

CONTRE UN IMPÔT SUR LES POIDS LOURDS

**Documentation pour la votation populaire
du 26 février 1984**

**Comité suisse contre le renchérissement fédéral
des marchandises par un impôt sur les poids lourds**

Case postale 2721 - 3001 Berne - Compte de chèques postaux 30-36 208

Table des matières

I. Base constitutionnelle	3	V. Le camion dans la société industrielle	31
Historique	3	Discrimination des camions indigènes par rapport aux véhicules utilitaires étrangers et aux chemins de fer	31
II. Le rôle des transports routiers	5	Danger d'accident	32
Distribution des marchandises	5	Pollution de l'environnement	33
Aide au développement économique régional	6	Densité du trafic	34
Service de la voirie	8	VI. Conclusion	36
L'armée suisse	8		
Desserte des chantiers	9		
Agriculture	12		
Courses en autocar	13		
Emplois	13		
III. Rapport rail-route	15		
Concurrence rail-route	15		
Répartition actuelle du travail entre le rail et la route	16		
Distribution de détail	18		
Choix du mode de transport	18		
IV. La charge fiscale du trafic lourd	20		
Charges fiscales actuelles	20		
La plus forte charge du monde	21		
La situation de la caisse fédérale	22		
Compte routier: pas de déficit	24		
Le problème des impôts spéciaux	28		
Mesures de rétorsion étrangères	29		

I. Base constitutionnelle

Historique

A la suite d'une motion des deux Conseils des 24 octobre/4 décembre 1978, le Conseil fédéral a soumis aux Chambres le message du 16 janvier 1980 concernant une vignette autoroutière et une redevance sur le trafic des poids lourds. Un nouvel article 36 quater CF était proposé pour percevoir une redevance sur le trafic des poids lourds de 4 - 43 centimes par kilomètre parcouru.

Le Conseil des Etats, qui était prioritaire, a décidé le 23 septembre 1980, par 22 contre 19 voix, de renvoyer ce projet au Conseil fédéral en le chargeant d'en traiter dans le cadre de la conception globale des transports. Il a néanmoins par la suite débloqué le projet par 19 contre 18 voix le 17 décembre 1980 pour le transmettre au Conseil national. Une solution prévoyant une taxe forfaitaire a été élaborée à la commission du Conseil national sous la direction de H. R. Nebiker. Cependant, à la session d'automne 1981, le Conseil national s'est déclaré, par 76 contre 75 voix, en faveur de la redevance sur le trafic des poids lourds selon les distances parcourues, proposée originellement par le Conseil fédéral. Après

une proposition de nouvel examen du Conseiller national P. Zbinden, c'est finalement la «Variante-Nebiker» (impôt forfaitaire) qui a été adoptée. Le projet est alors retourné au Conseil des Etats.

Celui-ci, le 22 juin 1982, a rejeté par 21 contre 20 voix une proposition de rejet présentée par le Conseiller aux Etats A. Egli (aujourd'hui Conseiller fédéral). M. Egli a motivé sa proposition par la nécessité d'attendre le rapport d'experts de la commission Nydegger (réexamen du compte routier).

Les deux Chambres ont ensuite accepté à la session d'été 1983 l'impôt sur le trafic des poids lourds. La décision appartient maintenant au peuple.

Les expertises qui remettent en question les bases du compte routier ont empêché les Chambres de prendre une décision claire. On a néanmoins voulu mettre un terme à 4 ans de pénibles tergiversations. Le principe de causalité a été abandonné. On ne parle plus que de la caisse, désespérément vide, de la Confédération.

Arrêté fédéral concernant la perception d'une redevance sur le trafic des poids lourds

du 24 juin 1983

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,

vu le message du Conseil fédéral du 16 janvier 1980¹⁾

arrête:

I

Les dispositions transitoires de la constitution fédérale sont complétées comme il suit:

Art. 17

¹ La Confédération perçoit pour l'utilisation des routes qui sont ouvertes au trafic général, une redevance annuelle sur les véhicules automobiles et les remorques immatriculés en Suisse et à l'étranger d'un poids total supérieur à 3,5 tonnes.

² Cette redevance s'élève à:

- a. pour les camions et les véhicules articulés
 - de 3,5 à 11 tonnes 500 francs
 - de 11 à 16 tonnes 1 500 francs
 - de 16 à 19 tonnes 2 000 francs
 - d'un poids total supérieur à 19 tonnes 3 000 francs
- b. pour les remorques
 - de 3,5 à 8 tonnes 500 francs
 - de 8 à 10 tonnes 1 000 francs
 - d'un poids total supérieur à 10 tonnes 1 500 francs
- c. pour les autocars 500 francs

³ Pour les véhicules qui ne sont mis en circulation qu'une partie de l'année, le Conseil fédéral fixe des taux de redevance en fonction de cette durée; il prend en considération le coût de la perception.

⁴ Le Conseil fédéral règle l'application par voie d'ordonnance. Il peut établir pour des catégories de véhicules spéciaux les montants au sens du 2^e alinéa, exempter de la redevance certains véhicules et établir, notamment pour les déplacements dans les zones frontalières, une réglementation particulière. Celle-ci ne devra pas privilégier les véhicules immatriculés à l'étranger au détriment des véhicules suisses. Le Conseil fédéral peut prévoir des amendes en cas d'infraction. Les cantons perçoivent la redevance pour les véhicules immatriculés en Suisse.

⁵ La redevance est perçue pendant dix ans. Une loi pourra la restreindre ou la supprimer avant l'expiration de ce délai.

II

Le présent arrêté est soumis au vote du peuple et des cantons.

Conseil des Etats, le 24 juin 1983

Le président: Weber

La secrétaire: Huber

Conseil national, le 24 juin 1983

Le président: Eng

Le secrétaire: Zwicker

¹⁾ FF 1980 I 1089

II. Le rôle des transports routiers

Distribution des marchandises

L'impôt sur les poids lourds augmenterait les frais de transport et renchérirait les marchandises. Il attiserait donc le renchérissement, attendu qu'il doit être transféré sur le consommateur. L'impôt sur les poids lourds ne serait rien d'autre qu'un impôt de consommation!

Des emplois seraient mis en cause dans les entreprises où ce transfert de charges ne s'avérerait pas possible.

Il existe en Suisse quelque 3000 communes et environ 12 000 agglomérations, hameaux etc. Une très petite partie d'entre eux est directement accessible par le rail. Rares sont les marchandises qui ne doivent pas être transportées au moins une fois par camion entre le producteur et l'utilisateur.

Il existe deux catégories de transports routiers: le transport **pour compte propre** et le **transport**

professionnel. La majorité des entreprises de production possèdent leurs propres véhicules pour livrer directement la marchandise au client ou à la centrale de distribution, qu'il s'agisse de produits alimentaires et d'articles de consommation courante, de produits semi-finis et de produits industriels, matériaux de construction etc. etc. En ce qui concerne le transport professionnel, il consiste à effectuer des transports pour compte de tiers contre rémunération.

Les deux genres de transports doivent avoir un maximum d'efficacité et calculer au plus juste dans une époque comme la nôtre. Toute taxe supplémentaire telle qu'un impôt sur les poids lourds ne peut être simplement rattrapée par des mesures de rationalisation ou un rétrécissement des marges. L'impôt spécial devrait donc être transféré sur le consommateur. Si cela s'avérait impossible dans certaines entreprises, des emplois seraient mis en cause.

Le prix des transports est indirectement compris dans l'indice suisse des prix à la consommation de l'OFIAMT. Les biens, dont le prix comprend une part

importante de frais de transport, p.ex. les boissons, denrées alimentaires, produits agricoles etc. devraient être très sensiblement majorés consécutivement à l'instauration d'un impôt sur les poids lourds.

La maison USEGO a calculé que pour son propre parc de véhicules, affecté aux livraisons, transports intermédiaires etc., l'impôt en discussion ferait augmenter les frais de transport de 1,8 pour cent ou de 4,2 centimes par kilomètre parcouru. La fédération des coopératives Migros a calculé, selon le conseiller national W. Biel, que l'instauration de cet impôt renchérirait la distribution de 3,5 millions de francs par année. Le prix de vente du lait, du pain, des légumes etc. devrait donc être relevé.

Le renchérissement éventuel a été calculé comme suit pour quelques marchandises:

- Eaux minérales jusqu'à 8%
(Source: Association suisse des sources d'eaux minérales)
- Légumes jusqu'à 15%
(Source: Coopératives agricoles)
- Déménagements jusqu'à 12%
(Source: Commission tarifaire des déménageurs)
- Gravier, sable, construction d'immeubles (selon les régions) jusqu'à 18%
(Source: Association suisse des gravières ASG)

Attendu que toutes les marchandises doivent être transportées sur une distance plus ou moins longue par camion, l'impôt sur les poids lourds renchérirait toutes les matières premières, produits semi-finis et biens de consommation.

Et qui payera tout cela? Le consommateur: Des efforts considérables ont été nécessaires pour arriver enfin à contenir le renchérissement dans certaines limites (1,8 pour cent à fin novembre 1983). L'Etat réduirait ces efforts par un impôt sur les poids lourds. Il faut éviter à tout prix un tel piège.

Aide au développement économique régional

Il existe dans chaque canton de nombreuses localités qui ne peuvent être atteintes que par la route. Le développement de ces villages, agglomérations et hameaux dépourvus de liaisons ferroviaires dépend des poids lourds pour le transport des marchandises, des autobus et voitures particulières pour le transport des personnes.

La Suisse bénéficie d'un niveau de vie très élevé. Il existe néanmoins des régions économiquement défavorisées - les régions périphériques et les régions de montagne -. Elles tirent l'essentiel de leur revenu de l'agriculture et du tourisme. La route est presque exclusivement l'artère nourricière de ces régions. Leur développement n'est pas concevable sans le trafic des poids lourds.

On compte en Suisse plus de 900 000 maisons d'habitation et plus de 100 000 entreprises industrielles et artisanales de petite et moyenne taille, dont à peine 10 000 disposent de leur propre raccordement ferroviaire.

Le secteur du transport des envois de détail (jusqu'à 2000 kg) des CFF ne couvre ses frais qu'à raison de 38% et le trafic par wagons complets qu'à raison de 68%. La différence est payée par le contribuable. En conséquence, le citoyen suisse qui dispose d'un raccordement ferroviaire (communes avec chemin de fer) bénéficie d'un transport subventionné de marchandises de toutes sortes.

Pour éliminer les déficits, les tarifs voyageurs et marchandises devraient être augmentés de 23%. Cela permettrait de couvrir uniquement le déficit de 498 millions du compte des CFF, auquel il faut ajouter 610 mio à titre d'indemnité pour les prestations d'intérêt général et 10 mio pour l'aide de

départ du ferroutage. Si l'on voulait couvrir la totalité de ce que le contribuable doit supporter (indemnisation etc.), les tarifs des chemins de fer devraient être augmentés de 65%.

Les avantages accordés dès à présent au chemin de fer par rapport à la route sont donc énormes.

Tous les habitants non raccordés au chemin de fer, par exemple d'Adelboden, Breitenbach, Elm, Flims, Gimel, Küttigen, Loèche-les-Bains, Magliaso, Mézières, Montana, Riehen, Säriswil ou Zufikon ne jouissent pas de ces privilèges. Au contraire: l'Etat veut encore leur faire supporter de nouvelles charges en créant un impôt sur les poids lourds. On peut se demander si le citoyen suisse non raccordé au réseau ferroviaire est moins considéré que celui qui habite à proximité d'une gare. La population des régions périphériques et de montagne ne doit pas se laisser imposer une telle discrimination. Outre des charges fiscales déjà élevées, on ne doit pas lui faire payer un impôt supplémentaire pour le transport de son ravitaillement.

Or le même Etat qui en a l'intention entretient une Centrale pour le développement économique régional auprès de l'OFIAMT; elle est chargée de compenser les nombreux inconvénients des régions défavorisées par des mesures bureaucratiques. Celles-ci découlent de la loi fédérale sur l'aide en

matière d'investissements dans les régions de montagne (1974), de la loi fédérale sur l'octroi de cautionnements dans les régions de montagne (1976) et de l'arrêté fédéral instituant une aide financière en faveur des régions dont l'économie est menacée (1978). La plupart des cantons complètent cette aide fédérale.

Les régions périphériques et de montagne seraient les principales victimes de cet impôt, qui repose exclusivement sur des motifs de politique fiscale.

Service de la voirie

La table de la famille Schweizer ne doit pas seulement être garnie; il faut encore la débarrasser. Il est exclu que les ordures ménagères puissent être enlevées par le tram ou le trolleybus. La protection de l'environnement est donc inconcevable sans camions.

Selon les indications d'«Action Suisse Propre», 5 millions de tonnes de déchets sont enlevées par année en Suisse: boues d'épuration; marchandises encombrantes; déchets; ordures ménagères; déblais et gravats; déchets industriels, etc.

Il est clair que personne ne veut et ne peut renoncer au bien-être, au confort et à la propreté actuels, ni aux innombrables progrès techniques qui facilitent et agrémentent la vie. Aussi la quantité d'ordures et de déchets a-t-elle doublé ces 10 dernières années. Les Suisses produisent actuellement 350 kg de déchets par habitant et par an. Ils sont enlevés exclusivement par camions. Ces derniers sont également utilisés pour nettoyer les puits de ramassage des eaux usées, enlever les voitures vouées à la ferraille, etc. Il faut pour cela des milliers de poids lourds. En augmentant le prix de leurs services, on porterait un rude coup aux efforts accomplis pour protéger l'environnement.

L'enlèvement des déchets, condition première de la protection de l'environnement, n'est pas possible sans poids lourds.

L'armée suisse

L'armée n'est pas pensable sans camions. En Suisse, on pratique surtout le système de la réquisition. L'armée économise ainsi 400 millions de francs par année. Le camion privé contribue donc au maintien d'une défense nationale aussi économique que possible.

L'armée suisse n'est prête à l'action que si elle peut réquisitionner les véhicules civils en cas de mobilisation. Presque chaque véhicule utilitaire est affecté à l'armée, à la protection civile, aux offices fédéraux de transport de guerre etc. Dans un exposé (du 19 janvier 1979 à Berne), le colonel divisionnaire E. Müller, sous-chef d'état-major logistique, a déclaré ce qui suit:

«Tous les partenaires d'une défense totale sont intéressés à un système de transport routier bien développé car tous dépendent des véhicules de l'économie. Les véhicules requis indispensables à l'armée et à la protection civile représentent une valeur à neuf d'environ 3,5 milliards de francs. Si l'armée et la protection civile devaient elles-mêmes acquérir ces véhicules, les garer et les entretenir, cela causerait, en tenant compte d'une durée de vie de 30 ans, des frais d'environ 400 millions de francs par année. Etant donné le fait que l'on dispose en Suisse d'une bonne base de réquisition de véhicules civils, la Confédération peut ainsi réduire ses dépenses de défense nationale dans une très large mesure...».

De ce seul fait donc, l'impôt sur les poids lourds serait inopportun.

L'impôt sur les poids lourds réduirait le parc suisse de camions. L'Etat devrait acquérir ses propres camions pour maintenir le degré de mobilité de l'armée. Etant donné que la valeur à neuf des véhicules réquisitionnés s'élève à environ 3,5 milliards de francs, il en résulterait

pour l'Etat des dépenses supérieures aux recettes attendues de l'impôt sur les poids lourds.

Desserte des chantiers

Le trafic utilitaire offre des prestations sur mesure. C'est tout particulièrement important pour la desserte des chantiers. L'impôt sur les poids lourds renchérirait inutilement la construction, ce qui se répercuterait inévitablement sur les loyers.

Plus des deux tiers (68,2%) de toutes les marchandises transportées en Suisse sont des matériaux de construction (terre, briques, gravier, chaux, ciment, déblais). Avec 12 km, ce groupe principal de marchandises directement lié à la construction enregistre la distance moyenne de transport la plus courte. Un chantier ne peut se passer de camions.

Groupes principaux de marchandises	Chargement		Prestation de transport		Distance moyenne de transport d'une tonne en kilomètres
	en mio. t	en %	en mio t km	en %	
Matières minérales et autres matériaux de construction	205 000	68,2	2 449 000	38,7	11,9
Carburants et combustibles liquides et solides	11 682	3,9	478 800	7,6	41,0
Denrées alimentaires et de luxe	22 025	7,3	1 140 800	18,0	51,8
Métaux et machines	12 506	4,2	534 470	8,5	42,7
Bois et produits en bois	5 587	1,8	204 100	3,2	36,5
Engrais et produits chimiques	5 931	2,0	247 700	3,9	41,8
Autres marchandises	37 789	12,6	1 272 530	20,1	33,7
Au total	300 620	100,0	6 327 400	100,0	21,0

(Source: Office fédéral de la statistique)

Seul 28,1 pour cent du tonnage transporté par route l'est sur une distance supérieure à 24 kilomètres.

Structure des tonnages transportés selon les classes de distances

Distance de transport	Rail		Route	
	mio. t	%	mio. t	%
Trafic local	-	-	31,7	10,8
Trafic longue distance				
24 km	3,0	6,4	212,0	71,9
25 - 49 km	4,4	9,5	24,5	8,3
50 - 99 km	7,5	16,1	13,8	4,7
100 - 149 km	4,1	8,9	6,1	2,1
150 - 199 km	2,3	4,9	2,4	0,8
200 km et plus	3,9	8,3	2,0	0,7
Trafic international	21,4	45,9	2,1	0,7
Total	46,6	100,0	294,6	100,0

(Source: Office fédéral de la statistique)

Le camion est indispensable à la construction et il n'est pas possible de se rabattre sur d'autres moyens de transport. L'impôt sur les poids lourds renchérirait par conséquent la construction et donc aussi les loyers. Les construc-

tions publiques seraient aussi affectées par cet impôt: l'Etat aurait déjà dépensé par avance une bonne partie des recettes supplémentaires escomptées.

Agriculture

On demande à l'agriculture d'assurer un degré aussi élevé que possible d'autoapprovisionnement de la Suisse. La Confédération dépense dans ce but environ 4 milliards de francs par année. Le prix des produits agricoles ainsi abaissé à coup de subventions subirait donc un nouvel enchérissement.

Le Suisse consomme environ 450 kg de lait et de produits laitiers par année. 2,9 millions de tonnes de lait complet doivent être transportées par camions-citernes et autres véhicules utilitaires dans les centres de distribution et les points de vente. Le camion transporte des produits agricoles dans les proportions suivantes:

- 97% de tous les produits laitiers
- 97% de la récolte fruitière
- 95% des viandes fraîches et congelées
- 93% des légumes frais

Le véhicule adéquat est en route pour chaque marchandise: il transporte dans chaque région,

ponctuellement, sûrement, consciencieusement. Aucun camion n'est de trop car on n'achète un véhicule utilitaire que pour répondre de manière rationnelle et avantageuse à une demande de transport. Personne n'achète un camion uniquement pour son plaisir.

L'agriculture a un intérêt tout particulier au rejet de l'impôt sur les poids lourds. Outre les transports de produits agricoles déjà cités, le camion joue encore un autre rôle. Il transporte le bétail. Car il n'est pas possible d'utiliser le train pour amener le bétail bovin et les moutons passer l'été dans des régions alpines reculées et de les ramener en automne à la ferme. On ne pourrait pas davantage transporter tous les fourrages et engrais au moyen de tracteurs. Il en est de même pour le transport des longs bois de la forêt à la scierie. Ce ne sont là que quelques exemples. L'exploitation rationnelle et efficace d'un domaine agricole est inséparable du transport par camions. L'impôt sur les poids lourds reviendrait donc à pénaliser indirectement et injustement l'agriculture.

L'Etat ne doit pas renchérir les produits agricoles de consommation courante. Il serait injuste de punir des entreprises agricoles rationnellement exploitées en leur faisant payer un impôt sur les poids lourds.

Courses en autocar

De nombreux rentiers AVS ne pourraient plus voyager s'ils ne pouvaient plus être transportés rapidement, sûrement et confortablement par car directement jusqu'au but du voyage. L'impôt sur les poids lourds renchérirait les voyages en autocar.

Environ 500 propriétaires de cars disposent de 2500 autocars et 8000 petits bus qui permettent aujourd'hui de voyager confortablement et sûrement, indépendamment de son âge et de sa mobilité physique. Des enquêtes statistiques approfondies prouvent que le car est un moyen de transport sûr, toujours plus apprécié du public, qui enregistre un taux de croissance appréciable. C'est souvent grâce au car, moyen de transport avantageux, que bien des gens ont pu goûter une première fois aux voyages, tant en Suisse qu'à l'étranger. Le «voyage pour tous» ne doit pas être entravé ou empêché par un impôt sur les poids lourds.

De nombreux rentiers et autres voyageurs dépendent du car. Ces déplacements seraient renchérissés par un impôt sur les poids lourds.

L'impôt sur les poids lourds obligerait 800 000 rentiers AVS à dépenser davantage pour leurs voyages en car.

Emplois

Plus de 200 000 emplois dépendent directement des transports routiers. Tout le monde parle de la sécurité de l'emploi, Or celle-ci serait compromise par un impôt sur les poids lourds dans les entreprises où ce supplément de coût ne pourrait être transféré sur les prix des transports. Il serait insensé qu'en agissant de manière inconséquente, l'Etat fasse peser une menace sur des branches qui sont parvenues jusqu'ici à s'affirmer sans son aide.

Selon une enquête faite en 1981 par l'Association suisse des transports routiers ASTAG auprès de tous ses membres, le nombre des salariés occupés dans l'industrie des transports routiers se décompose comme il suit:

Chauffeurs	130 000
(camion, voiture de livraison, car, taxi, voiture de location, etc.)	

Personnel d'entrepôt (machinistes, chargeurs, manutentionnaires, emballeurs, etc.)	30 000
Personnel administratif (dispatchers, contrôleurs, facturistes, finances)	48 000
Personnel technique (ateliers en propre)	6 000
	<hr/>
Total	<u>214 000</u>

Les garages et ateliers indépendants, les carrosseries, les constructeurs de remorques, le commerce d'importation, le commerce des accessoires et pièces de rechange etc. ne sont pas compris dans cette liste.

Emplois liés à la voiture

Réparations (avec station-service)	35 366
Construction de véhicules et carrosseries	4 391
Commerce de détail de l'automobile, accessoires, pièces de rechange	12 648
Commerce d'automobiles en gros	7 525
Raffineries (quote-part essence)	250*
Commerce de gros essence, huiles brutes et à moteur	736

Stations-service sans atelier de réparation	2 788
Fabrication de pneus	400*
Commerce de gros de pneus	500*
Commerce de détail de pneus	700*
Location de voitures	803
Parking	229
Bacs	100*
Offices de la circulation routière	1 536
Police de la route	5 000*
Moniteurs d'auto-école	2 800**
Assurances	5 000**
	<hr/>
Total	<u>80 772</u>

Sources:

Recensement fédéral des entreprises 1975

* Estimation basée sur le recensement des entreprises

** Estimation basée sur des données provenant de la branche elle-même

Tous les employés dont le travail est directement ou indirectement lié au véhicule automobile payent aujourd'hui déjà des impôts et taxes respectables. Faut-il encore que leurs emplois soient mis en péril par des impôts supplémentaires arbitraires et injustes, comme la taxe sur les poids lourds?

III. Rapport Rail-Route

Concurrence Rail-Route

L'impôt sur les poids lourds n'améliorerait pas la situation financière du malade (lisez les chemins de fer) mais détériorerait celle du bien-portant (les transports routiers). Des idées absolument fausses sont répandues au sujet de l'ampleur de la concurrence potentielle entre le rail et la route. Elle est à peine de un pour cent!

La véritable concurrence entre le rail et la route est très faible. Sur les quelque 300 millions de tonnes transportées par la route, 10 millions seulement pourraient aussi bien l'être par le rail, selon le message du 16 janvier 1980 du Conseil fédéral:

«Seule une fraction de ces 10 millions de tonnes pourrait être acquise au rail car certaines marchandises ne se prêtent, en raison de leur nature, qu'au transport routier parce que, dans certains cas, une liaison ferroviaire de bout en bout fait défaut, ou parce qu'il n'y a pas d'embranchements particuliers ou, enfin, parce que la différence de prix est trop faible. Si l'on

admet de façon prudente, qu'un quart, soit environ 2,5 millions de tonnes, passerait au chemin de fer, cela ne constituerait qu'un pour cent du tonnage total acheminé par la route».

La dispute, largement idéologique, entre le rail et la route n'a pas de base réelle dans le trafic des marchandises. Tout reproche à l'adresse de la route pour défendre le chemin de fer est donc dépourvu de fondement parce qu'il ne tient pas compte des éléments subjectifs qui déterminent la répartition entre le rail et la route.

Les chemins de fer occupent une position enviable dans le trafic de transit. En 1965 presque la moitié de toutes les marchandises transportées entre le Nord de l'Europe et l'Italie passait encore par la ligne du St-Gothard et celle du BLS. L'ensemble du trafic Nord-Sud et Sud-Nord a augmenté de 7 pour cent en moyenne par année. Cette augmentation s'est surtout portée sur les routes et les lignes de chemin de fer étrangères. Seuls les CFF et le BLS ont enregistré des baisses dans le trafic de transit. Diverses expertises ont indiqué que les causes de ce fléchissement sont le cours trop élevé du franc suisse, des goulets de capacité, le dédouanement

trop lent du côté italien etc. Toutes les expertises ont clairement constaté que le trafic suisse de transit par la route n'était pas responsable des pertes enregistrées par les chemins de fer suisses. Même après l'ouverture à la circulation du tunnel routier du St-Gothard, les transports routiers ne sont jamais parvenus à conquérir plus de 3 à 4 pour cent du marché.

Même dans des conditions favorables, les chemins de fer ne seraient pas en mesure d'accroître de plus de 1 pour cent leur participation au tonnage total. Le rail garde toute priorité dans le trafic de transit.

Répartition actuelle du travail entre le Rail et la Route

Seul le transport routier est autarcique. Tous les autres modes de transport ont besoin de lui.

La part des différents modes de transport ressort du tableau suivant. La distance moyenne de transport est d'environ 21 km pour la route et de 155 km pour le rail. Sans obligation légale, la pratique a conduit

automatiquement à confier aux chemins de fer une part importante des transports à longue distance. L'Etat ne pourra rien changer à la situation actuelle, même en prenant des mesures de soutien. L'utilisateur des transports veut choisir lui-même le mode de transport en tenant compte du prix et de la qualité de la prestation.

Parts du Rail et de la Route dans le transport suisse de marchandises
en millions tonnes

	Total*	Rail	Route	Autres
a) Transport intérieur				
1974	367,45	36,66 = 10,0%	307,61 = 83,7%	6,3%
1978	310,87	31,72 = 10,2%	259,49 = 83,5%	6,3%
1982	349,06	33,79 = 9,7%	296,83 = 85,0%	5,3%
b) Transit				
1974	17,82	11,15 = 62,6%	0,39 = 2,2%	35,2%
1978	19,05	9,81 = 51,5%	0,51 = 2,7%	45,8%
1982	17,55	10,40 = 59,3%	0,67 = 3,8%	36,9%

en millions de tonnes/kilomètres

	Total*	Rail	Route	Autres
a) Transport intérieur				
1974	11 002	4 239 = 38,5%	6 297 = 57,2%	4,3%
1978	9 355	3 678 = 39,3%	5 268 = 56,3%	4,4%
1982	10 120	3 781 = 37,4%	5 995 = 59,2%	3,4%
b) Transit				
	1974	4 084	3 212 = 78,6%	60 = 1,5%
				19,9%
1978	3 983	2 875 = 72,2%	99 = 2,5%	25,3%
1982	4 117	3 134 = 76,1%	145 = 3,5%	20,4%

* Y compris oléoducs, navigation et trafic aérien

(Source: Office fédéral de la statistique)

La répartition actuelle du travail entre le rail et la route a fait ses preuves en l'absence de prescriptions légales. Elle est issue de la pratique et ne devrait pas être modifiée par l'Etat.

Distribution de détail

Pour les 15 000 localités et agglomérations de la Suisse qui ne disposent pas d'un raccordement ferroviaire, seul le camion peut assurer le ravitaillement en marchandises et seul l'autocar ou l'autobus peut servir au transport collectif de personnes.

Jour après jour, année après année, les 6,4 millions d'habitants de la Suisse veulent être ravitaillés en denrées alimentaires et autres produits de consommation. Comme l'indique le tableau qui précède, cette énorme tâche est accomplie pour plus de 80 pour cent par camions. Il s'est instauré entre le rail et la route une répartition des tâches qui correspond aux besoins des utilisateurs.

Sans véhicules routiers utilitaires, il n'y aurait pas de distribution de détail. Le véhicule utilitaire permet un service direct de domicile à domicile sans transbordement et sans horaire fixe. Il existe en Suisse plus de 900 000 immeubles habités et plus de 100 000 petites et moyennes entreprises dont à peine plus de 10 000 disposent de leur propre raccordement ferroviaire.

Le véhicule utilitaire constitue le raccordement privé et non subventionné de 6,4 millions de consommateurs.

Choix du mode de transport

La route présente de nombreux avantages par rapport au rail. Un renchérissement des transports routiers provoqué par l'Etat n'entraînerait pas de modification dans le choix du mode de transport en faveur du rail. Le prix du transport n'est en effet qu'un critère parmi d'autres dans ce choix.

En Suisse, l'expéditeur et le destinataire choisissent librement le mode de transport selon leur propre appréciation et en tenant compte de tout un éventail de critères. Contrairement à ce qu'on pense généralement, le prix du transport n'est qu'un des éléments de décision. Une enquête faite auprès d'un nombre représentatif d'usagers a révélé que le rail ne présentait un avantage que sur de rares critères de choix relativement peu importants. Le camion a obtenu de meilleures notes sur des éléments impor-

tants tels que la rapidité, la ponctualité, la sûreté, la disponibilité, l'exécution du transport sans pape-rasse. (Cette étude a été faite dans le cadre d'une thèse de W. Lankes, Cologne RFA 1973).

Il est intéressant de constater à cet égard que les CFF eux-mêmes vont être obligés d'avoir recours aux camions pour le trafic des envois de détail. C'est leur projet de gares-centres, avec expéditions de domicile à domicile. Cela leur est nécessaire pour réduire le déficit de ce trafic.

Le libre choix du mode de transport ne doit pas être artificiellement limité par un impôt sur les poids lourds.

IV. La charge fiscale du trafic lourd

Charges fiscales actuelles

La «route» a versé en 1982 plus de 4,1 milliards de francs à la Confédération, aux cantons et aux communes. En outre, les clubs routiers ont contribué de manière décisive, en février 1983, au maintien pour la Confédération de la totalité (30 ct/litre) de la surtaxe douanière sur les carburants (elle aurait dû être abaissée de 10 ct env. et être supprimée ensuite dès le fin de la construction des autoroutes) et au prélèvement par la caisse fédérale générale de 100 millions de plus sur le rendement des droits de base.

Charges fiscales frappant la route en 1982 en millions de francs:

	Mio. Fr.
Droit de base sur le carburant	990,4
Surtaxe sur le carburant	1 312,2
Droit de douane sur les véhicules etc.	228,9
Icha + divers	631,6
à la Confédération	3 163,1
Taxes cantonales de circulation	833,0
Emoluments divers	149,6
	982,6
Total	4 145,7
dont obligatoirement affectés à la construction routière	1 906,44
dont non affectés obligatoirement (destinés à la caisse générale de la Confédération)	2 239,26

Charges fiscales sur les carburants et contributions aux stocks obligatoires:

	Diesel Fr./100 kg
Droit de douane de base (brut)	26.50
Majoration de taxe (15%)	<u>3.975</u>
Total intermédiaire	30.475
Emolument statistique (1%)	0.305
Surtaxe douanière	<u>36.455</u>
	67.235
Perception douanière totale	<u>67.23</u>
Impôt sur le chiffre d'affaire (ICHA 6,2%)	<u>6.38</u>
Charge fiscale totale	73.61
Emolument Carburant	1.675
Contribution à la recherche énergétique (NEFF)	<u>0.104</u>
Redevances totales	<u>75.389</u>
Poids spécifique moyen	0.826
Total des redevances payées à l'Etat en cts/l.	<u>62.27</u>
soit 50% du prix du produit! (en date du 1.10.1983)	

La vache à lait ne peut fournir davantage. La redevance sur les poids lourds est un impôt spécial, qui n'est pas justifié par le principe de causalité. Il faut le rejeter catégoriquement.

La plus forte charge du monde

Actuellement déjà, le trafic utilitaire suisse est le plus lourdement taxé du monde. Un impôt sur les poids lourds le défavoriserait encore davantage sur le plan de la concurrence internationale

Un train routier ou tracteur à sellette d'un poids total de 28 t consomme en moyenne 40 l de gasoil sur 100 km. La consommation s'élève à 20 000 l pour une distance parcourue de 50 000 km par an. L'Etat perçoit 62,27 cts par litre, ce qui correspond au montant suivant par année:

62,27 × 20 000 l Fr. 12 454.-

Taxe cantonale de circulation
(le mode de calcul et les critères varient beaucoup d'un canton à l'autre)

Moyenne Fr. 2 300.-

Total Fr. 14 544.-

En comparant ces données avec celles d'autres pays, on obtient le tableau suivant:

	Impôts en Frs./année		
	Voitures de tourisme (1500 ccm)	Trans routiers	
		Total	par PT
Belgique	754.-	3 682.-	97.-
RFA	950.-	12 817.-	458.-
Danemark	1 445.-	5 941.-	156.-
France	847.-	4 947.-	130.-
GB	508.-	5 512.-	172.-***
Irlande	474.-	2 824.-	88.-***
Italie	949.-	994.-	26.-
Luxembourg	565.-	1 943.-	51.-
Pays-Bas	1 186.-	3 954.-	104.-
Suisse	1 247.-	14 544.-*	520.-
Autriche	-	9 908.-**	261.-
Suède	1 104.-	7 877.-**	207.-

Base: VT 15 000 km/année
VU 50 000 km/année

* sans taxe sur les poids lourds
** avec taxe sur les poids lourds
*** en fonction de 32 t

(Source: Communauté européenne CE)

Le détenteur de véhicule utilitaire suisse paie donc actuellement déjà les charges de loin les plus élevées. Et on se propose d'y ajouter une taxe sur les poids lourds! On encouragerait ainsi le déplacement d'entreprises de transport dans les pays limitrophes - une évolution à laquelle personne ne peut avoir intérêt en Suisse.

Une imposition supplémentaire des entreprises de transport les rendrait moins compétitives; elle compromettrait des emplois ainsi que le financement des institutions sociales.

La situation de la caisse fédérale

L'instauration d'un impôt sur les poids lourds ne permettrait pas d'assainir l'important déficit des finances fédérales.

En dépit de recettes croissantes, la Confédération n'est plus parvenue à équilibrer ses comptes au cours des 13 dernières années. Le poids des déficits augmente d'année en année consécutivement à une politique qui cède à toutes les pressions poussant à une augmentation des dépenses en dépit de la

volonté clairement exprimée du peuple souverain, qui veut des économies.

Les déficits, eux aussi en forte augmentation, des chemins de fer sont parmi les principaux responsables de la situation catastrophique des finances fédérales.

Evolution de la caisse fédérale (en millions de francs):

	Recettes	Dépenses	Déficit annuel	dont affectées au trafic ferroviaire
1970	7 975	7 765	+ 210	99,5
1975	12 232	13 541	- 1 309	655,2
1980	16 318	17 389	- 1 071	1 211,4
1982	18 869	19 293	- 424	1 333,7
Budget 84	20 612	21 768	- 1 156	1 139

La plupart des partisans d'un impôt sur les poids lourds pensent qu'il permettrait d'assainir les finances fédérales.

Les chiffres montrent que c'est une illusion. Les recettes supplémentaires annuelles de 150 mio francs qu'on peut en attendre seraient comme une goutte d'eau dans la mer. Cette constatation est

d'autant plus justifiée qu'on n'enregistre guère de véritable disponibilité à économiser. Le Conseil fédéral a proposé aux Chambres, à la session de décembre 1983, une augmentation des dépenses de plus de 2 milliards de francs uniquement pour 1984 ainsi qu'une entorse au blocage du personnel, en créant 371 nouveaux emplois. Tant que se maintiendra une mentalité aussi favorable à la dépense, l'objectif de l'assainissement des finances fédérales - au besoin par des impôts spéciaux injustifiés - est une pure utopie. Ce qu'on encaisse de plus aujourd'hui est déjà dépensé. Les recettes supplémentaires que la Confédération tire anticonstitutionnellement de la progression à froid de l'impôt sont un exemple clair de la «constitutionnalité des dépenses».

Le **déficit des chemins de fer** marque tout spécialement le déficit de la Confédération. En 1982 les contribuables ont payé pour les CFF et les compagnies ferroviaires privées (à l'exception des autres transports publics) au titre de couverture du déficit, prise en charge de prestations d'intérêt général, capital de dotation, rapprochement tarifaire etc.:

	par année	= 1 750 mio francs
ce qui fait par jour		= 4,8 mio francs
ce qui fait par heure		= 200 000 francs

Les entreprises de transport routier ne touchent en revanche pas un centime de subvention. Elles accomplissent néanmoins quotidiennement leur fonction à l'entière satisfaction de leurs clients.

Et lorsqu'elles éprouvent des difficultés économiques, elles en supportent elles-mêmes les conséquences avec leur personnel. Cela peut aller jusqu'à la faillite et au chômage. Les chemins de fer, eux, ne font pas faillite, parce que c'est au contribuable de faire face à la situation.

Selon le Conseil fédéral, l'endettement de la Confédération, qui dépasse 26 milliards de francs, devrait s'accroître de 1,2 milliard de francs en 1984 (augmentation des dépenses de 2 milliards de francs). Celui qui veut assainir les finances fédérales par un impôt injustifié sur les poids lourds pratique la politique de l'autruche. Nous n'avons pas besoin de nouveaux impôts; ce qu'il nous faut, c'est un changement de mentalité en ce qui concerne les dépenses fédérales.

Compte routier: pas de déficit

Le compte routier par catégories prouve sans conteste que le trafic routier couvre ses frais. Conclusion: l'impôt sur les poids lourds n'est pas justifié par le principe de causalité. Il serait arbitraire et affecterait tous les consommateurs.

Pour que l'instauration d'une vignette ou d'un impôt sur les poids lourds puisse être justifiée par le principe de causalité, il faudrait que le compte routier par catégories soit **déficitaire**. Ce n'est nullement le cas pour le trafic des poids lourds. Le dernier compte publié par l'Office fédéral de la statistique a trait à l'année 1981. Bien que le rapport final de la commission Nydegger instituée par le Conseil fédéral ait été déposé en juillet 1982 déjà, le gouvernement n'a pas encore pris position à son sujet. Il semble qu'il faudra encore au moins deux ans au groupe de travail interdépartemental pour présenter des propositions. Néanmoins la votation populaire au sujet de la vignette et de la taxe sur les poids lourds aura lieu le 26 février 1984. Le citoyen devra donc prendre sa décision avant qu'on connaisse les résultats revus. C'est contraire à toutes les règles démocratiques et c'est déjà une raison suffisante pour combattre ces projets.

Le compte routier 1981 a été établi sur la base des principes et méthodes utilisés depuis des années, à l'exception des **frais de répartition**, qui figurent non plus comme jusqu'ici dans la rubrique «entretien», mais dans la rubrique «améliorations et développements». Cette correction importante s'imposait après une expertise de l'Institut pour la construction des routes de l'EPFZ. Jusqu'ici, un tiers des frais d'entretien était porté en compte comme frais supplémentaires dus au poids, parce qu'on supposait que les deux tiers des frais d'entretien totaux étaient occasionnés par l'entretien des constructions, dont la moitié dépend du poids. Cette correction des frais dépendant du poids, incontestée par les ingénieurs et les scientifiques, a également été adoptée par l'Office fédéral de la statistique.

Code	1980		1981		Total	Index	Description
	Montant	Index	Montant	Index			
000	1000	100	1000	100	2000	100	Total
100	500	100	500	100	1000	100	Construction
200	300	100	300	100	600	100	Entretien
300	200	100	200	100	400	100	Améliorations et développements
400	0	100	0	100	0	100	Frais de répartition
500	300	100	300	100	600	100	Matériel roulant
600	0	100	0	100	0	100	Personnel
700	0	100	0	100	0	100	Énergie
800	0	100	0	100	0	100	Autres
900	0	100	0	100	0	100	Impôts
1000	1000	100	1000	100	2000	100	Total

Les résultats du compte capital 1981 établi par l'Office fédéral de la statistique sont les suivants:

Résultats du compte Capital de 1981, par catégories de véhicules

Catégories de véhicules	Investissements	Entretien	Administr., sécurité soc., signalisation, réglementation du trafic	Total des coûts	Coûts imputables aux véhicules à moteur Total	Coûts imputables ./.. intérêts de l'excédent des produits	Produits portés en compte	Degré d'équilibre financier %	Excédent des coûts (-) ou des produits (+) par véhicule en francs	
										en 1000 francs
Motocycles										
Cyclomoteurs ¹	55 453	30 004	32 817	118 274	102 612	103 070	33 507	32,5	- 95	
Motocyclottes	19 972	13 325	7 062	40 359	35 015	35 171	16 075	45,7	- 174	
Voitures de tourisme/CV-impôt										
Légères (jusqu'à 5,9)	275 671	130 273	69 045	474 988	412 090	413 931	244 601	59,1	- 454	
Moyennes (6 à 12,9)	1 644 591	644 370	341 517	2 630 477	2 282 148	2 292 348	2 074 046	90,5	- 118	
Lourdes (13 ou plus)	163 544	61 218	32 446	257 208	223 149	224 146	309 116	137,9	485	
Autocars²										
Cars/bus publics	37 381	2 345	1 243	40 969	35 544	35 703	7 038	19,7	- 8 742	
Cars privés	22 119	1 588	841	24 548	21 298	21 393	15 166	70,9	- 3 090	
Voitures de livr.³/Charge utile										
I (jusqu'à 1499 kg)	126 034	38 040	20 161	184 236	159 839	160 553	143 335	89,3	- 176	
II (1500-2499 kg)	39 282	9 889	5 241	54 412	47 207	47 418	44 890	94,7	- 112	
Camions²/ charge utile										
I (jusqu'à 3999 kg)	16 432	3 403	1 804	21 639	18 774	18 858	19 758	104,8	154	
II (4000-6499 kg)	39 484	6 426	3 406	49 316	42 785	42 976	51 578	120,0	909	
III (6500-7999 kg)	130 297	13 899	7 367	151 563	131 493	132 080	141 095	106,8	590	
IV (8000-8999 kg)	83 630	6 792	3 600	94 022	81 571	81 936	75 848	92,6	- 869	
V (9000 kg et plus)	97 800	5 822	3 086	106 708	92 577	92 991	70 586	75,9	- 4 198	
Tracteurs à sellette²	73 232	3 351	1 776	78 359	67 982	68 286	35 193	51,5	-11 372	
Remorques/Charge utile										
Légères (jusqu'à 2500 kg)	40 919	12 778	6 772	60 469	52 462	52 696	4 371	8,3	- 1 375	
Lourdes (2500 kg ou plus)	131 659	18 652	9 885	160 196	138 983	139 604	9 440	6,8	- 5 075	
Total	2 997 500	1 002 174	548 068	4 547 742	3 945 528	3 963 161	3 295 643	83,2	- 193	

¹Motocycles légers compris

²Poids total supérieur à 3500 kg

³Poids total de 3500 kg au plus.

(Source: La Vie économique,

N° 7/1983)

Les véhicules utilitaires des catégories I, II et III présentent, selon ce compte, un **excédent de recettes** mais devraient néanmoins payer de Fr. 500.- à Fr. 2000.- d'impôt supplémentaire par année.

Outre la correction déjà apportée, un **réexamen complet du compte routier** s'impose pour les raisons suivantes:

- L'actuel compte routier est basé sur l'enquête sur le transport des marchandises de 1962/63. Mais il y a 20 ans, les véhicules à 3 ou 4 essieux, qui abîment bien moins les routes que les autres, étaient interdits. Des données qui datent de 20 ans ne peuvent servir de base pour calculer des charges fiscales!
- En Suisse, la durée d'utilisation de tous les équipements routiers est de 33½ ans. Le tunnel routier du St-Gothard qui a coûté 1 milliard de francs est entretenu en permanence. Un amortissement sur 33½ ans est économiquement un non-sens. En RFA par exemple, de telles installations sont amorties sur 200 ans.
- Des contrôles faits dans des communes ont montré que les directives de l'Office fédéral de la statistique relatives aux frais d'entretien des routes ne sont souvent pas respectées. De nombreux exemples prouvent qu'on comptabilise des frais injustifiés pour obtenir des subventions (police, chemins sylvestres, recettes portées sur d'autres comptes etc.). Le tableau est falsifié au détriment du trafic lourd.

- Il n'est pas tenu compte de l'expertise de l'EPFZ relative aux véhicules en stationnement.
- La valeur de reprise des routes, fixée en 1913, est comptabilisée de manière erronée.
- On ne peut amortir des coûts de terrains.
- De nos jours, tout pays moderne calcule le compte routier en se basant sur la surface dite «dynamique». Le compte routier suisse est basé sur la «surface statique» (les véhicules sont censés rouler et non être stationnés sur la chaussée; ce sont des automobiles et non des «auto-immobiles»).
- La route accomplit, comme le rail, des prestations d'intérêt général.
- Les montants d'ICHA sur les véhicules, les carburants et les constructions routières ne sont pas portés en compte.
- Etc.

Aujourd'hui, en Suisse, le détenteur de véhicules utilitaires paie incontestablement la **charge fiscale la plus élevée du monde** par tonne de poids total. C'est pourquoi aucun scientifique neutre - qu'il soit

ingénieur ou économiste - ne pourrait démontrer que les véhicules utilitaires sont déficitaires dans le compte routier.

En dépit d'une charge fiscale exagérément élevée du trafic lourd, on aurait encore pu faire preuve d'une certaine compréhension à l'égard d'un impôt sur les poids lourds si (comme dans la conception globale des transports de décembre 1977, où l'on se basait encore sur un compte routier déficitaire) on avait envisagé un **impôt à affectation spéciale**. L'argent ainsi perçu - même de manière injustifiée - aurait au moins pu être utilisé dans l'intérêt d'une politique des transports bien comprise. Mais selon le projet, il sera simplement versé dans la grande marmite pour être dépensé avec les autres recettes fiscales de la Confédération.

L'impôt sur les poids lourds n'est donc pas justifié par le principe de causalité. Il s'agit d'une mesure de pure politique fiscale, qui n'a rien à voir avec la politique des transports.

Le problème des impôts spéciaux

Lorsqu'un gouvernement songe à des impôts spéciaux, il est temps que le citoyen devienne attentif. Il pourrait appartenir dès demain à la catégorie de ceux auxquels on veut imposer arbitrairement un impôt supplémentaire aujourd'hui.

On a toujours dû payer des impôts. C'est inévitable. Pour que cette perception soit équitable, il faut cependant qu'en sa qualité de contribuable, chaque individu soit soumis aux mêmes critères et aux mêmes dispositions fiscales et qu'il bénéficie de la même protection contre l'appétit exagéré du fisc. Cela ne s'applique pas seulement à chaque groupe de population mais aussi à chaque branche de l'économie. De tout temps, les princes dictateurs et même les gouvernements démocratiques ont recouru à des impôts spéciaux lorsqu'ils avaient besoin d'argent. Les victimes en ont toujours été des groupes spécialement choisis, que l'on jugeait trop faibles pour pouvoir se défendre. Mais tous les gouvernements, à commencer par les empereurs romains et jusqu'aux gouvernements de notre époque, qui se sont écartés de l'équité la plus élémentaire en matière fiscale, ont dû le payer. Ou

ces gouvernements ont été balayés par le peuple ou le système s'est effondré. L'histoire nous l'apprend.

L'idée d'instaurer des impôts spéciaux ne doit pas germer non plus au sein de la population car cette manière de remplir les caisses de l'Etat est contraire aux principes de l'Etat de droit. Les impôts spéciaux - pour autant que leur instauration soit sanctionnée par le peuple - touchent aujourd'hui les uns, demain les autres. Tout le monde est menacé, car les possibilités de pénaliser fiscalement certains groupes déterminés sont inépuisables. En donnant le feu vert à un gouvernement sur ce point, on risque sa propre liberté. Il faut donc tuer dans l'œuf toute velléité de ce genre.

L'idée d'instaurer des impôts spéciaux doit servir d'avertissement au peuple. Le moment est venu de suivre très attentivement les agissements des autorités en matière financière et d'y mettre de l'ordre. Des impôts spéciaux: qui n'est pas touché aujourd'hui, le sera demain.

Mesures de rétorsion étrangères

L'impôt sur les poids lourds provoquerait certainement des mesures de rétorsion de la part de certains pays étrangers. Notre économie d'exportation ne pourrait pas faire face à cette nouvelle détérioration de sa situation de concurrence.

La Suisse a été le premier pays du monde à pratiquer le transport utilitaire routier à l'étranger. Déjà pendant la guerre civile espagnole, des transports de marchandises ont été effectués de Suisse en Espagne pour compte de la Croix-Rouge. Pendant la deuxième guerre mondiale, les marchandises importées et exportées ont souvent été transportées par camions. Un Suisse nommé Schweizer a élaboré un système permettant de simplifier les formalités douanières (le carnet TIR: TIR = Transports internationaux routiers), après quoi les transports internationaux ont connu, dès 1945, un vigoureux essor lié à la croissance économique. Compte tenu de l'évolution des prix, le taux de croissance de notre commerce extérieur a dépassé largement les 500 % depuis 1950.

Il va de soi que le transport joue un rôle important dans le déroulement des affaires. La marchandise

doit arriver à destination rapidement, ponctuellement, sûrement, à un prix avantageux et si possible sans dommage. Les détenteurs suisses de véhicules utilitaires se sont fait une solide réputation en-dehors de nos frontières. En 1980, leurs véhicules ont effectué à l'étranger un kilométrage équivalent à 5000 fois le tour de la terre, soit 210 millions de km dont 76 mio en Allemagne, 27 mio en France, 20 mio en Italie, 5 mio en Autriche et 82 mio de km dans d'autres pays y compris l'Orient.

L'impôt sur les poids lourds frapperait également tout camion étranger roulant en zone frontalière. Comme la Suisse connaît déjà maintenant un très grand nombre de mesures restrictives, telles que le poids total le plus bas, l'interdiction de rouler la nuit et le dimanche, etc., des taxes supplémentaires ne seraient guère acceptées et des mesures de rétorsion (analogues à celles contre l'Autriche) seraient prises. Si l'Etat ne rembourse pas ces taxes (ce qui est le cas en Autriche), plus aucun camion suisse ne sera concurrentiel à l'étranger. Aujourd'hui 1000 entreprises qui disposent de 8000 véhicules et occupent 11 000 personnes transportent des marchandises à l'étranger.

Dans l'édition de juin de l'information du bureau CE genevois «Euro Echo», on peut lire ce qui suit (trad.):

Pour sa part, la CE regrette l'introduction d'une taxe sur les poids lourds projetée en Suisse. La Communauté tient à encourager le trafic mutuel des personnes et marchandises sans aucune discrimination. Cela semble cependant compromis, car le trafic serait directement ou indirectement entravé si la Suisse devait réellement réaliser les projets dont nous avons pris connaissance.

C'est grâce à l'esprit d'entreprise de pionniers suisses que le trafic routier international s'est instauré en Europe et au Proche-Orient. L'impôt irréaliste et injustifié sur les poids lourds mettrait en péril ce qui a été accompli.

Les exportations sont d'une importance vitale pour la Suisse. Les mesures de rétorsion que prendraient probablement les pays étrangers nuiraient à notre industrie d'exportation, qui se trouve déjà dans une situation difficile.

V. Le camion dans la société industrielle

Discrimination des camions indigènes par rapport aux véhicules utilitaires étrangers et aux chemins de fer

La discrimination des camions indigènes par rapport aux véhicules utilitaires étrangers est dès à présent grave par suite de prescriptions légales perfectionnistes. Elle ne doit pas être accentuée par un nouvel impôt spécial.

Le transport utilitaire suisse est handicapé, en-dehors de **charges fiscales extrêmement élevées**, par de nombreuses restrictions policières et autres. Celles-ci limitent inévitablement la rentabilité des entreprises de transport. Leur discrimination par rapport aux concurrents étrangers est évidente.

Aucun pays industriel du monde ne connaît de **limitation de poids** aussi draconienne que la Suisse, où le poids total des trains routiers et

tracteurs à sellette etc. ne doit pas dépasser 28 t, alors que les pays de la Communauté européenne autorisent 38 t. On y envisage même de porter ce poids total à 44 t en vue d'économiser de l'énergie. Une augmentation du poids total de 10 t permettra de réduire le prix par tonne tout en économisant davantage d'énergie que par n'importe quel autre moyen.

En-dehors de la Suisse, aucun pays ne connaît une **interdiction de rouler de nuit**. C'est un handicap de taille vis-à-vis du rail, qui fonctionne 24 heures sur 24. Cette interdiction empêche la rotation des véhicules utilitaires, très coûteux.

«Jamais le dimanche» s'applique également aux détenteurs suisses de véhicules utilitaires. Aucun pays, sauf la Principauté de Liechtenstein, ne connaît une **interdiction générale de rouler le dimanche**.

En Suisse, la **largeur maximale autorisée des véhicules** est de 2,3 m. Ce n'est que sur les routes principales que des véhicules d'une largeur de 2,5 m peuvent circuler. Une fois de plus, la Suisse est le

seul pays du monde à connaître une telle norme. Cela nuit aux entreprises de transport qui ne peuvent pas acheter de véhicules «sur mesure» et qui doivent donc renoncer complètement ou partiellement au transport de certaines marchandises normalisées, telles que palettes, containers, etc. Pour le transport de personnes, cette limitation présente aussi des inconvénients, puisque les cars doivent être équipés de sièges plus étroits que ceux des autres pays.

La prescription suisse exigeant une puissance de **10 CV au minimum par tonne** est également une exclusivité mondiale. Elle augmente le poids propre du véhicule au détriment de la charge utile et renchérit les investissements.

Aucun pays européen n'est aussi sévère que la Suisse en matière de **bruit et de gaz d'échappement**. La branche des transports routiers approuve les efforts déployés pour protéger l'environnement. Il ne faut cependant pas oublier que l'équipement réglementaire et l'entretien des véhicules entraînent des frais que leurs détenteurs, pour s'en sortir, doivent répercuter sur les tarifs.

L'interdiction des remorques et les **restrictions de circulation applicables aux trains routiers** et aux véhicules articulés sur le San Bernardino et un certain nombre d'autres cols constituent des in-

convénients supplémentaires sur le plan de la concurrence.

Des charges fiscales élevées et des restrictions souvent draconiennes entraînent des distorsions de concurrence au détriment des transports routiers suisses. Il faut éviter de les aggraver encore par la perception d'un impôt spécial.

Danger d'accident

Bien que le conducteur d'un véhicule utilitaire parcoure un nombre de kilomètres bien plus élevé que le conducteur d'une voiture de tourisme moyen, la statistique prouve que les camions sont nettement moins souvent impliqués dans des accidents de la circulation que les voitures de tourisme.

Pour de nombreuses personnes, le camion à cause de sa taille symbolise le risque d'accident. Ce parti pris n'est pas justifié. D'après les avis des organes

de police cantonaux communiqués à l'Office fédéral de la statistique, 68 330 accidents de la route se sont produits en 1982. 31 300 personnes ont été blessées et 1188 en sont mortes. Des véhicules utilitaires (de plus de 3,5 t de poids total) ont été impliqués dans 4050 accidents seulement: 61% de ceux-ci se sont produits à l'intérieur des localités; ils ont fait 659 blessés graves et 167 morts.

Le conducteur d'un véhicule utilitaire porte une responsabilité encore plus grande que n'importe quel autre usager de la route. Comme pour un pilote d'avion, le poids de son véhicule et sa charge utile sont plus grands; la distance de freinage est par conséquent plus longue. Il est entièrement conscient de cette responsabilité. Les risques d'accident sont réduits dans la mesure du possible par une bonne formation, un perfectionnement continu, une attitude adéquate et une amélioration des routes et des véhicules.

Le car et le camion font partie des véhicules de transport les plus sûrs. C'est ce qui ressort des statistiques portant sur de nombreuses années.

On ne saurait donc invoquer le nombre d'accidents de camion pour (mal) justifier (sentimentalement) un impôt spécial.

Pollution de l'environnement

On reproche souvent au camion de polluer l'environnement. Mais les chemins de fer sont-ils réellement beaucoup plus respectueux de l'environnement et consomment-ils moins d'énergie que le trafic utilitaire routier?

- La Suisse connaît les prescriptions sur le bruit les plus sévères du monde pour les véhicules utilitaires, ce qui augmente fortement leur prix d'achat et d'entretien. Il s'agit là d'une protection de l'environnement.
- Dans notre pays les véhicules utilitaires ne peuvent rouler ni de nuit ni le dimanche. C'est encore un exemple de protection active de l'environnement.
- L'extension de l'aménagement du Berne-Lötschberg-Simplon avance au rythme prévu. On peut cependant se demander si on aura assez de courant pour faire fonctionner, le moment venu, ces équipements, attendu que les milieux de la protection de l'environnement s'opposent à la ligne à haute tension prévue à travers le col de la Gemmi et impérativement nécessaire à cet effet.

- Tous les exercices de défense globale admettent que les chemins de fer fonctionneraient exclusivement avec des locomotives à gasoil en cas de guerre, parce que l'approvisionnement en électricité serait rapidement interrompu. Les chemins de fer sont d'ailleurs tenus d'avoir des stocks de gasoil suffisants. Ils seraient donc, eux aussi, dépendants de l'énergie importée. Des chemins de fer qui marchent au gasoil polluent aussi l'environnement.
- 6,5 millions de tonnes d'ordures (déchets, boues, gravats etc.) doivent être enlevées chaque année en Suisse. Le camion permet d'assurer le service de la voirie, ce qui est le premier élément d'une protection efficace de l'environnement.

Le chemin de fer pollue aussi l'environnement. Il dépend également de l'étranger pour son approvisionnement en énergie. Il est donc faux de ne décrier à cet égard que le trafic des poids lourds.

Densité du trafic

Le Parlement et les autorités ont également utilisé l'argument selon lequel la proportion des véhicules utilitaires circulant sur les routes serait excessive, ce qui entraverait la circulation des autres véhicules, provoquerait le déficit des CFF et nuirait au tourisme.

La comparaison entre le rail et la route dans quelques pays européens donne les chiffres suivants:

	Longueur des routes en mètres par habitant	Longueur du rail en mètres par habitant
Autriche	11,4 m/H	0,8 m/H
Belgique	12,8 M/H	0,4 m/H
Danemark	13,2 m/H	0,3 m/H
France	15,0 m/H	0,6 m/H
Angleterre	6,4 m/H	0,3 m/H
Grèce	3,9 m/H	0,2 m/H
Italie	5,1 m/H	0,2 m/H
Pays-Bas	6,5 m/H	0,2 m/H
RFA	7,8 m/H	0,4 m/H
Suisse	10,0 m/H	1,16 m/H

En ce qui concerne le réseau ferroviaire, la Suisse occupe de loin le premier rang, tandis qu'elle vient en 5^e position pour la route. Même si la densité du réseau ferroviaire s'explique dans une large mesure par des données topographiques, la comparaison chiffrée montre que le réseau routier suisse n'est nullement surdimensionné.

Si on analyse la charge du réseau routier, il faut alors tenir compte du nombre de voitures particulières par rapport au nombre de camions dans les différents pays. On obtient le tableau suivant:

	Sur 1000 habitants il y a		Nombre de camions par 1000 voitures
	Camions	voitures	
RFA	21	384	55
Belgique	27	320	85
Danemark	47	267	178
Finlande	32	266	121
France	47	365	128
Grèce	47	94	498
GB	31	273	114
Irlande	19	225	87
Italie	25	308	81
Japon	125	209	599
Pays-Bas	22	322	69
Norvège	39	311	124
Autriche	25	306	82

Pologne	18	73	243
Suède	22	348	64
Suisse	27	376	70
Espagne	37	210	176
Turquie	7	15	470
E.U.	146	532	276

Etat au 1.1.1982

Source: IRF Genève/Washington

Ces chiffres prouvent nettement qu'en Suisse, il n'y a pas davantage de camions sur les routes que dans d'autres pays industrialisés. La nuit, le camion ne dérange ni les citoyens endormis ni les conducteurs de voitures de tourisme et le dimanche on ne rencontre que ceux qui doivent être en route pour transporter des marchandises très périssables (p.ex. le lait).

Encore une constatation: lorsque dans une côte il se forme une colonne à la suite d'un camion fumant qui peine, on peut être sûr que ce n'est pas un véhicule suisse. Ceux-ci doivent être équipés de moteurs d'une puissance minimale de 10 CV/t depuis 1972, ce qui garantit une allure rapide. Ces prescriptions ne s'appliquent pas aux camions étrangers.

Les camions suisses ne sont pas responsables des embouteillages. Ni au St-Gothard, ni au St-Bernard et ni ailleurs. Et encore moins le dimanche...

VI. Conclusion

L'impôt sur les poids lourds doit être rejeté. La présente documentation explique amplement pour quelles raisons. A longue échéance, un impôt sur les poids lourds aurait bien plus d'inconvénients que d'avantages. Il ne faut pas se limiter à y voir une source de revenu pour la caisse fédérale. Au contraire, il faut tenir compte des aspects politiques du problème. Le projet devient alors inquiétant. La manière dont il a vu le jour montre que cette idée ne résiste pas à un examen critique. Jusqu'à maintenant, ni le Conseil fédéral et ni le Parlement ne sont parvenus à démontrer que la perception d'un impôt sur les poids lourds repose sur une base scientifiquement irréprochable - une base conforme à notre Etat de droit! Au contraire. Même les partisans d'un tel impôt n'ont pas tous la conscience bien tranquille. Les uns le disent tout haut, les autres se taisent. En raison de ce singulier malaise, il faut éviter de prendre prétexte de la mauvaise situation

des finances fédérales - que n'assainirait en tout cas pas un impôt sur les poids lourds - pour faire prendre un mauvais tournant à la politique financière en ouvrant la voie au système arbitraire des impôts spéciaux.

Dans la perspective de la votation populaire concernant un impôt sur les poids lourds, il ne s'agit pas seulement de défendre les transports utilitaires routiers indigènes qui, en raison des grands services qu'ils rendent, méritent mieux qu'un impôt spécial injuste. Il s'agit bien davantage d'une question de principe: voulons-nous permettre à l'Etat de prendre tout simplement l'argent où cela lui plaît?

C'est pourquoi nous recommandons à toutes les citoyennes et à tous les citoyens de dire le 26 février 1984

NON à l'impôt sur les poids lourds