

COMITE ROMAND CONTRE DE NOUVEAUX IMPOTS ROUTIERS

Resp. A. Oggier
Case postale 2721
3001 Berne

Berne, le 7 février 1984

Aux Rédactions des journaux
de Suisse romande

Mesdames,
Messieurs,

Vous recevez ci-joint le 3e service de presse de notre comité.

Comme la campagne d'information s'anime et que de nombreux partis politiques cantonaux ont déjà pris position, nous pensons que le moment est venu de diffuser une information objective, cela d'autant plus que très bientôt nous commencerons notre campagne d'annonces. C'est pourquoi nous vous remettons une série d'articles qui devraient vous permettre de vous informer et d'informer vos lecteurs.

Nous vous remercions d'avance de l'intérêt que vous leur manifesterez et vous prions d'agréer, Mesdames, Messieurs, nos meilleures salutations.


A. Oggier

VOTATION FEDERALE DU 26.2.1984: VIGNETTE AUTOROUTIERE

Non à la vignette autoroutière

En quelque 25 ans, la Confédération a créé un réseau de routes nationales qui ont remarquablement amélioré les liaisons entre les différentes parties du pays et absorbé une part importante du trafic motorisé en constante augmentation.

Autour des villes importantes de Suisse, on a construit de petites et grandes ceintures autoroutières pour faciliter le déplacement motorisé d'une extrémité de l'agglomération à l'autre et alléger la circulation du centre ville.

Tous ces travaux ont été financés grâce à la taxe sur les carburants.

En février 1983, le peuple et les cantons ont accepté que la taxe sur les carburants soit maintenue afin de permettre notamment une aide financière aux cantons et communes qui ne disposent que des recettes fiscales générales pour payer leurs dépenses routières.

Alors que le Conseil fédéral y était opposé, les Chambres fédérales proposent aujourd'hui d'introduire une vignette routière.

N'ayant pas d'affectation spéciale, cette redevance pour l'utilisation des routes nationales est à vrai dire un nouvel impôt. Par cette taxe fédérale frappant une catégorie particulière de contribuables, on demande aux usagers des autoroutes - Suisses et étrangers - de contribuer en fait à l'assainissement du budget de la Confédération.

Or, l'automobiliste suisse ne paie pas seulement l'ensemble des dépenses fédérales en matière de routes, mais, en tant que contribuable, il paie sa part des routes cantonales et surtout communales.

Or, l'automobiliste étranger contribue aussi à la construction et à l'exploitation des routes nationales, puisque la consommation de benzine par les véhicules étrangers rapporte annuellement quelque deux cent cinquante millions de francs provenant de la taxe sur les carburants.

Le 26 février prochain, il faut refuser une vignette autoroutière qui n'est qu'une manoeuvre de politique fiscale de la Confédération, aux dépens des cantons et des communes.

La caisse générale de la Confédération est alimentée par quelque 1,4 milliards de francs provenant des droits de douane sur les carburants, des droits de douane sur les véhicules à moteur et les accessoires, de taxes diverses, de l'Icha sur les carburants et les véhicules. L'effort fiscal exigé du trafic routier motorisé est nettement suffisant.

Jacques Perrin
secrétaire romand du RN

TAXE SUR LES POIDS LOURDS: UNE FOIS DE PLUS
LES "PETITS" VONT TRINQUER!

Les personnes qui acceptent le principe de la taxe sur les poids lourds invoquent souvent deux arguments, l'un qu'elles n'osent pas avouer et l'autre qu'elles affichent ouvertement.

Le premier argument est quelque peu simpliste et consiste à dire: "voilà un impôt qui ne touchera qu'une petite minorité qui n'a pas vraiment les moyens de se défendre, celle des camionneurs. Tout ce que ces derniers payeront c'est tout ce que nous n'aurons pas à payer nous-mêmes".

Que voilà une erreur grossière et quelle lâcheté! Nous n'insisterons jamais assez sur l'argumentation qui a été présentée à travers d'autres articles et qui prouve que t o u t l e m o n d e devra passer à la caisse et pas seulement les camionneurs. En effet, chacun d'entre nous est dépendant des transports quotidiens effectués par les poids lourds.

Quand au deuxième argument, il consiste à affirmer que cette taxe n'est pas très élevée et que les entreprises de transports pourront aisément amortir cette dépense supplémentaire. La réalité est cependant différente. En effet, il existe dans notre pays un grand nombre de toutes petites entreprises de transports privées, celles que l'on a baptisées "les artisans du transport". Dans de telles entreprises, le patron a souvent dû, pour se mettre à son compte et devenir propriétaire d'un camion, emprunter de l'argent. Grâce à son initiative privée, il peut exécuter toutes sortes de transports, soit pour des entreprises qui ne peuvent se permettre d'avoir leur propre camion, soit pour des particuliers (déménagements par exemple). Ces artisans sont donc indispensables à notre

économie, d'autant plus que leur champ d'activités se limite essentiellement aux secteurs où les transports ferroviaires sont impossibles. Leur activité se distingue par une lutte permanente pour rester plus ou moins compétitifs. Leurs charges sont élevées - la Suisse est le seul pays d'Europe où le diesel est plus onéreux que l'essence et le seul pays au monde où dix chevaux minima par tonne sont obligatoires, cette dernière prescription augmentant le poids propre du véhicule ainsi que sa consommation.

En conséquence, bon an mal an, cette taxe sur les poids lourds - que certains de nos concitoyens jugent raisonnable - supprimera en tout cas le salaire d'un mois qu'un petit patron peut s'octroyer!

Nous concluons en disant que nous n'avons pas le droit de soutenir un tel mode d'agir qui, une fois de plus, favorisera une démarche gouvernementale, démarche qui consiste à se torturer l'esprit pour chercher où puiser encore de l'argent plutôt qu'à se demander comment en dépenser moins.

J.-P. Nicod

KAFKA AURAIT ADORE

La vignette autoroutière à 30 francs sur laquelle nous aurons à nous prononcer le 26 février prochain en scrutin populaire est des plus kafkaiennes. C'est un projet illogique, compliqué et totalement contraire au sens de l'Etat tel que nous le concevons en Suisse.

Illogique tout d'abord: nos routes nationales sont payées ou en passe de l'être grâce aux taxes prélevées sur le carburant. Déjà généreux, le peuple et les cantons ont accepté, l'an dernier, une nouvelle répartition des produits de ces taxes plus souple puisqu'elle va fournir - contrairement à son but initial - 150 millions supplémentaires chaque année à la caisse de la Confédération. L'automobiliste suisse et étranger qui roule sur nos routes paye donc et a déjà largement payé son tribut à l'Etat.

Compliqué ensuite: les étrangers entrant en Suisse devraient donc acheter une vignette s'ils entendent emprunter nos autoroutes. Où cela? à la frontière, notamment. Imaginez donc la belle pagaille lors des vacances d'été par exemple, où chaque jour des milliers d'automobilistes du Nord se rendent vers le Sud en empruntant nos autoroutes. Au début de cette décennie, on a inauguré la traversée de Bâle entièrement par l'autoroute, ce depuis la frontière avec la République fédérale d'Allemagne. Un axe rapide, sûr et qui préserve bien désormais le centre de la grande cité rhénane du trafic de transit. Or, il y aura très certainement des automobilistes venus du Nord qui refuseront - et ce sera leur droit le plus strict! - de passer à la caisse. Par contre, ils passeront par le centre-ville...

Contraire au sens de l'Etat tel que nous le concevons en Suisse enfin: nous ne sommes plus au Moyen-âge et la dîme ou la gabelle relèvent désormais de la féodalité la plus obscure. La fiscalité de la Suisse moderne et fédéraliste repose sur le principe l'universalité de l'impôt ou de sa causalité particulière. Or, la vignette n'est, vu sous cet angle-là, qu'un vulgaire racket. L'Etat en veut au porte-monnaie des automobilistes, un point c'est tout. Contrairement aux usages, il ne leur dit pas ce qu'il va faire de cet argent. C'est un peu comme si quelqu'un qui mène grand train de vie allait "taper" toutes ses connaissances simplement parce qu'il les connaît, leur demandant de l'argent parce qu'il en a besoin et sans aucune garantie de remboursement.

Décidément, cette kafkaïenne vignette est bien mal ficelée, ne repose sur rien de solide. Mais ce qui est plus grave, c'est que, en cas d'acceptation, elle aura créé le précédent qui permettra désormais à l'Etat de demander sans aucune raison valable toujours plus d'argent aux contribuables de ce pays.

PDC: "ETRE SOLIDAIRE" A L'ENVERS

On se souvient avec quelle intense campagne d'information le PDC, les Eglises et la majorité des journaux avaient soutenu l'initiative "Etre solidaire". Les étrangers sont nos frères, ils doivent bénéficier des mêmes droits que les Suisses, ils doivent pouvoir vivre en famille dès leur arrivée, ceux qui les emploient sont des exploiters, des esclavagistes, les droits de la famille sont bafoués, etc. Voilà fortement résumé et adouci ce qu'on pouvait lire à l'époque dans la presse et en particulier dans celle du PDC.

Mais qu'y lit-on aujourd'hui?

Le 26 février prochain nous serons appelés aux urnes pour nous prononcer sur l'instauration de nouveaux impôts routiers, la vignette autoroutière et la taxe sur les poids lourds. La Confédération pourra ainsi empocher de la part des automobilistes et des transports routiers 450 millions de francs de plus, au-delà des 3 milliards de francs qu'elle encaisse déjà maintenant.

Le PDC fribourgeois vient de donner le mot d'ordre de voter oui à ces nouveaux impôts. Quant au PDC suisse, il se prononcera le 11 février; son service de presse fait toutefois déjà campagne pour le oui.

Quelle peut être la raison qui motive un parti soucieux de mieux faire vivre les familles d'accepter de nouveaux impôts, que l'on peut qualifier d'injustes. La vignette, en effet frappe de la même manière la famille et le célibataire et touche en particulier les travailleurs devant aller au travail par l'autoroute alors que

le même Etat subventionne le prix d'abonnement de ceux qui ont la chance de pouvoir utiliser les transports publics. Quant à la taxe sur les poids lourds, le renchérissement du prix des produits de première nécessité (pain, lait, viande, légumes etc) qu'elle va entraîner défavorisera encore la famille.

Alors pourquoi?

A cause des étrangers. Pour "Etre solidaire". Voyons ce que dit le service de presse du PDC suisse, en caractère gras et soulignés: "30 % de la vignette seront payés par les automobilistes étrangers". Et plus loin "comparé avec les pays à taxe autoroutière assez élevée, ils (les étrangers) s'en tireront encore à bon compte..."

Même refrain en ce qui concerne la taxe sur les poids lourds: "Il s'agit également de faire contribuer les transporteurs routiers étrangers qui utilisent nos routes et autoroutes..."

On ne peut guère argumenter de manière plus xénophobe. Il est vrai que le Conseil fédéral lui-même donne le ton, dans la brochure qu'il envoie à tous les citoyens.

Pour le PDC, champion de l'égalitarisme entre étrangers et Suisses, partisan jusqu'à l'excès de l'initiative "Etre solidaire" cela paraît étrange. Il voulait, il y a quelques années, abolir tout sentiment anti-étranger. Et aujourd'hui, il justifie les nouveaux impôts routiers parce que l'on pourra ainsi faire payer les étrangers.

Belle mentalité.

.. / ..

A moins que le PDC n'ait décidé de pratiquer "Etre solidaire" à l'envers: par solidarité avec les étrangers, que nous voulons faire passer à la caisse, nous acceptons, nous, Suisses, d'être solidaires jusqu'au bout et de payer nous aussi le vignette de 30 francs et la taxe sur les poids lourds.

Les principes sont peut-être saufs, mais quel masochisme!

A. Oggier

UN CONSEIL FEDERAL RUSE!

Nous aimerions analyser ici la démarche intellectuelle adoptée par le Conseil fédéral pour lancer la taxe sur les poids lourds. "Notre budget est déficitaire. Or pour l'équilibrer, nous avons deux solutions: diminuer nos dépenses ou augmenter nos recettes. Si nous adoptons la première solution, comment pouvons-nous diminuer les dépenses? En supprimant certaines subventions inutiles, en ramenant à une échelle plus réaliste quelques-uns des avantages financiers dont bénéficient plus de 100'000 mille fonctionnaires fédéraux. Mais... ces mesures sont fort impopulaires. Mieux vaut donc étudier la deuxième solution. Mais le Suisse paye déjà assez d'impôts. Aussi, comment glâner encore quelques millions? Ah! les poids lourds! qui ne sont pas très appréciés par le Suisse qui n'en voit que les inconvénients dont le fait de ne pouvoir les dépasser dans la seconde qui suit... Et bien sûr les écologistes qui nous appuyeraient à cent pour cent! La mauvaise odeur qui se dégage des pots d'échappement de ces "monstres" aura vite fait de ranger de notre côté les derniers récalcitrants. Nul besoin de préciser que le diesel bien moins que l'essence et que les camions jouent un rôle primordial dans l'évacuation de nos millions de tonnes d'ordures! Que nous voilà bien partis! Mais attention, certains se rendront quand même compte que cette taxe est injuste et ne touche qu'une minorité. Quel est donc notre point faible? Où sommes-nous le plus vulnérables? Mais... bien sûr! Nous allons imposer une catégorie qui couvre largement ses frais et même plus. C'est dangereux et il est impossible, même en "maquillant" les méthodes de calcul, de prouver que le trafic des poids lourds ne couvre pas ses frais. Il ne nous reste alors plus qu'une solution: semer le doute! C'est pourquoi dans nos explications en vue des

votations du 26 février 1984, nous allons faire figurer en page 4 sous rubrique "Les gros véhicules causent des coûts élevés" une estimation qui ne nous engage pas beaucoup et que nous rédigeons en ces termes: "Le Conseil fédéral et les Chambres estiment que le trafic lourd ne couvre pas entièrement les frais qu'il entraîne". Nous pourrions toujours affirmer par la suite que nous avons pris comme base une méthode de calcul axée sur les coûts sociaux tels que répercussions sur l'environnement, frais de santé, consommation. Il s'agit d'éléments si vagues que toute interprétation conviendra! Nous pourrions ajouter encore que la distance annuelle parcourue par les camions et autocars immatriculés en Suisse représente 50'000 fois le pourtour de la Terre. De telles comparaisons ont toujours un effet lénifiant lorsque l'on cherche à faire passer une pilule aussi amère"!

J.-P. Nicod