

18.01.2012 - 13:23 Uhr

Financement du rail: En fin de compte tous paient plus!

Bern (ots) -

L'Association suisse des transports routiers ASTAG s'oppose au projet de financement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF). En particulier la désaffectation prévue des fonds routiers (entre autres de la RPLP) en faveur du rail au-delà de 2030 est inacceptable et anticonstitutionnelle. Malgré les subventions croisées et les augmentations de prix au sein du transport ferroviaire, les automobilistes, l'économie et les consommateurs continueront à passer à la caisse au-delà de 2030. L'ASTAG réclame une prise en compte accrue du principe de causalité. Et elle veut que l'initiative ATE soit soumise au peuple sans contre-projet.

L'Association suisse des transports routiers ASTAG se prononce contre le message du Conseil fédéral sur le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF) dont les jalons ont été approuvés ce jour par ledit Conseil fédéral. On constate néanmoins que, par rapport au projet initial de consultation de l'été 2011, ce document contient quelques petites améliorations. Ainsi la «part NLFA», soit les recettes provenant de l'impôt sur les huiles minérales attribuées jusqu'alors au rail, devrait à nouveau être affectées à la construction des routes après 2030.

Le peuple est mené par le bout du nez

Quoi qu'il en soit, la prolongation de la désaffectation du produit de la redevance poids lourds (RPLP) au-delà de 2030 est inacceptable. Selon la Constitution, le produit net de la RPLP doit impérativement être utilisé en faveur de la route. Concrètement, on peut lire à l'art. 85 CF: «Le produit net de la redevance sert à couvrir les frais liés à la circulation routière.» Enfin, l'importance de la désaffectation est fixée très exactement dans une disposition transitoire: elle se limite clairement aux grands projets ferroviaires! Et, toujours selon la Constitution fédérale, ces derniers regroupent «la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA), RAIL 2000, le raccordement de la Suisse orientale et de la Suisse romande au réseau européen des trains à grande vitesse ainsi que l'assainissement phonique du réseau ferré par des mesures actives et passives.» Une désaffectation du produit pour le financement de l'infrastructure ferroviaire est donc indubitablement anticonstitutionnelle!

Pour l'ASTAG, il est donc inadmissible qu'une désaffectation au détriment de la circulation routière soit cimentée pour toujours. «Le débâcle financier du trafic ferroviaire ne doit pas continuer à être résolu sur le dos des utilisateurs de la route», estime Adrian Amstutz, président central de l'ASTAG. «Cela impliquerait qu'en plus des clients du rail, les automobilistes, l'économie ainsi que les consommateurs devraient également payer le prix fort.»

En lieu et place, l'ASTAG plaide pour le principe de causalité. Celui qui utilise l'infrastructure ferroviaire, resp. qui la réclame, doit payer pour cela. «Cette mainmise unilatérale sur le compte routier doit prendre fin», constate Adrian Amstutz.

C'est la raison pour laquelle l'ASTAG rejette également l'initiative ATE qui prône une idéologie analogue. «Il n'existe qu'un seul moyen pour obtenir un financement raisonnable du trafic dans l'intérêt de l'économie et de la population», souligne Adrian Amstutz. Chacun doit payer lui-même ce qu'il commande! Et surtout: «Pour commencer, l'initiative ATE doit être balayée!»

D'autres informations figurent sous: www.astag.ch/upload/docs/ASTAG/120106-IN-Bahnhofstrukturfonds-d.pdf

Contact:

ASTAG Association suisse des transports routiers
Michael Gehrken
079 613 75 64

