

COMITE ROMAND CONTRE DE NOUVEAUX IMPOTS ROUTIERS

Resp. A. Oggier
Case postale 2721
3001 Berne

Berne, le 31 janvier 1984

Aux Rédactions des journaux
de Suisse romande

Objet: Votations du 26 février: Impôts routiers

Mesdames,
Messieurs,

Nous nous permettons de vous envoyer ci-joint une série d'articles concernant les votations du 26 février relatives aux nouveaux impôts routiers:

LA VIGNETTE AUTOROUTIERE
LA TAXE SUR LES POIDS LOURDS

Il va de soi que nous sommes à votre disposition si vous désirez des articles originaux ou des interviews, ou toute autre documentation.

Nous serions heureux de recevoir l'hospitalité de vos colonnes et vous en remercions d'avance.

Avec mes meilleures salutations.


A. Oggier

IMPOTS ROUTIERS: LA MAUVAISE FOI DU CONSEIL FEDERAL

Dans la brochure qu'il a élaborée pour expliquer aux citoyens le sens et la portée de la votation du 26 février prochain au sujet de la taxe sur les poids lourds le Conseil fédéral dit que quel que soit le compte routier, "les cantons et les communes doivent encore déboursier chaque année pour les routes plus d'un milliard de francs, qu'ils doivent prélever sur leurs recettes fiscales générales". C'est pourquoi une taxe sur les poids lourds est nécessaire, ainsi qu'une vignette autoroutière.

Une telle affirmation tient de la piraterie, ou pour le moins de la mauvaise foi.

Qu'en est-il en effet.

Les cantons et les communes sont responsables pour l'essentiel de leurs routes. Les autoroutes connaissent un financement spécial au moyen de la surtaxe de 30 ct/litre que perçoit la Confédération. Celle-ci, au bénéfice du vote de l'année dernière favorable au maintien à son ampleur actuelle de cette surtaxe, qui devrait normalement être abaissée de 10 ct aujourd'hui pour être abolie demain, compense entièrement ses frais. Elle doit ristourner une partie de ces recettes aux cantons, pour des tâches routières (400 millions). Cependant, elle demande une compensation pour ce "don généreux" qu'elle fait avec l'argent des automobilistes. Elle aimerait que les cantons et les communes prennent la responsabilité et, surtout, le déficit du trafic régional des CFF, fixé plus ou moins arbitrairement à 400 - 450 millions.

Dans cette optique, l'affirmation citée ci-dessus du Conseil fédéral est parfaitement exacte.

Mais la conclusion qu'il faut en tirer est fausse.

On vient de voir comment la Confédération veut se faire rembourser par les cantons une somme de 400 millions qui toutefois, n'a jamais appartenu à la caisse fédérale, affectée qu'elle a toujours été aux autoroutes.

En ce qui concerne la taxe sur les poids lourds et la vignette, la manoeuvre est la même. On montre aux citoyennes et citoyens que les cantons et communes doivent encore déboursier pour les routes plus d'un milliard de francs, qu'ils doivent sortir de leurs recettes fiscales générales. En leur faisant croire qu'en votant en faveur de la taxe sur les poids lourds et de la vignette, la situation changerait.

Alors qu'il n'en est rien.

Le produit de la taxe sur les poids lourds et de la vignette ira directement dans la caisse fédérale, pour éponger ses déficits, quelles que soient les dépenses des cantons pour les routes.

Les cantons n'en verront donc pas un centime. Au contraire, ils devront bientôt rembourser ce qu'ils reçoivent du produit de la surtaxe sur les carburants (400 millions environ), et ne pourront plus augmenter dans la mesure qu'ils jugeraient souhaitable leurs impôts sur les véhicules, puisque la Confédération aura déjà prélevé sa part et qu'il ne faut quand même pas tuer la poule aux oeufs d'or.

Voilà la vérité!

Il est navrant de voir le Conseil fédéral jouer à coups de demi-vérités (ce n'est pas la seule fois dans cette brochure) et avec la bonne foi des citoyennes et citoyens.

Ces manoeuvres ne méritent qu'une seule réponse: un NON et NON à la taxe sur les poids lourds et à la vignette.

A. Oggier

FINANCES FEDERALES ET TAXES ROUTIERES

La situation des finances fédérales ne s'améliore guère; le budget de cette année 1984 prévoit à nouveau un déficit qui dépassera le milliard de francs; la dette publique est proche des 25 milliards.

Cet état de faits ne peut plus durer; chacun s'accorde à déclarer, avec plus ou moins de conviction, qu'il faut rétablir l'équilibre des finances de la Confédération.

On ne s'entend guère en revanche sur la méthode à utiliser.

Il y a d'une part les partisans d'une politique financière orthodoxe plus stricte.

L'équilibre des finances fédérales passe, pour eux, en premier lieu par des économies dans les dépenses de l'Etat. Les recettes de la Confédération se situaient en 1970 à 8 milliards; elles ont passé à 19 milliards au budget de 1983 et à 20 milliards à celui de 1984. Et malgré l'effort des contribuables, on enregistre toujours des déficits.

Il faut mettre un frein à cette évolution. La charge fiscale est très lourde. On ne peut plus rien demander au contribuable, ce d'autant plus que les cotisations aux assurances sociales ont à nouveau fait un bond en avant en 1984; assurance-chômage, assurance-accidents obligatoire, assurance-maladie et bientôt second pilier de la prévoyance-vieillesse.

Dans l'autre camp, on trouve les étatistes, ceux qui veulent donner à l'Etat toujours plus de moyens pour que l'administration puisse étendre son influence. Pour eux, le déficit des finances fédérales est intolérable. Pour le combler, il n'est qu'un moyen: la perception de nouveaux impôts. Il y a de l'argent sur les routes, disent-ils, prenons-le!

C'est dans cette optique qu'il convient d'analyser les projets fiscaux qui sont soumis au peuple et aux cantons le 26 février prochain, à savoir une nouvelle redevance à percevoir sur les poids lourds du trafic routier (taxe forfaitaire allant de 500 à 3'000 francs selon le poids) et une vignette autoroutière de 30 francs perçue de tous les automobilistes, Suisses et étrangers, qui utilisent notre réseau d'autoroutes.

Pour justifier cette nouvelle ponction fiscale, on prétend que le trafic des poids lourds ne paie pas les frais qu'il occasionne et que la vignette est le seul moyen de faire participer les touristes étrangers aux frais de construction et d'entretien de nos autoroutes. Cette argumentation est fortement contestée: si l'on additionne toutes les taxes déjà perçues, on se rend compte que le trafic motorisé qui est au service de notre économie et contribue à notre prospérité, paie déjà largement les dépenses routières. Pensons seulement aux surtaxes très généreuses perçues par l'Etat sur la benzine et l'huile Diesel.

En acceptant de fournir à l'Etat quelque 400 millions de recettes nouvelles (150 millions provenant de la redevance sur les poids lourds et 250 millions de la vignette), on ne peut qu'encourager une politique dispendieuse.

En disant non en revanche à ces nouveaux impôts, on obligera les pouvoirs publics à faire des économies.

TAXES ROUTIERES:

NOUS AVONS DEJA DONNE

Chacun s'en souvient, ou devrait s'en souvenir: lorsque la Confédération s'était enfin décidée à rattraper notre retard en matière d'autoroutes, le Conseil fédéral n'avait pu faire accepter la surtaxe sur l'essence qu'en promettant formellement de réduire cette taxe au fur et à mesure de l'avancement de notre réseau autoroutier...

Cet engagement n'a pas été tenu. A tel point que, l'an dernier, en votation populaire, alors que nos autoroutes sont maintenant largement payées, le Conseil fédéral nous demandait non seulement de continuer à payer cette surtaxe, mais aussi de l'autoriser, lui, à empocher une partie de cette taxe pour couvrir les graves déficits des finances fédérales.

Or, loin de saluer avec reconnaissance le civisme des automobilistes, qui ont accepté un réel sacrifice (alors que l'essence aurait dû baisser d'au moins dix centimes par litre), ne voilà-t-il pas que le Conseil fédéral nous propose aujourd'hui une vignette autoroutière qui devrait rapporter quelque 300 millions par année à la Confédération.

En d'autres termes, on nous propose une vignette pour payer des autoroutes... que nous avons déjà plus que payées avec la surtaxe.

Et, une nouvelle fois, le Conseil fédéral utilise le même truc, le même artifice. Dans la brochure envoyée à tous les citoyens, il insiste lourdement sur le fait que cette vignette ne serait introduite "que pour une durée limitée à dix ans".

Que le Conseil fédéral ait désespérément besoin d'argent, donc d'impôts nouveaux, est une chose. Mais qu'il prenne les automobilistes pour des poires en est une autre.

Et il n'est pas sûr que l'automobiliste, cette fois-ci, ayant le sentiment d'avoir été dupé, se montre aussi civique et généreux que l'espèrent nos autorités...

C.R.