

Comité d'action suisse

pour une redevance sur le trafic des poids lourds

Service de presse, Case postale 36, 3000 Berne 16, tél. 031 / 44 46 66

---

Aux rédactions romandes

Berne, le 9 février 1984

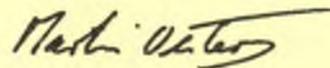
Mesdames,  
Messieurs,

1. Vous trouverez ci-joint un deuxième dossier de presse contenant:
  - un article de Jean-Claude Hennet (AST) sur les coûts sociaux du trafic des poids lourds
  - un texte concernant la nécessité de la taxe des poids lourds
  - un graphique montrant les coûts routiers des poids lourds de 1978 à 1981
  
2. A titre de préavis, (une invitation particulière vous parviendra) nous vous signalons qu'une conférence de presse aura lieu le 15 février à 10 h, au salon 2, 1er étage, du buffet de la gare, à Lausanne. MM. René Longet, conseiller national Genève, au nom de l'Institut de la vie; Jean-Claude Hennet, Delémont, pour l'Association suisse des transports et Michel Béguelin, de la Fédération suisse des cheminots (SEV) seront présents.

Avec nos remerciements, nous vous prions d'agréer, Mesdames et Messieurs, l'expression de nos sentiments distingués.

Comité d'action suisse pour une  
redevance sur le trafic des poids lourds

Le secrétaire



Martin Oester

Annexes ment.

Le trafic des poids lourds coûte cher à la collectivité.  
La taxe poids lourds constitue une correction nécessaire.

-----  
par Jean-Claude Hennet, secrétaire romand AST

D'après le dernier compte routier par catégories de véhicules (1981), le déficit des poids lourds s'élève à 208 millions de francs selon le compte capital et à 533 millions selon le compte de politique financière. Une étude commandée par l'ASTAG concluait au contraire à un bénéfice de 666 millions de francs tandis qu'une étude correspondante réalisée pour le compte de l'AST et de la SGU arrivait à un découvert se situant entre 400 et 600 millions de francs. De son côté, la LITRA a démontré comment certains coûts exclusivement imputables au trafic des poids lourds sont mis à la charge des automobilistes. Récemment enfin, l'administration fédérale a publié de nouveaux chiffres : le déficit des poids lourds se situe entre 200 et 500 millions de francs !

On comprendra dès lors que toute nouvelle affirmation exprimée avant le scrutin du 26 février et portant sur les méthodes de calcul du compte routier sera fortement sujette à caution.

Par ailleurs, toute cette querelle a jusqu'ici éclipsé un autre aspect étroitement lié aux coûts du trafic des poids lourds : celui de la prise en compte des coûts sociaux (congestion, accidents, bruit, pollution, vibrations). Or depuis plusieurs années, des efforts sont entrepris à divers niveaux en vue d'intégrer ces coûts dans la comptabilité des transports. Ainsi, on peut lire dans le rapport final CGST que "des études complémentaires sont indispensables pour parvenir à une évaluation précises de ces coûts".

En attendant, il est possible de se référer aux travaux réalisés par Gabriel Bouladon - ancien directeur des programmes à l'Institut Battelle de Genève - pour le compte de l'OCDE et de la CEMT \*. Les principaux coûts sociaux sont brièvement exposés

ci-dessous, avec une estimation de la somme imputable aux camions circulant dans notre pays.

Coût de la congestion (camions CH = 1 milliard de francs)

Il s'agit du coût du temps supplémentaire par rapport au temps de déplacement normal nécessaire aux autres usagers de la route du fait des encombrements imputables aux camions.

Coût des accidents (camions CH = 70 millions de francs)

Le coût social des accidents de la route s'obtient en retranchant du coût total des accidents la part qui est supportée par les assurances payées par les usagers.

Coût du bruit (camions CH = 200 millions)

Il représente, entre autres, le coût des maladies dues au bruit, certains travaux d'insonorisation, le versement d'indemnités pour perte de valeur.

Coût de la pollution (camions CH = 250 millions)

L'évaluation des dommages causés par la pollution des véhicules à moteur sur la santé, les bâtiments, la végétation, le tourisme, est très difficile. Mais combien coûteront les mesures de lutte contre le dépérissement des forêts ?

En résumé, les coûts sociaux annuels imputables au trafic des poids lourds dans notre pays - la liste ci-dessus n'est pas exhaustive - se situent entre 1,5 et 2 milliards de francs. Cela représente une somme annuelle moyenne de fr. 18'000 pour les camions légers (3,5 - 10 tonnes) et de fr. 31'000 pour les véhicules lourds (10 tonnes et plus). En regard de ces chiffres, la taxe poids lourds (entre 500 et 3'000 francs par année selon le poids) ne peut en aucun cas être considérée comme un impôt abusif.

Bientôt, les coûts sociaux seront inclus dans la comptabilité des transports. Dans cette optique-là également, une meilleure imposition du trafic des poids lourds est une nécessité.

-----  
\* Coûts et avantages des véhicules à moteur, rapport de base  
no 9 du séminaire 1979 OCDE/CEMT

Berne, le 9 février 1984

### La taxe poids lourds - une nécessité

re. Contrairement à ce que veulent faire croire les opposants à la taxe poids lourds sur laquelle le peuple devra se prononcer le 26 février prochain, les camions sont loin de couvrir leurs frais routiers. Pour ce fait, selon le compte routier, les camionneurs devraient payer entre 191 et 497 millions de francs supplémentaires. Or, avec la taxe poids lourds, on ne leur demande que 150 millions de francs. Et cette redevance ne sera perçue que pendant dix ans, dont 90 millions des camionneurs suisses.

Du compte routier 1981 il ressort que les véhicules lourds ne couvrent que 67 % des frais occasionnés. Il est donc tout à fait normal qu'ils soient mis à contribution.

Les organisations de camionneurs - l'un des groupes de pressions les mieux organisés en suisse - se battent comme des lions pour faire tomber cette petite taxe. Habiles, elles ont réussi, grâce à des expertises amicales ou complaisantes, à faire croire un instant que les camions payaient bien au-delà la totalité de leurs frais routiers. Avec les moyens financiers considérables de leur campagne, elles ont la possibilité de semer et d'entretenir le doute.

Or il est prouvé que des tronçons d'autoroutes et des oeuvres d'art, des ponts surtout, subissent de gros dommages en suite du trafic lourd. Après deux décennies, certains doivent être refait à grands frais. De ce fait, les déficits routiers vont encore augmenter.

La taxe poids lourds est tout à fait supportable. Cette redevance varie entre 500 francs et 3 000 francs par année pour un poids total supérieur à 19 tonnes pour camions et véhicules articulés et entre 500 francs et 1 500 francs pour les remorques, les dernières d'un poids total supérieur à 10 tonnes. Pour les autocars, une taxe forfaitaire de 500 francs est perçue.

Les opposants veulent en outre faire croire que l'introduction de la taxe poids lourds aura comme conséquence un renchérissement des marchandises transportées par route. Près de 50 000 camions et véhicules articulés lourds sont immatriculés dans notre pays. A cela s'ajoutent 5 500 autocars dont le poids excède 3,5 tonnes. Ensemble, ils parcourent quelque 2 milliards de kilomètres par an. En plus, on estime qu'en moyenne quelques 2 400 camions et véhicules articulés et 450 autocars sont entrés, ces dernières années, chaque jour en suisse en provenance de l'étranger. Ceux-ci seront taxé selon leur durée de séjour dans notre pays.

Après calcul, il s'avère que l'augmentation de l'index des prix à la consommation après introduction de la taxe poids lourds se situera à moins de 0,05 %. L'argument ne tient donc pas.

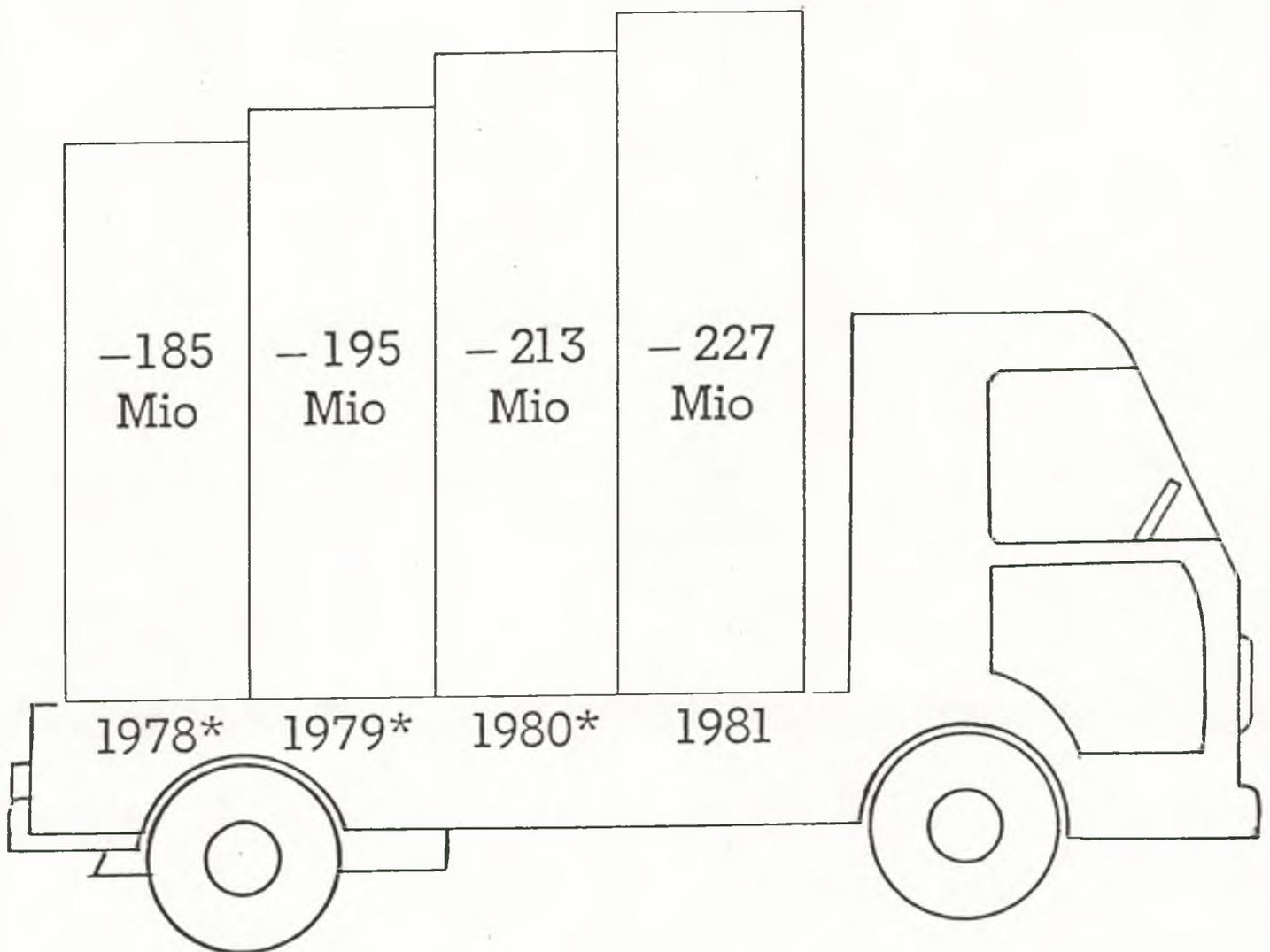
En plus, les opposants parlent de places de travail en danger. Ceci n'est pas le cas, car la marchandise devra toujours être transportée.

Et finalement, on veut aussi faire croire que les prix des voyages en autocars pour personnes âgées seraient augmentés. La modeste taxe de 500 francs forfaitaire n'aura certainement pas d'incidence en divisant la totalité des kilomètres parcourus et des personnes transportées.

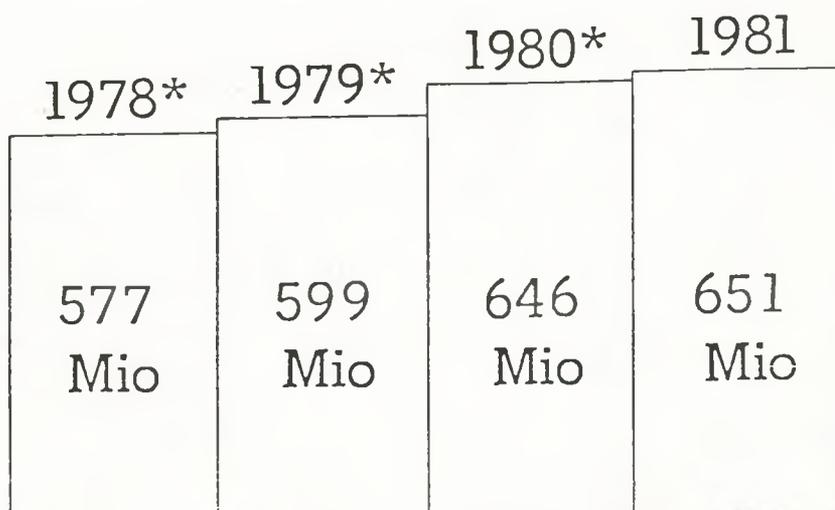
Et il faut considérer les effets sur l'environnement. Depuis 1960 (début de la construction des autoroutes), le transport des marchandises par route s'est quadruplé, tandis que le chemin de fer n'enregistre qu'une augmentation d'un tiers pour le trafic marchandises. Freiner cette évolution correspond donc aux efforts fournis pour la protection de l'environnement et des sites.

# QUE COÛTE LE TRAFIC DES POIDS LOURDS?

▷ Déficit annuel selon le compte routier officiel.



▷ Evolution des coûts routiers provoqués par les poids lourds.



Ces chiffres sont tirés du compte routier par catégories 1978-1981 (office fédéral des statistiques).

\* valeurs corrigées conformément au compte routier 1981