

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 26 janvier 1984

Mesdames,
Messieurs,

Vous trouverez ci-joint un premier dossier de presse qui contient:

- un communiqué concernant la fondation du comité d'action suisse pour une redevance sur le trafic des poids lourds, lequel a déjà été publié à la fin de l'année dernière,
- une liste des membres du comité d'action qui se sont déjà annoncés jusqu'à maintenant,
- un premier article (de M. Béguelin) sur la nécessité d'introduire une taxe sur les poids lourds.

La liste des membres du comité d'action peut évidemment vous être utile pour obtenir, de la part de ces personnes, un article "en exclusivité" reflétant leur propre point de vue.

En ce qui concerne la votation du 26 février, nous admettons sans plus que, dans l'intérêt d'une information objective, vos colonnes seront également ouvertes aux partisans de la taxe sur les poids lourds.

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
Martin Oester

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

Case postale 36, 3000 Berne, Tél. 031/ 44 46 66

Communiqué

Fondation d'un comité d'action suisse pour une redevance sur le trafic des poids lourds:
Pour une juste imposition du trafic des poids lourds!

SP. Un comité de soutien à la taxe sur les poids lourds s'est constitué à Berne en vue de la votation fédérale du 26 février 1984. Il est placé sous la présidence du Conseiller national Hans Rudolf Nebiker (UDC).

Le comité de patronage est constitué en outre des vice-présidents: Rolf Seiler, conseiller national (PDC), Franz Muheim, conseiller aux Etats (PDC), des conseillers nationaux Hans Georg Lüchinger (PRD), Luciano Guidici (PRD), Silvio Bircher (PSS), de la conseillère aux Etats Esther Bühler (PSS), du conseiller national Werner Martignoni (UDC) ainsi que des organisations et fédérations intéressées avec le conseiller national Jean Clivaz de la fédération suisse des cheminots (SEV) et de l'Union syndicale suisse (USS), la Fédération chrétienne du personnel des transports (GCV), le conseiller national Franz Eng de la Communauté d'intérêts pour les transports publics (CITRAP), du conseiller aux Etats Leo Arnold du service d'information pour les transports publics (LITRA), de Ueli Kasser de l'Association suisse des écologues professionnels (ASEP), Bernhard Wehrli de la Société suisse pour la protection du milieu vital, Willi Plattner de la ligue suisse pour la protection de la nature (LSPN), Roland Wiederkehr du WWF, H.R. Schulz de l'Association suisse pour les transports (AST) et de l'ancien conseiller aux Etats Konrad Graf de la Rheinaubund.

Le comité d'action pour une redevance sur le trafic des poids lourds s'engage en faveur d'une juste imposition annuelle des poids lourds pour la couverture des coûts et des dégâts qu'ils occasionnent. Il s'agit d'une taxe forfaitaire qui doit être adaptée à la grandeur et au poids des véhicules routiers.

Cette taxe sur les poids lourds servant à la couverture des coûts routiers est justifiée et équitable. Face à la lourde charge provoquée au réseau routier suisse par le trafic des camions-indigène et étranger - et aux dégâts considérables causés précisé - meut ces derniers temps, cette mesure en politique des transports se justifie pleinement. Elle est conforme au principe "qui casse faie". En outre, cette taxe sur les poids lourds atténue la distorsion en matière de concurrence entre la route et le rail. Alors que les véhicules utilitaires utilisent les voies publiques financées en majeure partie par la taxe sur les carburants et les impôts, les chemins de fer doivent couvrir eux-mêmes leurs frais d'infrastructure. Non seulement une taxe sur les poids lourds rétablirait un certain équilibre entre les moyens de transports, mais elle contribuerait également à améliorer la situation des transports publics, jusqu'ici désavantagés.

0600z.

Par ailleurs, qui s'est jamais plaint de l'influence sur le même indice des majorations tarifaires des CFF, conséquences résultant directement de la concurrence routière?

Sur le plan des effets possibles pour les consommateurs et les camionneurs, il vaut la peine de citer le patron de la Migros, M. Pierre Arnold, dont l'entreprise, la plus importante dans le commerce de détail, possède en propre plus de mille camions. Donc un orfèvre en la matière. "L'introduction de cette taxe est une nécessité évidente... Elle ne rapporterait que 150 millions..." ("Construire" du 16 novembre 83). En effet, si cette taxe devait contribuer à un certain transfert du trafic marchandises lourd à longue distance de la route au rail, qui s'en plaindrait? Dans tous les cas ni les bordiers des grands itinéraires, ni les automobilistes, ni les cheminots...

La votation sur cette taxe revêt enfin une dimension politique considérable. Le groupe de pression routier y engage des moyens extraordinaires pour faire triompher son point de vue. Le jeu démocratique risque d'en être faussé.

En conclusion, une seule réponse convient: un oui massif.

Berne, le 26 janvier 1984

LA TAXE SUR LES POIDS LOURDS EST INDISPENSABLE

par Michel Béguelin

PD Le principe de cette taxe résulte d'une constatation évidente, sauf pour les milieux des camionneurs: les véhicules routiers les plus lourds ne couvrent pas les coûts qu'ils occasionnent à la collectivité. A relever que jusqu'au début de 1982, les milieux routiers admettaient le fait. Depuis lors, au fur et à mesure de l'avancement du débat politique, grâce à leur groupe de pression, ils l'ont contesté avec une vigueur croissante, en usant de tous les moyens et de tous les arguments y compris les plus faux. Maintenant, ils le rejettent carrément. Pourtant, le compte routier, quelles que soient les méthodes de calcul, reste toujours largement déficitaire d'autant plus que les coûts sociaux n'y sont pas englobés (et lorsque les coûts de la pollution de l'air générée par les véhicules routiers y seront incorporés...). D'ailleurs, au-delà des chiffres, chacun et en particulier chaque automobiliste peut juger lui-même: les poids lourds auraient-ils pu se payer eux-mêmes, seuls, le réseau d'autoroutes le plus cher du monde qui leur a apporté sur un plateau d'extraordinaires avantages en gains de temps et de productivité? Poser la question c'est y répondre.

La taxe prévue, loin d'être parfaite, vise essentiellement à fixer un principe. Elle est forfaitaire, en fonction de la capacité de charge des véhicules. Elle doit rapporter 150 millions environ, 90 millions pour les camions indigènes et 60 pour les étrangers; les frais de perception s'élèveront à 5 millions par an.

Les arguments des opposants tournent autour du renchérissement engendré par cette taxe. Ils en ont fait un épouvantail. Les services fédéraux estiment que l'influence sur l'indice des prix pourrait se situer entre 0 et 0,12 %. Est-ce véritablement écrasant?

Compte routier 1981 (dernier connu). Routes nationales, cantonales et communales. Résultat du compte "capital" le plus favorable. Le degré d'équilibre financier global atteint 83,2 %, ce qui représente un déficit de l'ordre de 670 millions. Bien sûr, sans le coût des nuisances (accidents, pollution, etc). A remarquer pour les poids lourds que plus ils sont lourds et performants, moins ils couvrent leurs coûts. Par exemple, un semi-remorque à sellette a coûté Fr. 11'372.-- en 1981 aux automobilistes et aux contribuables.

Résultats du compte Capital de 1981, par catégories de véhicules

Catégories de véhicules	Coûts imputables aux véhicules à moteur Total	Produits portés en compte	Degré d'équilibre financier %	Excédent des coûts (-) ou des produits (+) par véhicule en francs
Voitures de tourisme/CV-impôt				
Légères (jusqu'à 5,9)	413 931	244 601	59,1	- 454
Moyennes (6 à 12,9)	2 292 348	2 074 046	90,5	- 118
Lourdes (13 ou plus)	224 146	309 116	137,9	485
Autocars ²				
Cars/bus publics	35 703	7 038	19,7	- 8 742
Cars privés	21 393	15 166	70,9	- 3 090
Voitures de livr.³ / Charge utile				
I (jusqu'à 1499 kg)	160 553	143 335	89,3	- 176
II (1500-2499 kg)	47 418	44 890	94,7	- 112
Camions ² / Charge utile				
I (jusqu'à 3999 kg)	18 858	19 758	104,8	154
II (4000-6499 kg)	42 976	51 578	120,0	909
III (6500-7999 kg)	132 080	141 095	106,8	590
IV (8000-8999 kg)	81 936	75 848	92,6	- 869
V (9000 kg et plus)	92 991	70 586	75,9	- 4 198
Tracteurs à sellette ²	68 286	35 193	51,5	-11 372
Remorques/Charge utile				
Légères (jusqu'à 2500 kg)	52 696	4 371	8,3	- 1 375
Lourdes (2500 kg ou plus)	139 604	9 440	6,8	- 5 075
Total	3 963 161	3 295 643	83,2	- 193

¹ Motocycles légers compris.

² Poids total supérieur à 3500 kg.

³ Poids total de 3500 kg au plus.