Initiative populaire fédérale

«Pour un financement équitable des transports»

www.initiative-vache-a-lait.ch

gzd_130304_0641_argumentaire_court_fr.indd 1 04.03.2013 06:40:22

Argumentaire court

Les automobilistes, motocyclistes, camionneurs et autres usagers de la route sont de plus en plus considérés comme les vaches à lait de la nation: ils paient toujours plus d'impôts, de taxes et de redevances – et sont tout de même régulièrement bloqués dans les bouchons. Le Conseil fédéral, les gouvernements cantonaux et les parlementaires se plaignent d'un manque d'argent pour aménager et entretenir les routes et, parallèlement, les charges financières grevant le trafic individuel motorisé ne cessent de s'alourdir.

Cette apparente contradiction s'explique fort simplement: les impôts et redevances versés par les usagers de la route ne sont pas utilisés pour la construction et l'entretien des routes et autoroutes, mais détournés de leur destination première pour profiter aux transports publics. Ces fonds servent aujourd'hui pour une large part au financement du chemin de fer ou disparaissent dans la caisse générale de la Confédération.

Les choses ne peuvent pas continuer ainsi. Des chefs d'entreprise, des représentants des arts et métiers et des élus politiques bourgeois se sont donc réunis pour former un comité. Leur «initiative vache à lait» vise deux objectifs:

- les impôts et redevances versés par les usagers de la route doivent être effectivement investis dans l'infrastructure routière.
- les droits démocratiques des usagers de la route doivent être renforcés: toute décision renchérissant la conduite automobile devra être obligatoirement soumise au référendum facultatif, si bien qu'un vote populaire pourra avoir lieu.

Il faut que les automobilistes cessent d'être les vaches à lait de la nation. Voilà l'objectif de l'initiative vache à lait.

7 arguments en faveur de l'initiative

1. L'affectation garantit un financement équitable des transports

La mobilité et le libre choix du moyen de transport sont des facteurs essentiels de la démocratie et de l'économie de marché. Mais le respect du principe de causalité est également une règle fondamentale de notre régime de droit. Ce principe exige que chaque mode de transport couvre lui-même les coûts qu'il occasionne. Il vaut aussi bien pour la route que pour les transports publics.

L'initiative vache à lait rétablit le bon ordre et la transparence: les redevances et impôts versés par les usagers de la route doivent être effectivement engagés pour l'infrastructure routière. Les besoins financiers sont énormes dans ce domaine. L'infrastructure routière devra être rénovée, entretenue et aménagée dans les années à venir. C'est à ces tâches qu'il faut affecter l'argent des usagers de la route – au lieu de le faire disparaître dans la caisse de la Confédération.

2. Non à plus d'impôts et de redevances

La charge des redevances et impôts routiers a sextuplé depuis les années soixante. Aujourd'hui, les usagers de la route versent chaque année 9,5 milliards de francs à la Confédération! Il s'agit notamment de l'impôt sur les huiles minérales, de la TVA, de la redevance pour l'utilisation des routes nationales, de l'impôt sur les véhicules à moteur et de la taxe poids lourds. Ces prélèvements ne cessent d'augmenter. Il est urgent de stopper ce développement. La hausse des taxes et redevances routières pèse lourd dans les budgets des ménages privées, des familles, mais aussi des arts et métiers. C'est autant d'argent perdu pour des investissements et le pouvoir d'achat de chaque individu. Les adversaires du trafic routier éludent tout simplement le fait que plus de 80% des ménages suisses possèdent au moins une voiture.

3. Renforcer la démocratie: les usagers de la route doivent avoir leur mot à dire

Bien que les usagers de la route paient toujours plus de taxes et de redevances, ils n'ont pas voix au chapitre quand l'Etat introduit de nouveaux prélèvements ou augmente les impôts existants. L'initiative vache à lait donne un droit de participation aux usagers de la route: quand les automobilistes doivent passer à la caisse, ils doivent avoir leur mot à dire. Et dans une démocratie directe, ce principe s'applique forcément par le biais de votations. Il faut donc que les décisions visant à introduire ou à augmenter des impôts, taxes et redevances sur le trafic routier privé et professionnel soient obligatoirement soumises au référendum facultatif.

4. Des besoins financiers supplémentaires sont inévitables

Le réseau suisse des routes nationales atteint la limite de sa capacité. Aujourd'hui déjà, les Suissesses et les Suisses attendent 16 000 heures par an dans des bouchons routiers. Les deux tiers de cette attente sont dus à des tronçons routiers non adaptés aux besoins. Cette perte de temps coûte des milliards – aux contribuables, mais aussi à l'économie.

Le trafic ferroviaire ayant lui aussi des problèmes de capacité, des milliards lui sont accordés pour aménager le rail. Cet argent est pour une bonne part généré par les usagers de la route. Le résultat est un sous-financement chronique de l'infrastructure routière existante. Il est déraisonnable de détourner les fonds destinés à la route au point que cette dernière ne peut plus financer ses propres projets.

5. La vérité des coûts doit aussi s'appliquer aux transports publics

Alors que le trafic routier couvre les coûts qu'il occasionne, le degré d'autonomie financière des transports publics se situe aux alentours de modestes 40 à 50%. La route est rentable alors que le rail ne l'est pas. Plus d'un trajet sur deux effectués par le train est payé par l'Etat, et non pas par les voyageurs. Même en partant d'un point de vue optimiste, force est de constater que les passagers du train et des bus paient moins de la moitié de leurs frais de déplacement en transports publics. Les usagers de la route, eux, paient tous les coûts qui leur sont imputables.

Un kilomètre-personne sur cinq effectué sur la route revient aux transports collectifs. Cette proportion double dans les villes et les agglomérations. Tous – les usagers des transports publics comme les automobilistes – ont donc besoin d'un réseau routier intact et performant.

6. Le trafic routier est important pour l'économie nationale

La route est un important facteur de prospérité, de croissance et de productivité. Ce n'est que grâce à une infrastructure performante et fiable que des personnes, des marchandises, de l'énergie et des informations peuvent être transportés rapidement, à bon marché et avec précision, même sur des grandes distances. La route est incontestablement le mode de transport le plus important. Seuls les camions peuvent assurer la distribution fine des marchandises sur tout le territoire de la Suisse. Sans eux, l'économie s'effondrerait. Des milliers d'emplois seraient menacés. Les prestations de transport sur la route ont augmenté de 50% depuis 1993 contre 34% seulement sur le rail. La route achemine 60 à 80% de plus de marchandises que le rail. Un réseau routier performant est donc un catalyseur indispensable de notre prospérité et de notre croissance économique.

7. Il ne faut pas désavantager les régions périphériques

Les régions décentralisées ont besoin plus que toutes les autres d'une infrastructure routière en état de marche. La population des régions périphériques et de montagne ne dispose généralement pas d'un réseau de transports publics aussi efficace que les agglomérations urbaines. Des communes isolées ne sont souvent atteignables qu'en voiture. Pour des raisons financières, mais souvent aussi topographiques, les transports publics ne peuvent pas desservir tous les villages avec des horaires attractifs. Dans les régions décentralisées, le trafic individuel est donc vital tant pour la population que pour les arts et métiers locaux.

Comment récolter correctement des signatures?

- Seules les personnes qui sont **citoyens suisses** et qui **ont le droit de vote** peuvent signer une initiative populaire.

- Chaque personne ne peut signer **qu'une seule fois**.

- Seules des personnes ayant le droit de vote dans **la même commune politique** peuvent signer sur la **même feuille**. Concrètement: il faut utiliser une feuille de signatures séparée pour chaque commune, faute de quoi les signatures ne sont pas valables.

- Le récoltant de signatures remplit les champs suivants sur la feuille de signatures:

  - le canton
  - le numéro postal (les grandes communes ont plusieurs numéros postaux, mais elles comptent comme une commune. Exemple: les personnes domiciliées à 1003 Lausanne ou à 1005 Lausanne peuvent signer sur la feuille 1000 Lausanne)
  - la commune politique (la commune dans laquelle la personne signataire paie ses impôts et où il reçoit le matériel de vote)

- La personne signataire procède aux inscriptions suivantes:

  - nom / prénom
  - date de naissance (jour/mois/année)
  - adresse (rue et numéro)
  - signature de sa propre main

- Important: écrire en entier toutes les indications (pas de trémas " ou «idem».

- La colonne «Contrôle» et tous les autres champs de la feuille de signatures doivent absolument rester vides!

Merci d'envoyer les feuilles de signatures complètement ou partiellement remplies immédiatement à l'adresse suivante: «Initiative vache à lait» case postale 470, 8702 Zollikon

www.initiative-vache-a-lait.ch
info@initiative-vache-a-lait.ch