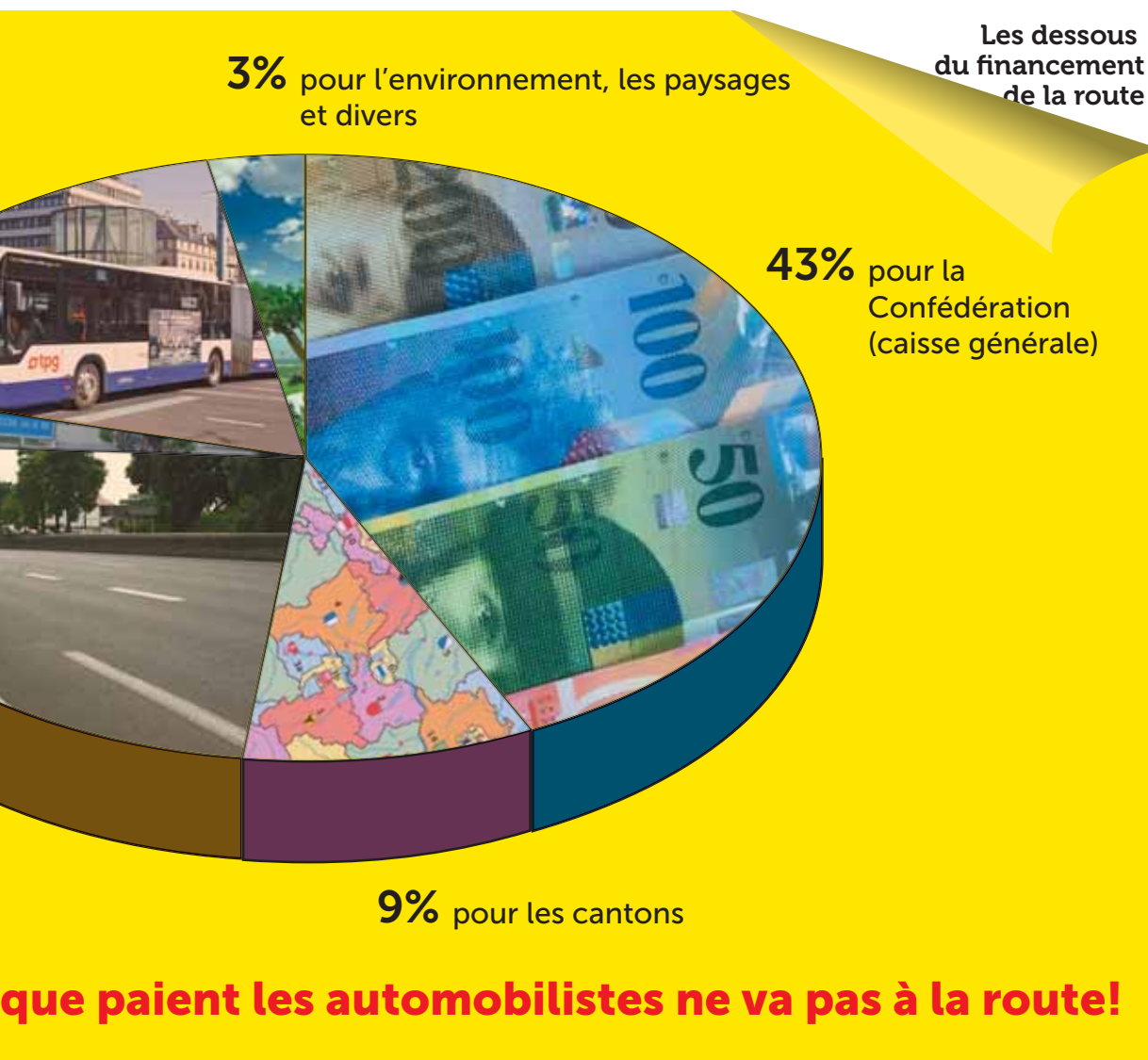


gmentation ourquoi



Rappel des milliards égarés

En 1993, une surtaxe de 20 ct par litre a été instaurée, pour achever le réseau des autoroutes. Ce qui, 20 ans plus tard, n'est pas fait. La Confédération a encaissé environ 1,4 milliard par an... Or ces près de 30 milliards au total ne se retrouvent pas dans les routes. En effet, la hausse des investissements dans les routes nationales n'a été que de 300 millions par an.

Autre argument: il n'est pas nécessaire de prélever une nouvelle taxe alors que les réserves accumulées dans le Financement spécial et le Fonds d'infrastructure s'élèvent à 3,8 milliards. Au rythme extraordinairement lent que prennent les projets d'extension et d'aménagement, il n'y a aucune urgence à demander un prélèvement supplémentaire.

Chaque année, les usagers de la route versent 9,5 milliards de francs à la Confédération. Où vont-ils? 70% ailleurs que pour la route. Quatre milliards dans les caisses de l'Etat, 900 millions pour les cantons, 1,75 milliard pour les transports publics et 2,6 milliards pour les tâches routières au sens strict. En fait, cela révèle que les moyens actuels sont suffisants pour couvrir les coûts liés à l'arrêté contesté.

De plus, le montage boiteux que la Confédération présente avec le résultat de la hausse du prix de la vignette montre que rien ne va être entrepris pour améliorer le réseau. Les automobilistes vont payer davantage et devoir supporter les bouchons pendant de nombreuses années car rien ne sera entrepris pour les résorber. ■

POURQUOI CETTE IDÉE ?

Source de ce projet de hausse du prix de la vignette: un arrêté qui prévoit la reprise par la Confédération de 380 km de routes cantonales. Cette reprise n'apporte aucune plus-value aux automobilistes. La hausse financerait l'exploitation, l'entretien et l'aménagement de ces 380 km (100 millions par an). Ce serait normalement aux cantons soulagés de financer cette reprise. On comprend pourquoi les conseillers d'Etat sont pour l'augmentation: ils conservent l'argent économisé! La hausse financerait également (200 millions par an) les contournements du Locle, de La Chaux-de-Fonds (environ 1 milliard) et de Näfels (600 millions). Il ne resterait plus d'argent pour supprimer les goulets d'étranglement, augmenter les capacités et étendre le réseau routier, ce qui est pourtant primordial au vu de la saturation actuelle. L'augmentation ne permettrait pas de financer les compléments de Morges et du Glatttal. Reprenons le calcul. Recettes prévues 300 millions: 100 pour les 380 km et 200 millions épuisés pour des années en finançant trois contournements périphériques. En cas de rejet de l'augmentation de la vignette, il sera tout de même possible que l'arrêté sur les routes nationales entre en vigueur, mais avec de justes compensations auprès des cantons. Une initiative parlementaire a été déposée en ce sens. Cela permettra de faire émerger une stratégie de développement de l'infrastructure routière, qui doit fixer l'ensemble des besoins routiers à venir, leur coût et prévoir un financement adéquat. Ce n'est que sur la base de ce programme et de l'introduction dans la constitution d'un fonds d'infrastructure routière que les choix appropriés pourront être faits.

En conséquence, le TCS soutient le référendum contre l'augmentation du prix de la vignette autoroutière à 100 fr. au lieu de 40 fr. actuellement.