris en considération.

Il est vrai que les transporteurs suisses devront s'acquitter trimestriellement de cette redevance. Pour ce faire, les kilomètres parcourus en Suisse seront recensés. Le transporteur servira donc de banque à l'Etat, puisqu'il doit attendre l'argent versé par ses clients. Un chauffeur sous contrat devra payer pour un camion environ frs 15'750.- par trimestre. Une petite entreprise avec 3 véhicules verse dans les mêmes conditions la somme de frs 47'250.--. Je me demande alors quel institut de crédit financera cette avance alors qu'il n'y a pratiquement plus d'argent pour financer l'achat d'un camion. Il est certain que l'entrepreneur n'obtiendra pas cette argent d'une banque.

L'Etat ne veut pas non plus savoir si un client est solvable. Dans le cas contraire, cette redevance poids lourds reste à la charge du chauffeur sous contrat ou de l'entrepreneur. L'administration des finances compte, quant-à-elle, sur des versements ponctuels.

Quelles en seront les répercussions?

Les petites entreprises seront dans l'impossibilité de tenir longtemps un rôle d'institut de crédit pour la Confédération. Elles tomberont comme des mouches et un emploi après l'autre sera supprimé. Cela ne se fera pas en une fois, mais à coup de 10 à 20 emplois. Sont à ajouter les suppressions d'emplois dans les garages, les carrosseries, les administrations, etc., qui dépendent directement de la branche des transports. Le total de tous ces emplois supprimés sera au minimum quatre fois plus important que le nombre d'emplois supprimés suite à la rationalisation de la future United Bank of Switzerland.

Cependant, contrairement à la mégafusion entre deux grandes banques, il est étonnant de constater que ni le parti socialiste, ni les syndicats ne sont intéressés à savoir combien de chauffeurs deviendront chômeurs. Dans notre branche, une réduction de l'emploi ne doit pas considéré du point de vue social, mais du point de vue écologique. Les représentants de la classe des travailleurs, nos représentants au parlement, ont, le 19 décembre 1997, accepté la RPLP comme un seul homme, peut-être dans l'optique des prochaines élections, également régionales.

Lors de la conquête de l'Amérique, les cows boys prétendaient que seul un indien mort est un bon indien. Actuellement cette phrase est adaptée de la façon suivante: seul un chauffeur sans emploi est un bon chauffeur!

Par contre, les 7'000 employés bancaires valent bien une session extraordinaire du parlement aux yeus du PS. De plus, à cause de cette mégafusion, un nouvel impôt devrait être proposé!

La fédération suisse des consommateurs a incité les clients des banques concernées à liquider leurs comptes. Malheureusement, j'attends toujours le mot d'ordre de cette fédération, incitant les entreprises à liquider leur domicile fiscal en Suisse!

Une fois de plus, se sont les „grands“ qui en profiteront, car ils deviendront encore plus grands dans notre pays. En effet, ils ont la possibilité en s'installant à l'étranger, de conserver des coûts administratifs aussi bas que possible et de pouvoir renoncer à l'installation d'un compteur kilométrique électronique. Ils peuvent ainsi amasser l'argent nécessaire pour payer cette redevance. En acceptant cette RPLP, le PS accepte tout ce qu'il combat par ailleurs.

Une revue syndicale exigeait, dans son numéro suivant la publication de la fusion des deux grandes banques, un plus grand sens des responsabilités sociales de la part de ceux qui suppriment des emplois. C'est exactement ce que j'attends du Peuple suisse lors de la votation sur la RPLP et ce que j'aurais désiré entendre de la part du PS et des syndicats.

Il ne nous reste qu'une seule solution, s'aider soi-même. Nous relevons le difficile défi de convaincre nos concitoyens de l'importance vitale de notre combat. Pour ce faire, maintenant et à l'avenir, vous pouvez compter sur l'appui de votre association LES ROUTIERS SUISSES. Par l'entremise de notre publication officielle SWISS CAMION, tous les membres recevront dans la prochaine édition un bref argumentaire à conserver. Cette lutte va être dure, mais je me réjouis de relever le défi.

En résumé, la RPLP sous la forme préconisée est une tueuse d'emplois. Elle servira uniquement à financer un objet de luxe insensé, que la Suisse n'a jamais exigé sous cette forme. Pour nous, il ne s'agit pas uniquement d'un montant de frs 500.-- de plus ou de moins dans la caisse du ménage, il s'agit de notre gagne-pain!

Je vous invite donc instamment à prendre vos responsabilités. Collectez des signatures auprès de votre famille, de vos amis, et dans le cadre de votre travail, auprès des clients. Donnez le bon exemple et participez activement à la prochaine votation, afin d'assurer notre existence future.

Embargo:
10.1.1998, 11.00 Uhr

Allocution de

Charles Friderici

Président central ASTAG

Le référendum contre la RPLP

10.1.1998

Le texte oral fait foi

Mesdames,
Messieurs,
Chers collègues et amis,

Jusqu'à ce jour, je n'ai jamais eu l'occasion de m'adresser à une assistance aussi nombreuse et je vous remercie de vous être déplacé en nombre dans des circonstances que j'aurais préférées plus réjouissantes.

Avant d'entrer dans le vif du sujet qui nous réuni ici aujourd'hui, vous me permettrez de saluer nos nombreux invités, les membres du comité référendaire présents et les personnalités qui se sont déplacées à Berne pour venir soutenir notre action.

Monsieur le Conseiller national Christoph Blocher,
Monsieur le Conseiller national Ulrich Giezendanner,
... (autres personnalités politiques),
Monsieur Ludwig Büchel, Président des Routiers Suisses,
... (autres présidents d'associations et membres de la FRS),
Monsieur Jean-François Tosetti, Directeur du Centre Patronal,
Lausanne,
... (représentants des associations),

Mesdames et Messieurs les représentants de la presse qui nous feront l'honneur de rapporter les échos de cette manifestation dans leurs différents journaux.

C'est également avec joie que je salue les nombreux amis des Routiers Suisses qui sont venus aujourd'hui, avec leur président, prouver à la Suisse toute entière, mais surtout à la majorité du monde politique fédéral, que la grande famille des professionnels de la route existe et qu'elle se retrouve chaque fois plus unie lorsque son existence est mise en danger.

Chers amis des Routiers Suisses, ce n'est pas un Conseiller national qui s'adresse à vous en ce jour, mais l'un des vôtres, un homme qui a connu pendant sept ans votre métier et ses aléas au volant d'un poids lourd; un homme qui a apprécié votre amitié, votre dévouement et votre sens du devoir dans des circonstances souvent difficiles, lorsqu'il faut satisfaire une clientèle toujours plus exigeante et parfois bien ingrate; enfin un homme appelé à la présidence de votre association patronale en 1991, à une époque où nous pressentions déjà que nous devrions nous battre pour faire reconnaître notre profession.

Je vous l'ai dit, j'aurais préféré vous retrouver en d'autres circonstances, afin de fêter un événement heureux. Peut-être aurons-nous un jour la joie de nous revoir aussi nombreux, plus tard, pour célébrer des succès que nous appelons tous de nos vœux.

Espérons simplement que la manifestation de ce jour ne sera pas la dernière au cours de laquelle nous pourrons apparaître comme une force vive de la nation, comme un élément moteur de notre économie, enfin comme le lien qui unit tous les Suisses. Nous constatons malheureusement que ces derniers n'ont pas pleinement conscience des services que vous tous, et tous les collègues qui n'ont pas pu se joindre à nous aujourd'hui, rendez à la collectivité.

A l'heure où les employés des services publics revendiquent, parfois avec raison, mais souvent à tort, le maintien de privilèges obtenus en des temps meilleurs, vous continuez à assurer un service de base souvent plus performant, accompli dans des conditions moins gratifiantes, sans en appeler constamment à la reconnaissance publique pour le travail accompli.

Vous estimez à raison que vous êtes membres d'une collectivité et que vous mener à bien, dans votre âme et conscience, des tâches aussi essentielles pour la collectivité que celles accomplies par votre médecin, votre boulanger, votre mécanicien ou toute autre personne de votre entourage qui oeuvrent, avec vous, au bien-être de la nation.

Jusqu'à ce jour, vous n'avez pas demandé une reconnaissance particulière de votre travail quotidien, parfois et même souvent accompli dans des conditions particulièrement éprouvantes, mais vous exigez en retour un minimum de respect de la part des autorités qui sont censées gouverner ce pays pour le bien de ses habitants.

La cause qui nous amène ici en ce début d'année 1998 est la preuve flagrante qu'un quarteron d'idéologues ont pris le pouvoir au Département fédéral des Transports, des Communications et de l'Energie, auquel le Conseil fédéral a ajouté 317 fonctionnaires depuis le 1^{er} janvier de cette année, à savoir les employés de l'Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage. Cette fusion d'activités contradictoires promet d'ores et déjà de futurs affrontements dans le domaine de la politique des transports et plus généralement dans celui de la politique économique.

Comme je vous l'ai dit, ce n'est pas le Conseiller national qui s'adresse à vous, mais le président de l'ASTAG, l'Association suisse des transporteurs routiers, l'homme chargé il y a bientôt sept ans de rassembler les forces de notre profession.

En ce jour important, je demande votre aide, car j'en ai besoin pour conduire une bataille contre des idéologues qui, non seulement ne veulent pas comprendre l'importance des services que nous rendons à la collectivité, mais qui les méprisent, qui dénigrent votre travail et celui de vos collègues.

Nous devons nous battre contre une majorité du monde politique helvétique qui n'ose pas prendre leur part de responsabilités et qui veulent vous transformer en collecteurs d'impôts, en percepteurs, avec toute la connotation arrogante de ce terme.

Je compte sur vous, Mesdames et Messieurs, pour faire comprendre à votre entourage, à vos amis, à vos clients, que ce n'est pas les transporteurs qui devront passer à la caisse, mais que ce sont eux, les consommateurs qui paieront la facture finale.

En effet, si le montant de la redevance poids lourds liée aux prestations ne semble pas très élevée, 3 centimes par tonne et par kilomètre parcouru, cela représente malgré tout un montant annuel total de 1,8 milliard de francs, sur lequel la Confédération encaissera encore 120 millions de francs au titre de la taxe à la valeur ajoutée.

Cette augmentation du coût de la vie représentera une charge annuelle supplémentaire d'environ 500 francs pour chaque ménage de notre pays.

Comment en est-on arrivé à cette aberration ?

Il y a quatre raisons principales :

1. En date du 20 février 1994, le peuple et les cantons suisses acceptaient de transformer l'actuelle taxe sur les poids lourds forfaitaire en une redevance perçue selon les prestations et, dans la foulée, ils adoptaient du bout des lèvres l'initiative dite "des Alpes" qui ordonnait clairement au Conseil fédéral d'interdire le transit de marchandises par la route de frontière à frontière à travers les Alpes.
2. Le Conseil fédéral se trouvait dès lors dans l'impossibilité de respecter les accords internationaux antérieurs relatifs au transport et devait recourir à des subterfuges inconstitutionnels pour détourner une volonté populaire clairement exprimée sur des textes précis. Or, ces textes sont formels, il s'agit d'une part de couvrir d'éventuelles charges non couvertes par le trafic routier utilitaire et, d'autre part, d'interdire le transit de camions étrangers à travers les Alpes.

3. Pour résoudre la quadrature du cercle, le Conseil fédéral a proposé de détourner le produit de l'actuelle redevance poids lourds forfaitaire et de la future redevance liée aux prestations au profit d'investissements disproportionnés et, pour une large part, inutiles. Ces investissements dans des tunnels sous les Alpes sont en tout point comparables à ceux de ce potentat africain qui construisit en son temps la cathédrale de Yamoussoukro.
4. En dernier lieu, alors qu'il se trouvait dans l'impossibilité d'interdire le transit de véhicules lourds de l'Union Européenne à travers notre pays, le Conseil fédéral veut faire payer l'entier des infrastructures ferroviaires au peuple suisse et en plus subventionner le transport des marchandises par rail.

Résultat :

Les consommateurs et la place économique helvétiques devront s'acquitter d'un nouvel impôt, provisoirement estimé à 1,8 milliards de francs par an, pour offrir pratiquement gratuitement le transit des marchandises à travers notre pays.

En conclusion de ce bref tour d'horizon qui sera complété par les exposés de Messieurs Ludwig Büchel, Ulrich Giezendanner et Christoph Blocher, j'aimerais démolir ici quelques mythes développés par les adversaires du trafic routier, et largement relayés par le Conseil fédéral :

Nous ne sommes pas contre la redevance poids lourds liée aux prestations, acceptée par le peuple le 20 février 1994, mais opposé à une multiplication de l'actuelle taxe poids lourds forfaitaire par 20, voire même par 30, ce qui mettrait en danger plus de 20'000 emplois dans l'industrie suisse.

Le référendum contre la redevance poids lourds liée aux prestations ne met pas en péril les négociations bilatérales avec l'Union Européenne. Bien au contraire, c'est l'aberrante politique suisse des transports et l'adoption de l'initiative des Alpes qui ont contribué aux difficultés que nous connaissons dans ce domaine.

En refusant cette redevance poids lourds liée aux prestations, disproportionnée et irresponsable, le peuple remettrait en question à la fois des investissements somptuaires et une politique suisse des transports en complet désaccord avec la politique commune des transports de l'Union Européenne.

Aux personnes qui vous feront cette remarque, en précisant que le Vorort, l'organisation faïtière des grandes industries suisses défend la redevance poids lourds liée aux prestations, vous pourrez toujours rétorquer que vous êtes soucieux d'une économie nationale basée sur un 95 % de petites et moyennes entreprises (PME), qui créent des emplois. Alors que la plupart des grandes entreprises suisses ne cesse de délocaliser la production à l'étranger et, de ce fait, allongent la liste des sans emplois.

En tenant ce langage, nous faisons preuve de cohérence dans une action que nous pouvons engager la tête haute, car ceux qui nous critiquent aujourd'hui seront certainement de ceux qui ne voudront pas acquitter la facture demain.

Pour terminer, Mesdames et Messieurs, chauffeurs, indépendants et chefs d'entreprises, je vous demande de resserrer les rangs, d'engager cette action avec toute la détermination voulue, et surtout, d'encourager tous les chauffeurs qui ne font pas encore partie des Routiers Suisses à demander leur adhésion afin de défendre leur emploi et à toutes les entreprises qui n'en font pas encore partie, de rejoindre l'ASTAG, qui défend à la fois leurs intérêts et ceux de leur principal client, le consommateur.

Embargo:
10.1.1998, 11.00 Uhr

Allocution de
Michel Crippa
Directeur ASTAG

Le référendum contre la RPLP

10.1.1998

Le texte oral fait foi

Chers invités,
Chers membres des ROUTIERS et de l'ASTAG,

Que va-t-il se passer?

Le délai imparti pour le référendum court déjà depuis le 31.12.1997. Durant une période de 100 jours, soit jusqu'au **10 avril 1998**, ce sont au minimum **50'000 signatures valables et authentifiées** qui doivent être déposées après de la Chancellerie fédérale.

L'expérience démontre que l'authentification des signatures sur les cartes de référendum par les administrations communales prend un temps relativement long. Nos objectifs doivent donc être les suivants:

- réunir jusqu'à **fin février 1998 au plus tard** le nombre de signatures requises
- **ne pas se contenter des 50'000 signatures**, mais essayer d'obtenir une réserve suffisante.

La balle est dès maintenant dans votre camp! Vous devez vous engager personnellement pour récolter des signatures, chez vous, auprès de vos collaboratrices et collaborateurs, au sein de vos sociétés et des cercles politiques, auprès de vos parents et de vos proches, auprès de vos clients et fournisseurs.

Il va de soi que nous participerons activement à cette collecte de signatures. En collaboration avec les responsables RP des sections de l'ASTAG, nous avons, hier en fin d'après-midi, fait le tour des possibilités qu'il s'agit d'utiliser sur le plan local, afin de gagner **monsieur et madame tout le monde** à notre cause et de les engager à signer ce référendum. En effet, et cela est un point très important, chaque personne que l'on informe aujourd'hui déjà sur les répercussions de la RPLP et qui signe le référendum est un allié potentiel pour la lutte en vue des votations et dès lors également aux urnes.

Nous avons besoin de vous pour étayer largement ce référendum au sein de la population. Plus nous aurons de signatures authentifiées, plus forts nous serons lors de la campagne en vue de la votation sur la RPLP.

Les premières signatures récoltées au moyen de la carte se trouvant dans le sac plastique qui vous a été distribué à l'entrée peuvent être immédiatement jetées dans les urnes à disposition au fond de la salle. Je vous prie de tenir compte des points suivants:

- Veillez à ce que seules des personnes domiciliées dans la **même commune politique** et ayant le droit de vote **signe sur une même carte**

- N'économisez pas les cartes de signatures. Renvoyez-nous immédiatement les cartes qui ne sont que partiellement remplies, c'est-à-dire sur lesquelles figurent de 1 à 4 signatures. Chaque signature compte!
- N'hésitez pas à demander auprès de l'ASTAG des **cartes de signatures supplémentaires**. Distribuez également à vos collègues des cartes de signatures vides en les priant de bien vouloir participer à la récolte des signatures.

Des cartes de signatures supplémentaires vous parviendront par la poste au début de la semaine prochaine. L'ASTAG, à commencer par la centrale téléphonique (Mme Stenzel) jusqu'à votre serviteur, se tient à votre entière disposition pour des renseignements complémentaires.

Permettez-nous néanmoins de vous faire un aveu. Jamais la branche des transports, c'est-à-dire l'ASTAG et les ROUTIERS SUISSSES n'ont lancé et mené un référendum à terme. Nous tenons ici à remercier toutes les personnalités du parlement (Conseil national et Conseil des Etats), de l'économie et des associations amies (ACS, FRS, UP, UPSA, USCI,) de leur soutien spontané. Nous apprécions ce soutien à sa juste valeur et ne manquerons pas de le signaler.

Ce référendum avec toutes les mesures nécessaires coûte toutefois de l'**argent**. Nous serons donc dans l'obligation de faire appel ces prochains jours à votre générosité. Nous sommes persuadés - et le nombre impressionnant de participants aujourd'hui nous confirme dans cette idée - que nous pouvons compter sur votre solidarité et celle de la branche également dans ce domaine!

Le référendum n'est cependant que la première démarche devant permettre au peuple de donner son avis sur cette redevance exagérée. La votation populaire s'y rapportant devrait avoir lieu en été ou en automne 1998.

La votation sur les NLFA prévoyant un financement de 75 % par les usagers de la route suivra! La lutte décisive se concentre maintenant et dans un premier temps sur la RPLP.

Peut-on gagner cette bataille? Selon nous, la question reste ouverte et impossible n'est pas français!

Néanmoins, en tant

- qu'entrepreneur
- que chauffeur professionnel
- que chauffeur indépendant
- que collaborateur
- que client
- que politicien responsable
- que monsieur et madame tout le monde

nous ne pouvons en aucun cas risquer d'encourir le reproche de n'avoir rien entrepris, ou en d'autres termes

- nous devons tout mettre en oeuvre par un engagement **personnel, financier et en temps** afin d'anéantir une RPLP mortelle pour l'économie suisse et par conséquent pour vos entreprises et vos emplois.

Mesdames, Messieurs,

Il en va de l'existence

- de notre économie
- de votre entreprise
- des emplois directement ou indirectement impliqués
- des petites et moyennes entreprises (PME) qui sont le noyau de notre économie et une des particularités de la branche des transports par la route.

La phrase „ d'une manière ou d'une autre, on trouvera une solution“ que l'on entend si souvent dans nos rangs est obsolète! Avec la RPLP, le passage à l'office des faillites resp. au bureau du chômage est programmé pour tous ceux qui seront dans l'impossibilité de répercuter cette redevance exorbitante sur leur clientèle.

Nous faisons donc appel à

- votre solidarité
- votre engagement personnel
- votre engagement financier

et comptons sur votre dynamisme et sur votre entregent d'entrepreneur lors de la collecte des signatures nécessaires. Le temps nous est compté - fin février approche!

Nous comptons sur vous et travaillons pour vous!

Aperçu des taxes routières en Suisse

1. Idées directrices et état des projets

1.1 Redevance poids lourds liée aux prestations (selon le projet du Conseil fédéral)

- au maximum 3 centimes par kilomètre parcouru et par tonne du poids total autorisé (soit pour un 40 tonnes 1,20 francs par kilomètre parcouru, également à vide!)
 - s'applique au transport de personnes et de marchandises à partir de 3,5 t de poids total
 - couvre toutes les routes
 - concerne tous les transports internes, d'importation, d'exportation ainsi que de transit
 - valable dès 2001 (taux maximaux dès 2005)
- ⇒ référendum au printemps 1998; votation populaire vraisemblablement en hiver 98/99

1.2 Taxe pour le transit des Alpes (selon la proposition du Conseil fédéral mise en consultation)

- entre 40 et 200 francs par passage des Alpes (différenciée selon le passage, indépendante du poids total)
 - s'applique au transport de marchandises dès 3,5 t de poids total autorisé
 - valable pour les quatre passages des Alpes; San Bernardino, Gothard, Simplon, Grand St. Bernard
 - concerne tout le trafic à travers les Alpes, trafic interne, d'importation, d'exportation et transit
 - valable dès 2001 (taux maximaux dès 2005)
- ⇒ Projet printemps 1998

1.3 „Taxe de transit“ (objet de négociations pour un accord bilatéral CH/UE)

- de 340 francs (base de discussion UE) à 600 francs (base de discussion CH) par parcours de transit entre Bâle et Chiasso; comprend implicitement l'introduction globale de la RPLP avec un taux de 3 centimes
 - s'applique aux transports de personnes et de marchandises dès 3,5 t de poids total autorisé
 - se compose d'une partie de la RPLP et éventuellement d'une partie TTA
 - valable dès 2001 (taux maximaux dès 2005); avant contingents/ taxes forfaitaires
- ⇒ Conclusion des négociations incertaine!

1.4 Remarques d'ordre général

La discussion relative à „la taxe de transit“ prioritaire dans les négociations entre la Suisse et l'UE ne doit pas cacher le fait que le renchérissement le plus important n'aura pas lieu dans le trafic de transit nord-sud, mais bien dans le trafic de transit est-ouest ainsi que dans le trafic interne et dans le trafic bilatéral. Chaque kilomètre parcouru en Suisse avec un camion de 40 tonnes - qu'il soit chargé ou qu'il roule à vide - sera dès 2005 frappé d'un impôt de 1.20 francs, qu'il s'agisse de transit, d'importation, d'exportation ou de trafic interne. Un trafic d'importation de St. Margrethen à Lausanne et retour (2 x 311 kilomètres) sera frappé d'une redevance de 750 francs, soit un montant plus élevé qu'un parcours de transit de Bâle à Chiasso représentant quant-à-lui 360 francs. Ce fait devrait avoir une certaine importance par rapport à l'autorisation de cabotage qui fait également partie des négociations bilatérales!

2. Quelques exemples de calcul

2.1 Routes de transit

Bâle - Chiasso	(nord-sud)	290 km	348 francs ¹ (+ TTA ²)
St. Margrethen - Genève	(est-ouest)	373 km	448 francs

2.2 Trafic d'importation/d'exportation I

Bâle - Lausanne - Bâle	2 x 181 km	434 francs
Bâle - Berne - Bâle	2 x 96 km	230 francs
St. Margrethen - Bellinzona - St. Margrethen	2 x 194 km	466 francs (+ TTA)
St. Margrethen - Lausanne - St. Margrethen	2 x 311 km	746 francs

2.3 Trafic d'importation/d'exportation II

Bâle - Lausanne - Lucerne - Bâle	457 km	548 francs
St. Margrethen - Bellinz.- Zurich - St- Margrethen	476 km	571 francs (+ 2 x TTA)

¹ Nombre de kilomètres parcourus en Suisse x 1,20 francs (taux dès 2005 pour les 40 tonnes)

² trafic à travers les Alpes

La redevance poids lourds liée aux prestations - une nouvelle charge pour l'économie suisse

Le 19 décembre 1997, date de l'adoption par les deux Chambres de la taxe poids lourds liée aux prestations (RPLP), restera dans l'histoire de l'économie suisse comme un jour noir - à condition bien sûr que le peuple approuve le projet en question.

A partir de l'an 2001, le trafic poids lourds sera taxé comme suit:

84 centimes/km pour un 28-tonnes et

1 fr. 20/km pour un 40-tonnes,

que le véhicule soit chargé ou non!

Cela signifie par exemple qu'au lieu de payer une redevance forfaitaire de 4000 francs par année pour un 28-tonnes, il faudra s'acquitter d'un montant annuel pouvant atteindre 70 000 francs (pour 80 000 km). Autrement dit: pour un parc véhicules de quinze camions, les prélèvements fiscaux liés à la RPLP avoisineront le million de francs!

Une telle charge ne peut évidemment être assumée par les transporteurs routiers. Suivant les branches, la RPLP pourrait entraîner un renchérissement du transport de 30 à 40%. D'après les estimations qui peuvent être faites aujourd'hui, la RPLP représente pour l'économie suisse (importations, exportations et transports intérieurs) une charge de 1,8 milliard de francs! Ces frais étant finalement mis au compte du consommateur, il en coûtera 500 francs l'an à chaque ménage!

Une telle ponction réduirait encore un peu plus notre capacité concurrentielle face à l'étranger. Des coûts de transport peu élevés - à prestation égale, les taxes routières seront sept fois plus élevées en Suisse que dans l'UE après l'introduction de la RPLP - offrent un réel avantage concurrentiel sur le plan international. Par ailleurs, il est évident que toute nouvelle taxation des ménages ne contribuera pas à revivifier la consommation intérieure.

Bien d'autres raisons parlent encore en défaveur du projet de RPLP. Rappelons que les régions de montagne et périphériques, situées à l'écart du réseau ferré, dépendent de la route pour leur approvisionnement. Quant à l'argument selon lequel un renchérissement du transport routier favoriserait automatiquement l'acheminement par rail, il a été formellement contesté par les usagers des transports. Le prix ne peut expliquer à lui seul la diminution, depuis des années, du transport par rail des marchandises. Le fait que la RPLP soit destinée à des investissements non adaptés à la demande, dans le domaine du rail (NLFA, Rail 2000, etc.) n'améliore pas l'image négative de ce projet. Pour tous ces motifs et d'autres encore (notamment les négociations bilatérales avec l'UE), la RPLP doit absolument être rejetée par le peuple suisse.

Comparaison des redevances poids lourds: la Suisse et l'UE empruntent des voies différentes ...

Taxe routière ¹		Suisse		UE	
Mode	actuel nouveau	Redevance forfaitaire Redevance liée aux prestations	actuel nouveau	Eurovignette forfaitaire Eurovignette, evt. selon 3 degrés standards écologistes	
Imputation des coûts	actuel nouveau	uniquement les coûts d'infrastructure coûts d'infrastructure + coûts externes	actuel nouveau	uniquement les coûts effectifs uniquement les coûts effectifs	
Application	actuel nouveau	couverture globale couverture globale	actuel nouveau	en fonction du trajet en fonction du trajet	
	actuel nouveau	dès 3,5 t de poids total; Transports de marchandises et personnes (TM, TP)	actuel nouveau	dès 12 t de poids total, uniquement le transport de marchandises (TM)	
	actuel nouveau	dès 3,5 t de poids total; Transports de marchandises et personnes (TM, TP)	actuel nouveau	dès 12 t de poids total, uniquement le transport de marchandises (TM)	
Montant (40 t, 80'000 km/an)	actuel nouveau	4'000 Frs 80'000 Frs	actuel nouveau		2'063 Frs. max: 2'370 Frs.²

Péages³

Mode	actuel nouveau	pour quelques exceptions (p.ex. pour le Grand St-Bernard) Taxe pour le transit des Alpes	actuel nouveau	e.a. en France et en Autriche „Clause des Alpes“ (Brenner, Mont-Blanc)	
Imputation des coûts	actuel nouveau	- Taxe incitative pour l'application de l'initiative des Alpes	actuel nouveau	uniquement les coûts d'infrastructure Coûts d'infrastructure et év, indemnisation pour zones sensibles	
Application	actuel nouveau	dès 3,5 t de poids total; TM/TP dès 3,5 t de poids total; TM/TP	actuel nouveau	dès 12 t de poids total; TM dès 12 t de poids total; TM	
Montant (40 t)	actuel nouveau	40 - 200 Frs.	actuel nouveau		175 bis 280 Frs. max. 272 Frs.

Redevances totales⁴

Montant (40 t, 80'000 km)	actuel nouveau	27'720 Frs. 106'220 Frs.	actuel nouveau		Ø 15'279 Frs. 15'639 Frs.
--------------------------------------	-------------------	---	-------------------	--	--

¹ Redevance poids lourds = taxe en fonction de la durée

² selon la proposition de la commission UE pour l'Euro 0

³ Péage = taxe en fonction du trajet

⁴ Y compris impôt pour véhicules à moteur et taxe sur les carburants

Pour de plus amples informations l'ASTAG se tient
volontiers à disposition (031 370 85 85).
Berne, le 9 juin 1997

Aperçu des répercussions de la RPLP et de l'augmentation du poids total calculées avec des taux différents

Version corrigée

	Taux	Charge par véhicule/km ¹	Equivalent sur le prix du diesel	Charge fiscale ³	Gain de productivité ⁴	Charge nette par ménage/année
UE	forfait 2'063 frs	04 centimes/km	1,45 fr./litre			
CH actuellement	forfait 4'000 frs	08 centimes/km	1,60fr./litre	174 millions de frs	0 francs	55 francs
CH avec RPLP/40t	0,2 centimes	08 centimes/km	1,60 fr./litre	174 millions de frs	250 millions de frs	J. 24 francs
	0,3 centimes	12 centimes/km	1,70 fr./litre	250 millions de frs	250 millions de frs	0 franc
	0,6 centimes	24 centimes/km	2,10 fr./litre	500 millions de frs	250 millions de frs	79 francs
	1,6 centimes	64 centimes/km	3,35 fr./litre	1'016 millions de frs	250 millions de frs	243 francs
	2,5 centimes	100 centimes/km	4,50 fr./litre	1'558 millions de frs	250 millions de frs	415 francs
	3,0 centimes	120 centimes/km	5,10 fr./litre	1'896 millions de frs	250 millions de frs	521 francs

1) 40-tonnes; 50'000 km/année

2) Consommation 32 litres/100 km

3) Calculs pour 2005; basés sur ECOPLAN, 1997

4) Calculs ASTAG, 1996

Pour de plus amples renseignements, l'ASTAG se tient volontiers à votre disposition (tél. 031 370 85 85)

Berne, octobre 1997 / bs