

10.06.2014 - 11:12 Uhr

FORTA: L'ASTAG revendique des corrections et un financement équitable sans augmentation des impôts sur les huiles minérales

Bern (ots) -

L'ASTAG s'oppose au fonds planifié pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) sous sa forme actuelle. Il est vrai qu'un fonds pour une infrastructure routière serait en principe salué. En attendant, l'augmentation prévue de la surtaxe sur les huiles minérales et le détournement massif et éhonté des montants récoltés des fonds pour les aménagements des transports publics (TP) dans les agglomérations représente à nouveau une pure «tromperie réalisée sur le dos du transport routier». Le FORTA ne doit pas être destiné qu'au financement des projets routiers. C'est la raison pour laquelle l'ASTAG met l'accent sur une solution destinée à un financement équitable du transport au sens de «l'initiative vache à lait».

Le fonds planifié pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA), qui se trouve encore en consultation jusqu'au 20 juin 2014, présente des lacunes des plus importantes. Voici pourquoi l'ASTAG s'oppose clairement au modèle dans sa prise de position. Il est certainement exact qu'après le fonds d'infrastructure ferroviaire (FAIF/FIF), il faut maintenant mettre également sur pied un fonds d'infrastructure routière. Ce n'est qu'ainsi que le gel massif des investissements et des réalisations pour l'aménagement des routes de ces dernières décennies pourra être supprimé. Les nombreux goulets d'étranglement localisés sur le réseau des routes nationales, qui conduisent à des congestions chroniques, doivent être notamment et urgemment supprimés. En outre, un assainissement et une modernisation continus (c'est-à-dire un aménagement!) sont nécessaires sur l'ensemble du réseau. «Le transport routier est le nerf de la guerre de notre économie et société jouant un rôle central pour notre bien-être», dit le président central de l'ASTAG, Adrian Amstutz. Plus de 80% de la mobilité en matière de transport de personnes et de marchandises se déroule sur la route. «Nos routes doivent donc être aménagées en fonction des besoins et non tomber en ruine!»

Le FORTA sous sa forme actuelle est toutefois une pure «tromperie effectuée sur le dos du transport routier». Tout est fait pour donner l'impression d'un programme d'investissement détaillé et à long terme. En réalité, seuls sont financés les projets qui ont déjà été adoptés dans le cadre de l'ancien programme sur la suppression des goulets d'étranglement. De sorte qu'il manque des extensions du réseau indispensables (contournement à Morges, autoroute de Glatttal) ainsi que des projets de l'arrêt sur le réseau. «Dans l'immédiat, le FORTA n'apporte aucune amélioration pour les routes», constate Adrian Amstutz: «Le modèle ne suffit en aucun cas aux exigences justifiées de l'économie et des usagers de la route!»

Il est de plus inacceptable que la surtaxe sur les huiles minérales doive être augmentée pour le financement du FORTA: sans vraie contre-valeur, il en résulte à nouveau une charge supplémentaire pour le transport routier qui verse aujourd'hui déjà quelque 12 milliards de francs par an à la Confédération, aux cantons et communes. L'ASTAG formule un non en toute connaissance de cause à l'encontre de cette «razzia».

Pas de détournement de leur fin initiale pour les projets d'agglomérations!

Le détournement planifié très important des impôts FORTA pour les aménagements des TP dans les agglomérations est également clairement refusé. Sous le titre fleuri d'«Infrastructures du trafic d'agglomération», le FAIF doit à nouveau financer les projets ferroviaires et les agrandissements des gares avec les fonds routiers. Les perdants sont à nouveau les usagers de la route ainsi que les régions périphériques et les cantons de montagne. L'ASTAG demande donc pour les agglomérations une limitation conséquente du cofinancement des projets à 200 millions de francs par an au maximum et une affectation spécifique des fonds pour les projets d'extension de capacités relatifs au trafic lourd motorisé. Dans l'ensemble, des corrections massives sont nécessaires au modèle FORTA. Le nouveau fonds routier doit servir exclusivement au financement des projets de la route. Ainsi, la meilleure solution demeure «l'initiative vache à lait» qui garantit un financement équitable du transport.

Position de l'ASTAG

- Renonciation à une augmentation de la surtaxe sur les huiles minérales de 12 à 15 centimes/litre.
- Implication de «l'initiative vache à lait» pour combler les déficits financiers en tant que mesure compensatoire pour le financement croisé des TP.
- Limitation du cofinancement des projets d'agglomérations à 200 millions de francs par an au maximum.
- Affectation spécifique des moyens relative aux agglomérations pour les projets d'extension de capacités relatifs au trafic lourd motorisé.
- Implication de projets pour l'amélioration de la fluidité du trafic (par ex. contournements) dans les communes en-dehors des agglomérations.

- Intégration de l'arrêté sur le réseau 2012 (contournement à Morges, autoroute de la Glattal inclus) dans le PRODES.

Contact:

ASTAG Association suisse des transports routiers
Michael Gehrken
031 370 85 24

Diese Meldung kann unter <https://www.presseportal.ch/fr/pm/100001880/100757361> abgerufen werden.