

18.02.2005 - 08:46 Uhr

Prise de position de l' ASTAG sur le communiqué de presse des auteurs de l'initiative des Alpes -

Berne (ots) -

Insulter le Conseil fédéral en guise d'alternative à une politique des transports intelligente?

L'initiative des Alpes reproche au Conseil fédéral de mépriser et d'ignorer la volonté du peuple et de pratiquer un "sabotage dosé" du transfert du trafic de marchandises de la route au rail. Mais l'échec de la politique de transfert ne saurait être attribué à un Conseil fédéral inactif, mais elle résulte d'une idéologie de suppression des transports qui se voile la face devant les réalités.

L'Association suisse des transports routiers ASTAG partage l'avis des auteurs de l'initiative des Alpes qui pensent que le transfert de la route au rail du trafic de marchandises transitant par les Alpes n'a pas connu l'évolution escomptée. Mais ce fut précisément l'initiative des Alpes qui avait donné des illusions aux citoyens. En revanche, le Conseil fédéral a toujours mis en garde contre l'inscription d'objectifs peu réalistes dans la Constitution. Considérées objectivement, les insultes massives des auteurs de l'initiative proférées contre le Conseil fédéral ne sont que l'aveu de leur propre échec. Ce n'est pas le Conseil fédéral qui a saboté le transfert car dans les proportions et délais prévus, ce projet était condamné à l'avance. Il a fait beaucoup de bruit pour rien.

Mais une politique des transfert raisonnable pourrait parfaitement être couronnée de succès: il convient simplement de réduire l'objectif au niveau des délais et des quantités.

En ce qui concerne les délais, on ne saurait assurer ce transfert tant que les NLFA ne sont pas construites. A cet égard, même la RPLP et tous les contrôles policiers chicaniers n'y changeront rien. Les affirmations des auteurs de l'initiative des Alpes selon lesquelles on sabote le transfert sont par conséquent largement prématurées tant que les deux tubes des NLFA n'auront pas été mis en service, à moins que les auteurs de l'initiative des Alpes se soient contentés de dire "transfert des transports" en pensant en réalité "suppression des transports".

En ce qui concerne les quantités, une réduction de moitié à 650'000 courses de camions par an est une pure illusion: les transporteurs de l'UE ne sauraient être contraints d'adopter le rail. L'accord sur les transports terrestres que la Suisse a signé avec l'UE dans le cadre des accords bilatéraux I garantit aux transporteurs de l'UE le libre choix du moyen de transport à destination de la Suisse et pour la traverser.

Une politique des transports intelligente s'adapte aux circonstances économiques et juridiques et non pas à ses propres idéologies. A propos "mise à l'épreuve de la démocratie directe et de la crédibilité de nos autorités ": la crédibilité de l'initiative des Alpes est également à prendre sous la loupe: elle a réussi l'exploit de recommander au peuple tant l'isolement de la politique des transports avec l'article sur la protection des Alpes que son contraire, l'ouverture de la politique des transport, avec le soutien à l'accord sur les transports terrestres. Avec de telles pirouettes, on mène la démocratie directe par le bout du nez.

L'Astag recommande au Conseil fédéral de dire aux citoyens clairement la vérité sur le transfert des transports. En ce qui concerne le trafic de marchandises continental, ce transfert est nécessaire, mais ne saurait être réalisé aussi rapidement que le souhaiteraient certains, ni dans les proportions préconisées.

Quant à la RPLP:

Le manque de succès de la politique suisse de transfert montre bien que la RPLP n'est pas un instrument adéquat pour amener les marchandises sur le rail. La seule chose qu'elle puisse faire est de renchérir le prix des transports et de détériorer de la sorte le site économique suisse, tout en imposant aux consommateurs des charges plus élevées.

La supposition que la RPLP est une oeuvre de pionnier qui fera école dans les autres états s'avère également sans fondement. Le péage autoroutier allemand sert avant tout à couvrir les coûts de construction et d'entretien des routes, mais pas à l'anéantissement du trafic de marchandises par la route, comme c'est le cas en Suisse. De plus, la RPLP suisse est cinq fois plus élevée que le péage allemand qui n'est perçu que sur les autoroutes : une RPLP à la façon suisse n'est pas envisagée sérieusement par aucun autre pays européen.

Kontakt:

Beat Keiser
Porte-parole ASTAG
Tel. +41/31/370'85'70
Mobile: +41/79/653'89'35

Diese Meldung kann unter <https://www.presseportal.ch/fr/pm/100001880/100486293> abgerufen werden.