

Aux député-e-s neuchâtelois-e-s

Neuchâtel, le 28 novembre 2019

Un large front contre la taxe inique voulue par le postulat 19.163 des Verts

Madame la députée, Monsieur le député,

Les associations signataires du présent courrier ont pris connaissance avec attention du contenu du postulat 19.163 (initialement déposé sous forme de motion) intitulé « Pour un développement durable des transports publics ». Sous le titre rassembleur du postulat se cache en réalité une volonté très nette de taxer fortement les citoyens, consommateurs, travailleurs, pendulaires, locataires et propriétaires de notre canton. Les taxes voulues par les Verts péjorent fortement l'attractivité du canton et représentent un coût largement disproportionné par rapport aux revendications poursuivies. Nous évoquons dans ce courrier les arguments qui nous poussent à vous demander de rejeter ce postulat. Il va sans dire que si une loi devait entrer en vigueur basée sur l'idée sous-jacente, le front référendaire serait large pour amener les Neuchâteloises et les Neuchâtelois à refuser l'objet.

De quoi s'agit-il ?

Le contenu du postulat 19.163 est le suivant :

Le Conseil d'État est prié de développer l'offre et réduire les prix des transports publics en percevant une taxe auprès des propriétaires de parkings (parkings collectifs ou places avec ou sans parcomètre) à raison de 1 franc par mouvement ou 30 francs/mois par place, sauf si ces places font partie du logement principal de l'utilisateur.

Le Conseil d'État définit quels sont les propriétaires, les entreprises ou les commerces qui sont concernés selon leur taille, leur usage ou leur localisation.

Qui s'oppose à ce postulat ?

Chambre neuchâteloise du commerce et de l'industrie	CNCI	
Union neuchâteloise des arts et métiers	UNAM	
Convention patronale de l'industrie horlogère	CPIH	
Fédération neuchâteloise du commerce indépendant de détail	FNCID	
Groupement neuchâtelois des grands magasins	GNGM	
Association industrielle et patronale	AIP	
Gastroneuchâtel		
Fédération neuchâteloise des entrepreneurs	FNE	
Fédération neuchâteloise du second-œuvre	FNSO	
Fédération des Entreprises Romandes Neuchâtel	FER Neuchâtel	
Association patronale des industries de l'Arc-horloger	Apiah	
Association suisse des transports routiers, section Neuchâtel/Jura	ASTAG	
Touring Club Suisse, section neuchâteloise	TCS	
Automobile Club de Suisse, section neuchâteloise	ACS	
Chambre immobilière neuchâteloise	CIN	

Pourquoi nous combattons cette proposition ?

Nous rejettons fermement la proposition avancée pour les arguments suivants :

- **La taxe est antisociale** : en taxant indifféremment les utilisateurs, la taxe ne tient compte ni de la situation sociale de l'automobiliste, ni de sa situation géographique. En effet, si sa perception peut être indolore pour des citoyens habitant dans des zones urbaines, il en est tout autrement des citoyens vivant dans des zones rurales, qui n'ont d'autre possibilité que de se déplacer en transport individuel motorisé (TIM). Ceux-ci seront massivement impactés et probablement à double titre : d'une part à chaque déplacement pour motif d'achat ou de loisir et d'autre part sur le lieu de travail qui peut être différent du lieu de domicile. La taxe pénalise donc doublement les résidents des régions périphériques. Avec l'entrée en vigueur du contrat-formation et des nouveaux prélèvements AVS liés à RFFA (0.58% + 0.30% paritaires), la masse salariale est déjà fortement impactée dès le 1^{er} janvier 2020. Le Conseil d'Etat, pour essayer de faire passer l'amère pilule de la nouvelle ponction, a suggéré aux entreprises de ne pas augmenter les salaires des collaborateurs et collaboratrices en guise de solidarité avec la nouvelle ponction purement patronale (le contrat-formation). Aujourd'hui, le Grand Conseil, en acceptant le postulat, en remettrait une couche en annonçant aux travailleurs qu'il entend les taxer de 360 francs par année pour le seul motif qu'ils se rendent à leur lieu de travail par le TIM. Nous souhaitons ici rendre attentif le Grand Conseil au coût social de la taxe prévue et à l'opposition certaine qu'elle engendrera auprès des salariées et des salariés. Les entreprises s'engagent aujourd'hui sur des idées novatrices en termes de mobilité, notamment via le covoiturage. La taxe prévue dans le postulat est une charge énorme et découragera les entreprises à envisager de nouvelles solutions. Elle rend par ailleurs plus difficile encore le recrutement de collaborateurs et collaboratrices qualifié.e.s qui, aujourd'hui déjà au vu du taux de chômage faible que connaît notre pays, peuvent allégrement faire jouer la concurrence entre les potentiels employeurs. Les compétences sont recherchées et sont difficiles à trouver sur le marché. Avec en plus les prélèvements sur la masse salariale qui sont les plus élevés de Suisse, cette nouvelle taxe serait définitivement la taxe de trop.
- **La taxe est une charge supplémentaire** : dans le cadre des compensations des réformes fiscales PP et PM, l'indemnité kilométrique des pendulaires neuchâtelois baissera (de 70 à 60 centimes pour les 10'000 premiers kilomètres, de 50 à 40 centimes pour les 5000 km suivants et de 35 à 30 centimes pour le surplus). Cette compensation permettant d'enregistrer 6 millions de francs constitue déjà un effort effectué par les pendulaires.
- **La taxe est inutile** : une taxe peut être vertueuse si elle implique un changement comportemental et corrige une externalité négative. Or, dans le cas d'espèce, la taxe est un impôt déguisé. Lorsqu'une taxe similaire a été introduite¹ dans la ville de Bienne, l'étude alors menée a montré des résultats édifiants : avec une taxe sur les parkings des centres commerciaux de 50 centimes, le report modal² enregistré atteint... 0.3%. La taxe introduite a au contraire enregistré des effets néfastes puisqu'elle a vu une hausse du stationnement sauvage. Contrairement à l'idée que se font les Verts, supprimer la gratuité ne « réduit pas les déplacements en auto », mais engendre des stratégies d'évitement et de recherche de la part des utilisateurs qui vont à l'encontre de l'objectif visé.
- **La taxe est contre-productive** : le canton de Neuchâtel n'est pas un îlot, c'est un canton frontalier, fortement exportateur et tourné vers l'extérieur. Les zones commerciales de Pontarlier ou de Morteau accueilleront avec joie l'introduction d'une telle taxe. Leurs zones de chalandise sont, aujourd'hui déjà, dimensionnées largement au-delà de la clientèle française dans le but clair d'attirer des consommateurs suisses. Les parkings gratuits de l'autre côté de la frontière attireront d'autant plus les Neuchâteloises et les Neuchâtelois.

¹ JEKO AG, sur mandat d'espace.mobilité, *Résultats d'une enquête représentative menée aux centres commerciaux de Boujean et de Brügg, septembre 2007*

² Le report modal ou transfert modal représente la décision de modification du choix du transport d'un type vers un autre. Dans le cas présent, du TIM vers les transports publics (TP) ou la mobilité douce (MD)

Il en est de même pour les cantons qui nous entourent. Conséquence directe : les consommateurs feront des trajets plus longs, généreront donc davantage d'émissions de CO₂, en adoptant des stratégies d'évitement. C'est ce que montrent les résultats récents des études liées à l'économie comportementale³ : en termes de mobilité, l'Homme n'est pas toujours un *homo oeconomicus* traditionnel de la théorie économique, c'est-à-dire que son comportement n'est pas dicté que par le prix et le temps, mais également par des habitudes de déplacement, la météo, des contraintes personnelles telles que structures d'accueil pour les enfants, activités de loisirs décentralisées ou préférences émotionnelles⁴. Un déplacement plus long, malgré le coût indirect représenté, pourrait devenir plus attractif à ses yeux qu'un déplacement court doublé d'une taxe de parking.

- **La taxe est perverse** : la Ville de Neuchâtel communiquait récemment sa volonté de réduire le TIM de manière ambitieuse. Un des défis majeurs consiste en la réduction du trafic de recherche de places de parc. En taxant les parkings, cet effet sera au contraire renforcé : les zones bleues seront prises d'assaut et les automobilistes tourneront plus longtemps encore dans le but de trouver des places gratuites disponibles. C'est également l'une des principales conclusions de l'étude menée à Bienne, qui révèle que 58% des répondants chercheraient un autre lieu d'achat (la France voisine et les cantons voisins vous disent merci) si la taxe venait à augmenter. A nouveau, les effets sont contre-productifs puisqu'ils engendrent davantage d'émissions de CO₂ que si les parkings ne sont pas taxés. La taxe ne tient en outre pas compte de la durée de stationnement. Taxer à 1 franc tout stationnement est extrêmement péjorant pour les petits commerçants et artisans qui (sur)vivent aussi grâce à des achats courts et rapides rendus possibles par des places de parking facilement accessibles et à un coût raisonnable.
- **La taxe est une nouvelle charge bureaucratique** : sur le principe cela semble simple à appliquer, mais dans les faits qu'en sera-t-il ? Tous les parkings de zones touristiques (Vue-des-Alpes, Tête-de-Ran, Creux-du-Van, etc.) devront-ils être équipés de barrières et de système de tarification ? Les places visiteurs des immeubles d'habitation, des entreprises et des administrations publiques seront-elles concernées ? Les restaurateurs devront-ils taxer les clients qui viennent prendre un café ou un plat du jour chez eux, rechérissant d'autant des marges déjà très faibles ? Les parkings des hôpitaux et des établissements médicaux-sociaux devront-ils être tous taxés ? Les véhicules de prestataires d'aide et de soins à domicile devront également s'acquitter de taxes chaque fois qu'ils iront en visite ? En lisant le postulat, la réponse est oui. Si des ajustements sont faits, ce qui serait évidemment souhaitable, cela engendrera irrémédiablement une complexité administrative nouvelle. Avec de nouveaux formulaires pour des dérogations ? Les PME n'en peuvent plus des charges administratives.
- **La taxe est injuste** : le postulat vise à réduire le prix des transports publics. Aujourd'hui déjà, les transports publics sont massivement subventionnés par les collectivités publiques et par les automobilistes. Environ 60% du coût des transports publics est payé par le contribuable⁵. En outre, plus de 50% du prix de l'essence est aujourd'hui déjà constitué de taxes⁶, de sorte que les utilisateurs de TIM financent déjà une part non négligeable de l'utilisation de leur véhicule pour la collectivité et, indirectement, pour les transports publics et la mobilité douce. Pour les arts et métiers, constitués, rappelons-le, de PME, l'utilisation du TIM est indispensable, pour transporter le matériel et pour se rendre en clientèle notamment. Taxer les places de parking est injuste pour nos PME qui

³ Richard Thaler, prix Nobel d'économie en 2017 est un économiste comportemental américain qui a reçu le Nobel grâce à ses travaux sur le processus de prises de décision.

⁴ Fehr Advice & Partners AG, *Der Mensch im Verkehr: ein Homo oeconomicus?*, juin 2018, https://www.zukunft-mobilitaet.ch/images/Verhaltensoekonomie/unitegallery_thumbs/Studie-FehrAdvice_Der-Mensch-im-Verkehr--Kein-homo-oeconomicus.pdf

⁵ Pour transn, en 2018, 24.5 millions sont payés par les usagers, 48.9 millions par les collectivités publiques (Confédération, canton, communes) (https://www.transn.ch/fileadmin/transn/pdf/RapportsGestion/Rapport_gestion_transN_2018.pdf P. 28)

⁶ https://www.avenergy.ch/images/pdf/Prix_de_lessence_juin_19.pdf

n'ont pas d'autre choix et qui verront leurs marges une fois encore rognées sans possibilité alternative.

- **Une attaque de plus à Mobilité 2030 ?** À la suite du refus du RER TransRun en 2012, une large alliance politique de gauche à droite a vu le jour pour envisager de développer les voies de transport et la complémentarité de tous les types de mobilité. De cette alliance a résulté le projet de Mobilité 2030, articulé autour de 4 piliers : le RER, les routes nationales, les routes cantonales et la mobilité douce. Le projet a été plébiscité par le peuple à 84.17% le 28 février 2016. Depuis, les avancées se sont confirmées, avec la concrétisation des financements fédéraux pour le RER et les routes nationales, ainsi que le développement des projets cantonaux pour les routes cantonales et la mobilité douce (notamment par la première loi sur la mobilité douce du 26 septembre 2017). Les taxes proposées par le postulat torpillent cette large alliance et son soutien populaire et la bonne dynamique engendrée par cette acceptation. Vous constaterez au vu des signataires de ce courrier que le front qui s'oppose à cette taxe est très large.

En résumé, nous vous invitons à combattre ce postulat pour les raisons suivantes :

- Il pénalise les automobilistes pendulaires qui ne peuvent pas renoncer au TIM pour aller travailler.
- Il constitue une charge supplémentaire pour les entreprises qui ne répercuteront pas ce coût sur leurs employés ou pour les employés si la taxe est répercutée.
- Il constitue une charge supplémentaire pour les artisans qui se déplacent chez leurs clients.
- Il constitue un prélèvement supplémentaire sur les automobilistes qui contribuent largement au développement des transports publics.
- Il favorise le tourisme d'achat en France et dans les cantons voisins.
- Il est un coût supplémentaire pour les touristes visitant notre canton.
- Il est à contre-courant du concept d'économie présente que veut développer le canton.

Les entreprises encouragent leurs collaborateurs à renoncer au transport individuel motorisé en encourageant le co-voiturage, en favorisant le télé-travail, en adaptant leurs horaires de travail, en participant au financement d'abonnement de transports publics et en développant des navettes d'entreprises. En tant qu'associations, nous encourageons nos membres à promouvoir des alternatives au transport individuel motorisé.

Vous l'aurez compris, nous contestons fortement l'idée de taxation derrière le postulat et vous invitons à le rejeter massivement.

En vous remerciant de l'attention que vous aurez pu porter à la présente, et en demeurant à votre entière disposition pour tout renseignement complémentaire, nous vous prions de croire, Mesdames et Messieurs les député-e-s, à l'expression de nos salutations les meilleures.

Chambre neuchâteloise du commerce et de l'industrie (CNCI)



Alain Marietta, président



Florian Némets, directeur

Union neuchâteloise des arts et métiers (UNAM)



Jean-Claude Baudoin, président



Charles Constantin, secrétaire

Convention patronale de l'industrie horlogère (CPIH)

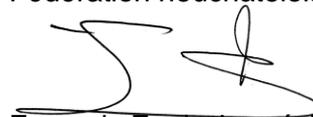


Philippe Bauer, président



François Matile, secrétaire général

Fédération neuchâteloise du commerce indépendant de détail (FNCID)



François Engisch, président



Patricia Da Costa, secrétaire

Groupement neuchâtelois des grands magasins (GNMG)

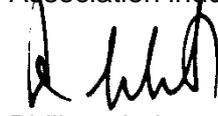


Stéphane Berset, président

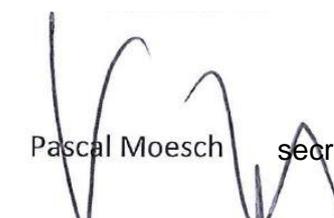


Matthieu Aubert, secrétaire

Association industrielle et patronale (AIP)



Philippe Lebet, président

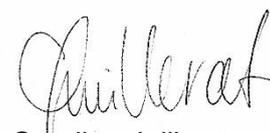


Pascal Moesch, secrétaire

Gastroneuchâtel

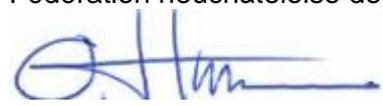


Laurence Veya, co-présidente



Caroline Juillerat, co-présidente

Fédération neuchâteloise des entrepreneurs (FNE)



Olivier Haussener, président



Jean-Claude Baudoin, secrétaire

Fédération neuchâteloise du second-œuvre (FNSO)



Philippe Bauer, président



Sylvie Douillet, secrétaire

Fédération des Entreprises Romandes Neuchâtel (FER Neuchâtel)

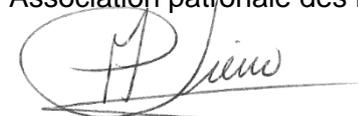


Boris Petitpierre, président



Lionel Capelli, directeur

Association patronale des industries de l'Arc-horloger (apiah)



Alain Sierro, président



Marie-Thérèse Kohler Fiorellino, secrétaire générale

Association suisse des transports routiers, section Neuchâtel/Jura (ASTAG)



Didier Bellini, président



Pascal Fragnière, secrétaire

Touring-Club Suisse, section neuchâteloise (TCS)



Jean-Luc Vautravers, président

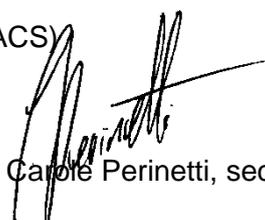


Mihai Tugui, vice-président

Automobile club de Suisse, section neuchâteloise (ACS)



Christophe Hurni, président



Carole Perinetti, secrétaire générale

Chambre immobilière neuchâteloise (CIN)



Guillaume Wildhaber, président



Yann Sunier, directeur