Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 26 (1989)
Heft: 942

Artikel: Imposition des poids lourds : l'Europe des grandes différences
Autor: Imhof, Pierre
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1010943

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: 14.12.2025

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

IMPOSITION DES POIDS LOURDS

L'Europe des grandes différences

(*pi*) On se souvient des réactions de la RFA lorsque la Suisse a introduit, en 1985, sa taxe poids lourds: protestations, négociations et, finalement, contre-mesure. Les camions suisses doivent en effet s'acquitter d'une taxe équivalente à celle à laquelle sont soumis les camions allemands roulant à l'intérieur de nos frontières. Ce sont pourtant aujourd'hui les Allemands qui prévoient l'introduction d'une taxe poids lourds: M. Jürgen Warnke, ministre fédéral des transports, a en effet présenté un projet de loi selon laquelle les camions allemands et étrangers seraient soumis à une taxe pouvant atteindre 7000 DM par an pour les 40 tonnes. Le système de perception est déjà prévu et les véhicules étrangers auraient la possibilité d'acheter des vignettes journalières, hebdomadaires ou mensuelles. L'effet serait nul pour les transporteurs allemands, l'impôt actuel étant abaissé d'un montant correspondant à la nouvelle taxe. Une mesure qui semble légitimer *a posteriori* la position ferme que notre pays a adoptée dans ce domaine.

Les motifs avancés par M. Warnke pour justifier l'introduction de cette taxe sont de deux ordres: écologique — les dégâts causés aux routes par les camions ne sont pas pris en charge par les transporteurs, ce qui peut être assimilé à une subvention à un mode de transport peu respectueux de l'environnement; économique — la concurrence entre les transporteurs allemands et ceux des autres pays membres de la CE étant faussée par le fait que les impôts allemands sur les véhicules sont très élevés (jusqu'à 10'500 DM par an, contre 119 DM seulement en France pour un même train routier). M. Warnke, qui était l'an dernier président de la conférence des ministres des transports de la CE, a bien tenté d'harmoniser les différentes taxes nationales afin de réajuster la concurrence en vue du marché unique de 1993. Il s'est heurté à un refus quasi unanime de ses collègues. D'où le projet de loi annoncé, qui est conforme au droit communautaire, la taxe étant perçue aussi bien sur les camions allemands qu'étrangers.

Autre point qui souligne bien le caractère de rétorsion du projet allemand: son application sera limitée de 1990 à 1993, afin de favoriser la recherche d'une solution communautaire; entendez par là une imposition comparable des poids lourds dans les douze Etats-membres, à des tarifs qui couvrent les frais occasionnés.

Les Suisses sont inquiets

Du côté suisse, on est inquiet: M. Fischer, directeur de l'ASTAG, l'organisme faîtier des transporteurs, craint que cette nouvelle taxe vienne s'ajouter à celle dont doivent déjà s'acquitter les camions suisses circulant en Allemagne. Adolf Ogi s'est d'ailleurs rendu à Bonn à la fin de la semaine dernière pour rencontrer M. Warnke et négocier cette délicate question. Les camions suisses étant en effet déjà fortement taxés par les cantons et par le biais de la taxe poids lourds, ils se trouveraient en position défavorable...

L'évolution de ce dossier doit nous intéresser au plus haut point: si nous voulons que l'Europe accepte notre vision des transports de marchandises à longue distance — par conteneurs et caisses mobiles transportables par rail et par route — il est important de mettre en place un système taxant les poids lourds européens de manière uniforme et correspondant aux coûts qu'ils occasionnent à la collectivité. Sans la suppres-

Impôts routiers en Europe

Le tableau ci-dessous additionne toutes les charges annuelles auxquelles sont soumis voitures et camions, ainsi que les taxes sur les carburants. La base de calcul est de 15'000 km/an pour les voitures de tourisme et de 50'000 km/an pour les poids lourds.

	Voiture de tourisme 1500 cm³	Train routier total	Train routier par tonne de poids total
Belgique	774.–	3'682.–	97.–
RFA	950.–	12'817.–	337.–
Danemark	1445.–	5'941.–	156.–
France	847.–	4'947.–	130.–
Grande-Bretagne	508.–	5'512.–	172.– [1]
Irlande	474.–	2'824.–	88.– [1]
Italie	949.–	994.–	26.–
Luxembourg	565.–	1'943.–	51.–
Pays-Bas	1'186.–	3'954.–	104.–
Suisse	1247.–	17'544.– [2]	675.–
Autriche	–	9'908.– [2]	261.–
Suède	1'104.–	7'877.–	207.–

[1] calculé sur 32 tonnes
[2] Y compris la taxe sur les poids lourds

Bien que la Suisse arrive largement en tête dans le calcul de la charge fiscale par tonne de poids total, la couverture des frais occasionnés par le trafic lourd n'est pas assurée. Le compte routier 1985 laisse apparaître un découvert de 24.9 millions de francs imputable au trafic de poids lourds (camions, tracteurs à sellette et remorques lourdes).

Sources: ASTAG; Compte routier 1985 in *La Vie économique* n° 6/88.

40 HEURES

Des syndiqués peu disciplinés

(*pi*) Les analyses VOX des dernières votations fédérales, portant sur un échantillon représentatif de 1200 personnes ayant le droit de vote, sont désormais connues. Nous nous arrêterons sur l'initiative de L'Union syndicale suisse (USS) demandant la généralisation par étapes de la semaine de 40 heures.

Quelques chiffres d'abord. On se souvient que le 4 décembre dernier 34,2% des votants se prononçaient en faveur de l'initiative de l'USS. Deux cantons l'approuvaient (Jura et Tessin); les Romands étaient par ailleurs plus favorables à une réduction constitutionnelle de la durée du travail (41% de oui) que les Alémaniques (30%).

Du sondage effectué par les universités de Berne et Zurich, il ressort que 55% seulement des membres de syndicats ont accepté l'initiative déposée par leur organisme faîtier... La discipline a été beaucoup plus grande chez les membres et sympathisants de partis politiques, aussi bien à gauche et chez les verts (Organisations progressistes, Alliance des écologistes, Parti du travail: 88% de oui; socialistes: 76%; Parti écologiste: 74%) qu'à droite (UDC: 16%; PDC, radicaux, libéraux: 14%). Enfin, 32% des personnes sans lien avec un parti déterminé ont voté oui à l'initiative de l'USS.

Pour Ruth Dreifuss, secrétaire de l'USS, la faible mobilisation des syndiqués n'est en fait pas vraiment surprenante. Dans une consultation offrant une confrontation claire gauche – droite, les membres d'organisations syndicales votent d'abord en suivant la consigne du parti auquel ils appartiennent ou dont ils sont sympathisants. L'affiliation à un syndicat, contrairement à l'inscription à un parti politique, ne représente pas un choix de vie; il s'agit souvent d'une cotisation parmi beaucoup d'autres. Mais à l'USS, «*ces chiffres nous interpellent. Ils confirment une fois de plus que l'initiative est un instrument difficile à manier lorsqu'on propose des changements qui ne profiteront pas à tout le monde. Les 40 heures, un tiers des travailleurs en bénéficie déjà et un autre tiers, travaillant entre 42 et 46 heures, espère bientôt les obtenir. Il reste un tiers de travailleurs, souvent des étrangers n'ayant pas le droit de vote, auxquels l'initiative aurait été directement utile.*» Les chiffres confirment ce manque de solidarité déjà observé à maintes reprises lors de votations populaires: ce sont les personnes en formation qui ont appuyé le plus fortement l'initiative (53% de oui), alors que la rejetaient tous les groupes auxquels elle n'aurait rien apporté: les personnes travaillant dans leur ménage (34% de oui), les personnes vivant d'une pension (26%) les indépendants et les personnes ayant une position dirigeante (25%), de même que les agriculteurs (0%).

Après analyse, Ruth Dreifuss considère cet échec comme un épisode: «*On n'arrête pas la marche vers les 40 heures.*» Mais les moins bien lotis devront attendre plus longtemps jusqu'à ce qu'ils puissent eux aussi en bénéficier. Et si l'on poursuit l'analyse de la secrétaire syndicale, plus on va de l'avant, moins une nouvelle initiative sur le même sujet aurait de chances d'être acceptée: à mesure que les négociations menées par les syndicats font augmenter le nombre de personnes bénéficiant des 40 heures, le nombre de ceux qui auraient directement intérêt à voter oui va en diminuant.

Et pourtant... Dans la tradition du droit du travail suisse, le Conseil fédéral a la compétence de décréter de force obligatoire une convention collective lorsque la majorité d'une profession y a adhéré. De la sorte, sont évitées des distorsions de la concurrence. Il devrait en être de même pour la durée du travail. L'heure de la force légale des 40 heures, après la préparation conventionnelle, devrait rester agendée. C'est la condition à respecter pour éviter une société à deux vitesses. ■

---

sion des subventions déguisées que sont les taxes nationales ridiculement basses, le camion restera financièrement plus intéressant que le rail. Mais il faudra aussi mettre en place un système de perception tenant compte des kilomètres parcourus. Car les camions constituent un maillon irremplaçable dans le fonctionnement du trafic combiné; eux seuls sont à même d'effectuer la desserte locale, sur courte et moyenne distance. Il serait donc injuste que ceux qui effectuent ces travaux indispensables au bon fonctionnement du trafic à longue distance par rail soient taxés aussi lourdement que leurs collègues qui traversent l'Europe en camion à longueur d'année. L'initiative allemande est un pas dans le bon sens. Mais rien de plus. ■

Un débat pour rien

(*ag*) Le Conseil fédéral espère que les Suisses auront bientôt, en toute situation, le réflexe européen. Mais le débat du Conseil national sur le rapport gouvernemental concernant nos relations avec la CE n'a pas contribué à cette prise de conscience. Le nombre des interventions, une soixantaine, n'a pas suffi pour que la discussion ait pris un ton et une gravité historiques.

Le choix gouvernemental — attendre «activement» — créait un faux consensus. Les opposants à l'adhésion s'en satisfaisaient: la Suisse reste en dehors. Les Suisses européens d'autre part savaient que la CE avant la fin du siècle n'envisage pas un élargissement; inutile donc de frapper à une porte qui ne sera pas ouverte.

Force est d'attendre; il est sage d'attendre. Sur de telles propositions, le débat ne peut être que paraphrase.

La faiblesse du rapport fédéral était de ne donner aucun contenu aux nécessaires adaptations qu'exige la volonté de maintenir dans le futur le choix ouvert.

Qu'il s'agisse de la fiscalité (TVA, notamment), des cartels, de l'agriculture, du statut des saisonniers, l'«attente active» exigerait des choix difficiles et courageux. De cela, il n'a pas été question.

C'est pourquoi les parlementaires ne sont pas sortis des généralités.