



Schweizerischer Nutzfahrzeugverband
Association suisse des transports routiers
Associazione svizzera dei trasportatori stradali

Aux médias:

L'ASTAG applaudit le refus opposé à l'initiative ATE et revendique une adaptation continue du principe de causalité pour le rail

L'Association suisse des transports routiers, ASTAG approuve que la Confédération veuille réviser la réglementation du financement de l'infrastructure du rail à moyen et long termes. L'ASTAG se réjouit en particulier que le principe de causalité, pour le rail également, fasse de plus en plus foi. En ce sens, il n'y a rien de plus logique que la Confédération récuse également l'initiative sournoise de l'ATE. Par ce biais, certains milieux financent aujourd'hui déjà fortement leurs besoins en mobilité par les autres, et encore plus en ponctionnant dans les portemonnaies, qui ne sont pas les leurs, comme jamais encore! Toutefois, aucune contre-proposition n'est nécessaire, contrairement à ce que la Confédération prévoit. Au lieu de cela, l'initiative ATE doit être rejetée sans réserve! La nouvelle réglementation du financement du rail doit, selon l'opinion de l'ASTAG, suivre de front et selon les mêmes principes du financement routier.

Depuis des années, l'Association suisse des transports routiers, en raison des circonstances, met en lumière que les transports publics et le rail ne peuvent se financer qu'à un faible pourcentage (voir encadré). Ceci contredit, dans sa forme la plus rédhibitoire, le principe de causalité que la Confédération et la politique ont élevé comme maxime d'une dite politique des transports à effet durable. Pire encore : les effets „trompe-l'œil“ et „statistique maquillée“ du Département des transports ont fait en sorte que le financement des transports publics et du réseau du rail a pris l'eau ces dernières années.

La politique des transports est ainsi réellement menacée par un Waterloo! Même la Confédération en arrive à la conclusion que le financement de l'infrastructure du rail, ainsi que l'exploitation et la maintenance du réseau des transports publics, ne sont plus garantis à moyen et à long termes.

L'ASTAG salue le demi-tour effectué par le Conseil fédéral

Sous ce signe annonciateur, l'ASTAG félicite la Confédération pour la question de financement. Notamment en raison des circonstances ; pour les transports publics également, le principe de causalité prévaut de plus en plus: cette situation correspond à une vieille requête de l'ASTAG. Cependant, la rentabilité du propre capital de la société des chemins de fer et du rail doit être, à long terme, bien plus augmenté que la Confédération n'y aspire. Un engagement accru des usagers du rail est indispensable.

L'initiative ATE, ennemie des transports routiers, est à refuser sans contreproposition

L'ASTAG se réjouit particulièrement de la circonstance: la Confédération a opposé un refus catégorique à l'initiative ATE.

La main mise sur la caisse des transports routiers conduirait dans la mauvaise direction et le système de financement irait droit dans le mur, également pour les transports routiers.

Il s'agit en définitive d'une démarche des initiateurs gauche-verte qui s'explique finalement simplement: tourmenter l'économie nationale et les transports routiers indispensables pour faire en sorte que tout un chacun ne circule plus qu'en bicyclette...C'est la raison pour laquelle, on doit y opposer un refus net sans contreproposition!

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

Berne, 20 janvier 2011

Les usagers de la route financent un abonnement demi-taxe pour chaque citoyen helvétique!

Pendant que la circulation routière, et particulièrement les transports routiers, financent presque tous leurs frais (frais externes inclus), les transports publics couvrent leurs frais généraux à un plafond de maximum 65 pourcent, aujourd'hui encore, et sont tributaires de façon croissante des subventions de l'Etat et des indemnités. Pour leur financement, et parallèlement aux moyens accordés par la Confédération et aux recettes issues de la taxe sur la valeur ajoutée, ces fonds sont en grande partie utilisés pour les transports publics, alors qu'ils étaient en fait réservés pour des apports aux transports routiers! Les recettes du trafic des poids lourds lié aux prestations sont utilisées depuis des années à d'autres fins, soit pour le financement des transports publics. A cet effet, la population a jadis assenti à cette application sous une forme de solution transitoire pour un temps limité. Dans l'ensemble, 5,5 milliards de francs environ sont actuellement alloués comme subventions pour les transports publics, dont environ 2 milliards annuels tombent dans les caisses des transports routiers. Une grande partie de cette somme est déboursée par l'industrie et l'économie des transports, lesquelles doivent de nouveau répercuter les coûts supplémentaires sur les usagers de la route. Pour la facture de l'économie nationale, amortissements et intérêts inclus, les investissements supplémentaires des usagers de la route pour les transports publics s'élèvent à bien 15 milliards de francs. Les cotisations élevées prélevées par l'Etat représentent également la raison d'un faible degré de couverture des frais pour le rail. Les usagers du rail financent 55,7 pourcent des coûts. Ou formulé autrement: les transports routiers financent un abonnement demi-prix pour chaque citoyen helvétique!