

Bewohner des Berggebietes und des ländlichen Raumes, sind aufgrund des schwächeren öV-Angebotes mehr auf ihr Auto angewiesen als Bewohner der Agglomerationen und Zentren. Diese Ausgangslage führt dazu, dass die Mobilität im Berggebiet stärker von diversen Gebühren des Individualverkehrs betroffen ist. Zurzeit bezahlt man beispielsweise auf einen Liter Benzin rund 60 % Steuern, nur ein kleiner Teil dieses Geldes wird wieder in das Strassennetz investiert<sup>1)</sup>. Neben den Gebühren für das Benzin fallen Kosten an wie zum Beispiel die Fahrzeugsteuer, Versicherungen, Autobahnvignette usw.

Aufgrund der grossen Gebührenbelastung der Autofahrer im Allgemeinen, und im Speziellen im Berggebiet, sollte das Strassennetz gesamtschweizerisch besser ausgebaut werden. Vor dem Hintergrund neuer Verkehrsprojekte im Mittelland, dürfen die Bedürfnisse der Berggebiete nicht vergessen

werden. Auch im Berggebiet werden die Pendelwege immer länger, diese Tendenz muss mit guter Infrastruktur begleitet werden.

Die SAB setzt sich seit längerem dafür ein, dass im Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) genau diese Ansprüche berücksichtigt werden. Die Anliegen der Berggebiete sind mit dem NAF in der Form, wie er derzeit vom Parlament beraten wird, zu einem überwiegenden Teil erfüllt. Der NAF ist also auf gutem Weg und deshalb empfiehlt die SAB die sogenannte Milchkuhinitiative zur Ablehnung. Die SAB wird weiterhin wachsam sein, dass das Berggebiet auch hinsichtlich Strasseninfrastruktur nicht auf der Strecke bleibt.

Au niveau national, les régions de montagne et rurales sont globalement plus dépendantes de la voiture que le reste du pays. En effet, dans ces espaces l'offre en matière de transports publics n'est en rien comparable avec celle disponible dans les centres urbains.

Par conséquent, les personnes résidant en périphérie n'ont souvent d'autre choix que de s'acquitter des différents prélèvements liés au trafic routier. Actuellement, sur un litre d'essence, les automobilistes paient environ 60% de taxes et d'impôts<sup>2)</sup>, alors que seule une partie de ces fonds est réinvesti dans le trafic routier. A ceci s'ajoute encore d'autres dépenses, comme l'impôt sur les véhicules automobiles ou la vignette autoroutière...

En raison de leurs contributions financières, les automobilistes, dont ceux des régions de montagne, sont en droit de disposer d'un réseau routier performant desservant l'ensemble du pays. Autrement dit, s'il est nécessaire d'agir pour réduire les surcharges de trafic affectant en particulier les zones

urbaines, il n'est pas question d'oublier les espaces périphériques. Les personnes vivant dans ces derniers doivent aussi pouvoir compter sur des infrastructures modernes, notamment pour se rendre sur leur lieu de travail situé de plus en plus souvent dans des centres urbains.

Le SAB est intervenu à plusieurs reprises afin que le nouvel instrument créé pour le trafic routier (Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération – FORTA) tienne compte de cette réalité. Après diverses corrections, le FORTA semble avoir pris le bon chemin. Tel que discuté actuellement, il devrait permettre d'assurer le développement et le financement du trafic routier, tout en tenant compte des principales revendications émises par les régions de montagne. Un compromis, qui en raison d'une plus grande affectation des taxes et impôts payés par les usagers de la route au profit de ce secteur, devrait éviter que les automobilistes n'aient l'impression d'être considérées comme des vaches à lait.

## Ein gut ausgebautes Strassennetz ist wichtig für alle Landesteile



Vincent Gillioz –  
Chefredakteur der «montagna»

## Des routes performantes pour l'ensemble du pays

1) Gemäss Bundesamt für Statistik: Steuer- und Gebührenanteil 61,9% auf einen Liter Bleifrei 95 (Januar 2016). Dieser Prozentsatz liegt unter demjenigen der EU-Mitgliedsstaaten.

2) Selon l'Office fédéral de la statistique cette charge fiscale se montait à 61,9% pour l'essence sans plomb 95 en janvier 2016. Un pourcentage globalement moins important que celui pratiqué dans les autres pays de l'UE.