

COMITE ROMAND CONTRE DE NOUVEAUX IMPOTS ROUTIERS

Resp. A. Oggier
Case postale 2721
3001 Berne

Berne, le 10 février 1984

Aux Rédacteurs des journaux
de Suisse romande

Objet: Votation du 26 février contre de
nouveaux impôts routiers

Mesdames,
Messieurs,

Nous vous envoyons ci-joint la 4e livraison de notre service de presse. La date de la votation approche. Nous vous remercions d'ores et déjà pour votre collaboration à l'information du public sur les inconvénients des nouveaux impôts routiers que demande la Confédération.

Avec mes meilleures salutations.


A. Oggier

RAIL-ROUTE: UNE FAUSSE GUERRE

Pour alimenter leur campagne, les "pro taxe poids lourds" ne craignent pas d'utiliser des arguments erronés mettant en concurrence transport privé et transport public, se basant sur un compte routier en réexamen et tournant autour du spectre de la pollution. Pour y voir plus clair reprenons chacun de ces points.

La bataille entre le rail et la route est une fausse guerre, et ce n'est pas en imposant les poids lourds que l'on va réduire le déficit des CFF. D'ailleurs, les reproches formulés à l'égard de la route sont infondés, car sur les 300 millions de tonnes de marchandises transportées par la route, seules 10 millions pourraient l'être aussi par le rail. Le Conseil fédéral en est conscient d'ailleurs, puisque dans son message de janvier 1980 il indique: "... si l'on admet qu'un quart - soit environ 2,5 millions de tonnes - pourrait passer au chemin de fer, cela ne constituerait que le 1 % du tonnage acheminé par la route..."

Toutes les expertises prouvent que les transports publics ne peuvent absorber ni le trafic de transit Nord-Sud, ni le trafic interne.

Pour le trafic de transit, le recul des CFF provient du cours trop élevé du franc suisse, de l'incapacité de garantir un niveau élevé de transports, du dédouanement trop lent côté italien. Pour le trafic interne, les raisons du succès des véhicules privés sont nombreuses. Pour 15'000 localités qui ne disposent pas d'un raccordement ferroviaire, seul le transport privé peut assurer le ravitaillement de la population et transporter les habitants. Il n'y aurait pas de distribution de détail sans les camions, qui permettent un service direct de domicile à domicile, sans

transbordement ni horaire fixe. C'est le moyen de transport le plus important pour les régions périphériques, pour l'agriculture, pour l'armée. Pour la desserte des chantiers et le service de voirie, on ne connaît pas d'autres possibilités; on voit difficilement les trains débarrasser les ordures! Rappelons également que le seul moyen de transport autonome est le transport routier; tous les autres ont besoin de lui. Il représente aussi le raccordement privé et non subventionné de 6,4 millions de consommateurs suisses.

D'aucuns prétendent qu'il ne couvre pas ses frais. Alors que le Conseil fédéral noie le poisson en lançant rapport sur rapport, l'ASTAG, elle, a fait ses comptes et conclut que les frais imputés uniquement aux poids lourds ne s'élèvent même pas à 150 millions, soit 200 de moins qu'annoncé il y a quelque temps. Si l'on compare avec les CFF par exemple, on constate que le trafic public est bien plus coûteux puisque les envois de détail couvrent 38 % seulement de leurs frais et le trafic par wagon le 68 %. La différence est payée par le contribuable. Si l'on voulait éliminer tout ce que ce dernier doit financer, il faudrait augmenter les tarifs CFF de 65 %.

Le trafic poids lourds suisse est le plus taxé du monde: 14'744 francs par année pour un camion de 28 tonnes en moyenne. Aucun pays industriel ne connaît une limitation de poids aussi draconienne. Il en va de même pour la largeur des véhicules. La prescription de 10 chevaux par tonne est aussi une des normes les plus exigeantes du monde. De plus, en dehors de la Suisse, aucun pays ne connaît l'interdiction de rouler la nuit, ni de circuler le dimanche, toutes contraintes qui chargent déjà passablement les poids lourds. Une taxe supplémentaire serait une injustice vis-à-vis d'un service indispensable à tous.

.. / ..

Quant à la pollution, la meilleure cible est le trafic routier; mais ne serait-il pas temps d'aller voir ailleurs pour savoir où elle se trouve réellement. Si l'on s'en réfère aux statistiques, les causes principales de la pollution atmosphérique se répartissent de la façon suivante: industrie et chauffages centraux 92 %; route 5 %; sources diverses 3 %. Sur les 5 % imputable à la route, 6 % seulement sont dus aux moteurs Diesel.

Tirer sur les poids lourds, c'est facile. Mieux vaudrait cependant réfléchir à leur rôle dans la vie du pays, comparer la réalité entre le rail et la route, savoir exactement ce qu'ils coûtent et ce qu'ils polluent. Il s'agit de ne pas se laisser prendre aux faux arguments; il faut donc voter non le 26 février.

M.P.

NON A UNE VIGNETTE-IMPOT!

Où passeront les 30 francs que l'automobiliste devra verser si la vignette devait être acceptée? On pense à la construction et à l'entretien des routes nationales. Il n'en est rien. Ce montant serait versé dans le gouffre profond du déficit des finances fédérales.

Ainsi, alors que l'automobiliste finance déjà entièrement les routes nationales par les droits de douane sur les carburants, les véhicules et les accessoires, il devrait encore en payer une taxe pour leur utilisation!

On peut penser que la somme de 30 francs est malgré tout modique et qu'elle ne renchérit que très modestement le budget de chaque automobiliste. C'est là un raisonnement dangereux. Il faut se rappeler en effet que la surtaxe sur les carburants était de 5 ct/litre à l'origine. Aujourd'hui, elle se monte à 30 ct, soit 6 fois plus! Les stratèges des finances fédérales ne lâcheront pas de sitôt un aussi bon filon que la vignette autoroutière. Il faudrait faire preuve d'une naïveté assez développée pour croire qu'un impôt accepté par le peuple pourrait être un jour supprimé!

Dans un tout autre domaine, la vignette autoroutière causerait un préjudice inestimable au tourisme dans notre pays et l'on sait que le tourisme est l'élément moteur de larges régions de notre canton. En achetant de l'essence en Suisse, les automobilistes étrangers contribuent déjà au financement des routes nationales. L'encaissement d'une taxe supplémentaire qui irait à la caisse générale de la Confédération aurait de quoi rebuter plus d'un touriste de passage.

Si la perte de 30 francs pour la Confédération ne serait encore pas si grave, la perte que subiraient de larges milieux par cette rebutante "taxe d'entrée dans notre pays" serait beaucoup plus importante. Cette façon de faire de l'argent typiquement suisse va à l'encontre de notre politique touristique. Ne parlons même pas des difficultés pratiques d'encaissement de cette taxe à la frontière, des files d'attente que cela occasionnerait, des problèmes linguistiques, des contrôles tracassiers et policiers sur les autoroutes, etc.

Les usagers de la route ne sont pas des vaches à lait que l'on peut traire indéfiniment en les assujettissant à de nouveaux impôts arbitraires.

Il faudra voter un NON décidé à la vignette autoroutière et à la taxe poids lourds le 26 février.

G.C.

VOTATION FEDERALE DU 26.2.1984: REDEVANCE SUR LE TRAFIC
DES POIDS LOURDS

Non à la taxe sur les poids lourds

Depuis quelques années, les camions que nous croisons ou dépassons sur les routes de notre pays portent un autocollant "Je roule pour vous".

Assurant la liaison entre le producteur et l'utilisateur, ces camions ont d'abord pour tâche de distribuer des marchandises: produits alimentaires, articles de consommation courante, produits semi-finis, produits industriels, matériaux de construction etc.

Les transports routiers jouent un rôle vital pour le ravitaillement des quelque 3'000 communes et 12'000 agglomérations et hameaux de Suisse qui ne sont pas accessibles par le rail. Ils contribuent à maintenir un développement économique harmonieux, surtout dans les régions périphériques et de montagne.

Le camion est également indispensable à la desserte des chantiers. Plus des deux tiers de toutes les marchandises transportées en Suisse sont des matériaux utiles à la construction.

Pour protéger notre environnement, on a aussi recours aux camions. Ils assurent ainsi l'enlèvement des déchets: boues d'épuration, marchandises encombrantes, déchets, ordures ménagères, déblais et gravats, déchets industriels.

Enfin, le camion privé contribue au maintien d'une défense nationale plus économique, puisque l'armée peut compter sur un parc important de véhicules qu'elle peut le cas échéant réquisitionner.

La redevance sur le trafic des poids lourds proposée par les Autorités fédérales n'est en fait rien d'autre qu'un impôt de

consommation: la taxe sur les poids lourds augmenterait les frais de transports, renchérirait les marchandises et le consommateur paierait!

Il n'y aurait d'ailleurs pas que le prix des marchandises qui augmenterait, mais aussi celui des services: pour l'enlèvement des déchets, il faudrait payer plus cher le service de la voirie; le coût de la construction serait plus onéreux et, inévitablement, le montant des loyers devrait être relevé.

D'une main, l'Etat veut prélever, sur une catégorie particulière de contribuables, une taxe dont les principales victimes seront les régions périphériques et de montagne. De l'autre, ce même Etat distribue des subventions aux régions défavorisées par une Centrale pour le développement économique régional auprès de l'OFIAMT.

Le 26 février prochain, il faut dire non à une taxe arbitraire, injustifiée, et qui ne ferait qu'attirer le renchérissement. Que les poids lourds continuent de rouler pour nous, sans taxe nouvelle!

Jacques Perrin
secrétaire romand du RN

LES "POIDS LOURDS" ET LE 26 FEVRIER

UN PROJET INACCEPTABLE

Le principe fondamental d'une entreprise est qu'elle couvre ses charges, donc qu'elle les récupère auprès de ses clients par le prix de ses prestations. C'est une condition "sine qua non" de survie dans l'économie privée. Cela devrait l'être aussi dans le secteur public; mais les transports fédéraux, régionaux et locaux coûtent chaque année des centaines de millions de francs aux contribuables, tout en faisant une forte concurrence aux entreprises privées. Au contraire, en l'absence d'une concurrence, une entreprise monopoliste de la Confédération comme les PTT peut imposer à ses usagers des taxes supérieures à ses besoins; le surplus coule dans la caisse fédérale.

Une vaste entreprise: le réseau routier

Comme les chemins de fer, on peut voir dans le réseau routier une vaste entreprise. Ses usagers doivent d'une part acheter et amortir leur matériel ainsi que payer leur personnel et verser à l'Etat des impôts au même titre que tout autre contribuable. D'autre part, ils sont frappés de lourdes taxes et surtaxes sur les carburants ainsi que sur les véhicules eux-mêmes; ainsi, l'exploitant en Suisse d'un "poids lourds" est, au monde, l'un des plus durement frappé par des taxes routières.

Vu le coût de construction et d'entretien du réseau routier, il est normal qu'il soit à la charge des détenteurs de véhicules, suivant l'usage qu'ils en font et l'usure qu'ils lui imposent. Pour déterminer si ces charges sont couvertes, l'Etat central établit depuis longtemps et de la même manière une comptabilité annuelle dite "compte routier". Dans un plateau de la balance, il met le total considérable de ce que, en taxes diverses, les véhicules rapportent

à la Confédération et aux cantons. Dans l'autre, il dépose la facture globale des charges pour les routes, suivant leur degré d'utilisation par les véhicules à moteur. Il va même plus loin en distinguant, dans ces chiffres, les camions et autocars, les automobiles légères ainsi que les "deux roues à moteur".

Quand l'argent n'a pas d'odeur

D'après ce "compte routier", le rendement des taxes et impôts sur les "poids lourds" ne suffirait pas à couvrir les charges routières qu'ils occasionnent. Qu'à cela ne tienne: il faut percevoir sur eux une taxe spéciale pour combler les "déficits"; d'où cette fameuse "redevance sur le trafic des poids lourds", premier élément de la triple votation populaire du 26 février. Toutefois, en examinant les choses de plus près, on a constaté que le "compte routier" ne dit pas la vérité; le Conseil fédéral a lui-même reconnu qu'il faut entièrement le revoir. Bien plus: d'après d'autres experts que ceux de la Confédération, des bases de calcul plus justes nous apprennent que pour les camions et autocars, tout comme pour les automobiles légères, le rendement global des redevances est supérieur aux charges routières qu'ils provoquent.

Il faudra - ce qui n'est pas pour demain - qu'experts et contre-experts arrivent à se mettre d'accord sur la manière d'établir un compte routier correct et sur les résultats qui en découlent. Or, tant qu'on ne dispose pas de ces données et qu'on n'a pas la preuve d'une couverture insuffisante des charges qu'ils occasionnent, il serait malhonnête d'imposer aux "poids lourds" une nouvelle taxe. D'autant plus que, même si l'équilibre du compte routier des poids lourds est ultérieurement prouvé, la Confédération trouvera tous les arguments du monde pour maintenir cette taxe.

Mieux encore: cette éventuelle nouvelle redevance est une des possibilités contenues dans le fameux rapport sur une "conception globale suisse des transports". Tous les éléments de ce rapport, travail de titan de la grande Commission d'experts qui l'a préparé, forment un tout. Les Chambres fédérales ne l'ont pas encore traité et il est indéfendable d'en dissocier les différentes parties. Pourtant, les autorités en ont sorti les éléments fiscaux comme nouvelle ressource de la Confédération; voilà pourquoi l'Etat est si pressé d'imposer davantage les détenteurs de "poids lourds". Et voilà pourquoi, en plus de nombreuses considérations économiques, ce projet est inacceptable.

de

LA VIGNETTE: UNE SOLUTION DE FACILITE

On ne peut s'empêcher de penser qu'en proposant de taxer le trafic autoroutier le parlement - le Conseil fédéral était à l'origine opposé à la vignette - a cédé à la facilité. L'automobile est sans doute en effet l'objet qui se prête le plus aisément à la taxation, dût cette dernière devenir démesurément lourde.

Ce faisant, il a eu le plus grand tort de négliger une évidence. Le fait que l'automobiliste contribuable a déjà payé les autoroutes sur lesquelles il circule au moyen de la surtaxe sur l'essence, qu'il a accepté l'an dernier de reconduire quand bien même le financement du réseau autoroutier était terminé. Une générosité en l'occurrence bien mal récompensée.

Il est donc tout à fait erroné, comme le fait le Conseil fédéral dans la documentation officielle, de comparer en la matière la situation de la Suisse avec celle des pays voisins. Ceux-ci connaissent les péages. Chez nous, le prix des autoroutes est compris dans celui de chaque litre d'essence.

Et c'est précisément en ce qui concerne les étrangers que l'instauration d'une vignette autoroutière est la plus critiquable. Sur les 250 millions de francs que celle-ci devrait rapporter annuellement, seuls 50 millions seraient déboursés par les automobilistes suisses, le reste l'étant par les automobilistes étrangers.

Il est particulièrement gênant de constater que la propagande des partisans de la vignette s'appuie essentiellement sur l'argument que ce sont les visiteurs étrangers qui contribueront les plus largement à financer la caisse fédérale par le biais de cette nouvelle taxe. Cet argument dont la connotation xénophobe est à peine

déguisée, l'insistance mise à le répéter, sont particulièrement inopportune pour un pays où le tourisme revêt une telle importance. Quelle image la Suisse donne-elle d'elle même quand les instances officielles envisagent avec sérénité de rançonner de la sorte les millions de visiteurs qui franchissent nos frontières chaque année. Quelle contradiction avec tous les efforts faits pour attirer les touristes étrangers et les persuader que notre pays n'est pas si cher qu'on le croit malgré un taux de change généralement défavorable pour nos voisins.

Quelles difficultés pratiques, aussi, pour organiser la délivrance d'une telle vignette, dans des postes de douane qui ne sont nullement conçus pour faire face à une telle obligation. On imagine les interminables files de voitures qui se formeront à la frontière en période de migrations estivales, les attentes, les désagrèments, l'irritation et la triste image de notre vocation d'accueil qui en résulteront. Sans parler des nécessaires mais problématiques contrôles qui compliqueront la vie des usagers des autoroutes, c'est-à-dire de chaque automobiliste .

Introduire la vignette autoroutière serait beaucoup trop cher payer en considération du rapport qui en est attendu.

S.M.