

## **Doublement des coûts de la conduite automobile: que peut faire l'automobiliste pour y échapper?**

Andreas Burgener, directeur d'auto-suisse

*C'est le texte oral qui fait foi*

Nous vendons à nos clients des véhicules très innovateurs, propres, sûrs et hautement efficaces et cela de plus en plus souvent. C'est pourquoi nous ne saurions admettre que les milieux politiques et les autorités cherchent par tous les moyens à renchérir inutilement la mobilité ou à contraindre nos clients à payer encore en complément en Suisse des amendes pour un produit approuvé dans toute l'Europe. Mais le comble de la restriction est le suivant: en raison d'une initiative indicible, on s'apprête à interdire sur les routes suisses un produit homologué et admis dans le monde entier.

Permettez-moi de vous expliquer plus en détail ce qui se passe actuellement: Ceux achètent aujourd'hui le modèle de véhicule le plus vendu en 2010, doté de la motorisation la fréquente, commencent par s'acquitter d'un impôt de quatre pour cent à l'importation de l'automobile. Prenons l'exemple d'une VW Golf 1.4 TSI pour qui cet impôt est de 964 francs. Ces quatre pour cent d'impôt à l'importation des automobiles génèrent d'ailleurs des recettes annuelles de près de 330 millions de francs qui disparaissent sans tambours ni trompettes dans la caisse fédérale générale. Et j'ai failli oublier dans tout cela les huit pour cent de taxe sur la valeur ajoutée perçus sur le prix de vente que notre client doit également déboursier.

Ensuite le client immatricule son nouveau véhicule. Il paie l'impôt sur les véhicules à moteur et le permis de circulation. En complément de la taxe sur les véhicules à moteur, de nombreux cantons encaissent encore des contributions spéciales soit disant «limitées dans le temps». Vous voulez des exemples? Le canton de Soleure encaisse en passant encore 50 francs supplémentaires par an pour le contournement Ouest de la ville de Soleure et le contournement d'Olten.

Notre client se rend à la station-service. Pour chaque litre de carburant, il paie près de 90 centimes de droits de douane et taxes. Prenons l'exemple statistique des 15'000 km parcourus annuellement, cela représente pour la consommation moyenne de notre VW Golf de 6.2 litres aux 100 kilomètres le paiement à l'Etat de la coquette somme de 993 francs par an. Pour améliorer encore la protection du climat et pour que nous puissions isoler nos maisons, notre client s'acquitte en supplément de 1,5 centimes par litre de carburant qui alimente la fondation du climatique. Tous les conducteurs d'automobiles et de camions paient ensemble chaque année plus de 105 millions de francs à la Fondation Centime Climatique.

Au 1<sup>er</sup> février au plus tard, tous les utilisateurs des autoroutes ont dû acheter une vignette autoroutière qui coûte actuellement encore 40 francs.

Si on additionne tout cela, on arrive à une somme de 1972 francs payés en taxes. En dehors des quatre pour cent d'impôts d'importation sur les automobiles et de la taxe sur la valeur ajoutée perçue sur les voitures neuves, le carrousel des taxes tourne allègrement plus vite, année après année. Il est évident que je ne vous parle présentement que des redevances

étatiques et non pas des coûts d'amortissement, de carburant, de pneus, d'assurance et de service.

Mais nous ne nous serions pas permis de vous inviter aujourd'hui si cela s'arrêtait là. Mais justement, c'est loin d'être le cas et il y va maintenant des prochaines tranches de salami:

Commençons par les valeurs limites du CO<sub>2</sub>. Le Conseil national pense que la Suisse devrait se rallier aux valeurs limites européennes. Avec la reprise des 130g CO<sub>2</sub> par kilomètre en 2015, notre pays doit toutefois réduire ses émissions nettement plus que les autres Etats membres de l'UE. Cela nous coûtera très cher. Le Parlement est d'avis que le client, qui n'a d'ailleurs jamais eu voix au chapitre, devra payer une amende sur un produit pourtant très innovateur. Dans le cas de Volkswagen, il s'agirait probablement d'environ 300 francs en moyenne par voiture, dans le cas d'une Porsche, cela représenterait toutefois 14'000 francs.

Deuxièmement, les acheteurs de voitures neuves seront menacés par le système de bonus-malus préconisé par la Confédération. Cette affaire a seulement été suspendue en octobre 2009. Ce système signifie un impôt d'importation sur les automobiles deux fois plus élevé, soit de huit pour cent au lieu des quatre pour cent actuels.

Troisièmement, la taxe sur le CO<sub>2</sub> frappant les carburants nous pend au nez. Dans un premier temps, elle a certes été rejetée par la Commission de l'environnement du Conseil des Etats (CEATE), mais elle reste latente. A l'heure actuelle, personne ne saurait prédire ce qui adviendra après 2012. Comptez avec un montant de 20 centimes par litre de carburant.

Quatrièmement, et il s'agit là de la pire des éventualités, nous serons appelés à nous prononcer sur l'initiative pour les transports publics lancée par l'ATE: en cas d'adoption de cette initiative, nos clients devraient s'attendre à une augmentation spectaculaire du prix du carburant de 80 centimes par litre pour que la Confédération puisse continuer à s'acquitter convenablement de ses tâches au niveau de l'entretien et de la construction des infrastructures routières.

Comme nous vous l'avons déjà annoncé, on envisage apparemment à Berne d'augmenter les droits de douane sur les carburants de 10 centimes par litre et de fixer le prix de la vignette autoroutière à 100 francs.

En additionnant tout, la variante complète préconisée par les Verts représente 4'357 francs d'impôts et de redevances annuelles au lieu des 1'972 francs actuellement, soit plus du double. En rassemblant les différentes tranches en un salami complet, cela ferait une saucisse de taille considérable, bien trop grande à notre avis. Nous pensons qu'elle est trop grande parce que la saucisse actuelle permet amplement à la Confédération et aux cantons d'assouvir leur faim.

auto-suisse considère qu'il est de son devoir d'informer les clientes et clients sur ces situations. Ils ont en effet la possibilité de corriger le tir et de mettre le holà à cette évolution fatale. Le 23 octobre, les élections fédérales auront lieu. De nombreux politiciens semblent avoir oublié que nos clients sont aussi des électeurs. Cet automne, vous aurez l'opportunité de désigner un Parlement qui accorde par ses décisions au trafic routier motorisé la place qui lui revient et cela à un coût raisonnable. Nous sommes certains que nous parviendrons à doter le dossier des transports d'une plus grande transparence et vérité des coûts. Nous pensons également qu'il sera utile aux citoyens qu'auto-suisse leur soumette une recom-

mandation d'élection des candidates et candidats «compatibles avec le trafic routier». auto-suisse va publier une liste correspondante en début de la campagne de votation. Le week-end prochain, nous allons publier dans la presse, en guise de première étape, notre campagne d'information. Elle aura en premier lieu pour but de créer de la transparence et donnera aux personnes intéressées un bon aperçu de la situation. Nous savons naturellement aussi qu'il existe encore d'autres moyens pour mettre fin à la curée généralisée sur le porte-monnaie des citoyens. auto-suisse a d'ailleurs aussi déjà fourni un travail préliminaire à cet égard. Des vérifications auprès des associations et organisations sympathisantes ont montré que nous pourrions recueillir les signatures requises sur n'importe quel thème. Nous avons par exemple déjà fait de premières investigations sur le lancement d'un référendum. Notre branche va vous étonner, il s'agit notamment d'une branche qui a généré en 2009 avec ses 226'700 collaborateurs un chiffre d'affaires de près de 90 milliards de francs et dont les 20'800 entreprises versent à la Confédération un montant de près de 9 milliards de francs, ce qui correspond à près du sixième des recettes globales de la Confédération. Nous nous réjouissons d'ores et déjà de vos réactions.