

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: - (1984)
Heft: 719

Artikel: Votation : taxe poids lourds : en attendant l'initiative...
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1016818>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 29.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

VOTATION

Taxe poids lourds: en attendant l'initiative...

Taxe sur les poids lourds, vignette autoroutière: mises en perspective des problèmes posés par la route — pollutions, aménagement de l'espace, politique des transports, etc. etc. — les deux propositions qui arrivent devant le peuple ce prochain week-end sont manifestement marginales. Même si on peut admettre à la rigueur que la vignette serait le signe bienvenu que le prix de la mobilité automobile est encore bien trop bas par rapport aux coûts sociaux qu'elle engendre. Même si on doit à la vérité de dire que l'introduction d'une taxe poids lourds serait un (tout petit) pas dans le rééquilibrage souhaitable des conditions de concurrence entre le rail et la route.

Cela dit, les échéances les plus cruciales sont encore devant nous:

- mesures urgentes pour sauver les forêts de la pollution par les gaz d'échappement (les opposants sont déjà sur pied de guerre!);
- coup de frein indispensable (par voie d'initiative) à l'extension du domaine routier;
- coup de pouce (par voie d'initiative également?) à la promotion des transports publics;
- et à plus court terme encore, débat sur l'initiative déposée par l'Association suisse des transports (AST) «pour une juste imposition du trafic des poids lourds».

COÛTS SOCIAUX DANS LE COLLIMATEUR

Les mesures préconisées par l'AST révèlent «a contrario» la faible portée des décisions en jeu en cette fin de semaine. Pour mémoire, le nouvel article constitutionnel (36 quater) envisagé et appuyé par des «dispositions transitoires» remarquable-

ment précises et dont on vous fait grâce: «La Confédération perçoit sur le trafic des poids lourds une redevance proportionnée aux prestations fournies par les véhicules; cette redevance se détermine d'après les coûts non couverts occasionnés par ce trafic, notamment en matière d'entretien des routes, de protection contre le bruit et de réparation de dommages causés aux bâtiments. La loi détermine les conditions dont dépend l'attribution aux cantons d'une part du produit net de la redevance et fixe le montant de cette part.» A partir de là, pas moyen d'éviter la discussion indispensable sur ces fameux coûts sociaux des transports par la route, 12 à 14 milliards annuellement selon l'AST, répartis (en milliards de francs toujours) entre les accidents (1,2-1,7), la pollution de l'air (2,5-3,3), le bruit (0,9-1,5), l'occupation du sol (2,2), la perte de valeur du terrain agricole (0,5), les frais causés par l'engorgement du trafic (0,2-0,4), les atteintes au paysage (2,2), les coûts non couverts par le compte routier (0,9) et le manque à gagner pour les transports publics (1,2)...

CALCULS

Quelques pour-cent de plus

Comme il fallait s'y attendre, le débat public sur la taxe poids lourds s'est malheureusement réduit, ces derniers jours, côté opposants, au martèlement des incidences — à la hausse, bien sûr — d'une telle mesure sur le coût des marchandises, et partant sur le coût de la vie. Sur ce point très controversé, les calculs éclairants de Michel Béguelin, secrétaire syndical à la Fédération suisse des cheminots!

Taxe poids lourds et incidences sur les prix: le document officiel le plus incontestable susceptible d'éclairer la question est le «message» du Conseil fédéral du 16 janvier 1980. Il faut se souvenir que

ce texte se référait à la première variante de la taxe poids lourds (plus équitable parce que liée aux prestations) qui devait rapporter en tout 354 millions. Page 62, il est dit ceci: «Comme la redevance sur le trafic des poids lourds doit, en trafic interne, donner un produit de 314 millions, le renchérissement moyen devrait se monter à 0,17%.» La taxe forfaitaire sur laquelle nous nous prononcerons le 26 février doit rapporter 90 millions en trafic interne, soit un tiers «grosso modo» des 314 millions cités; donc son influence sur l'indice des prix serait d'un tiers de 0,17%, soit 0,05%. En tout et pour tout. Et dans l'hypothèse où la redevance serait intégralement reportée sur les prix, ce qui est douteux.

En effet, pour un car (comme pour les camions jusqu'à 11 tonnes qui constituent la majorité du parc), la taxe forfaitaire de 500 fr. par an repré-

sente un coût supplémentaire de 1,35 fr. par jour. Dans quelle mesure ce montant sera-t-il réparti sur chacun des 30 ou 40 utilisateurs du car? Pour les plus gros camions, les plus performants, la taxe annuelle sera de 3000 fr. Dans l'hypothèse d'un véhicule effectuant 50 000 km par an, pour un transport de 15 tonnes sur 300 km, cela signifie un coût de 12 centimes par 100 kg de marchandises. Combien cela fera-t-il effectivement pour le consommateur final qui en achètera 5,2 ou 1 kg?

Tout ce tapage fait par les camionneurs autour du renchérissement que subirait le consommateur en cas d'acceptation paraît suspect. Lorsque les tarifs routiers ont été augmentés de 6% le 1^{er} janvier 1982, puis de 2 et 3,5% le 1^{er} mars 1983, avons-nous entendu parler des conséquences sur le renchérissement?

M. B.