

06.06.2006 - 15:32 Uhr

## ASTAG: Augmentation de la RPLP: pas de nouveaux arguments des associations de la protection de l'environnement

Berne (ots) -

C'est sans surprise que l'Association suisse des transports routiers a pris connaissance des revendications des associations de protection de l'environnement (Initiative des Alpes, ATE) et des syndicalistes ferroviaires (SEV) selon lesquels la RPLP doit comme prévu faire l'objet d'une augmentation en 2008. Cette augmentation de la RPLP continue donc à être envisagée principalement comme mesure de politique financière. L'ASTAG se réjouit que les organisations de la protection de l'environnement et les syndicats souhaitent s'engager pour améliorer les conditions de travail dans les transports routiers. Compte tenu de la situation intolérable pour les chauffeurs indigènes et étrangers qui règne actuellement à nouveau sur les axes de transit, l'ASTAG, espère que ces groupements vont aussi enfin se prononcer de manière résolue contre les "mesures chicanières" qui frappent les travailleurs sur ces tronçons. Quant à la proposition réchauffée de l'ATE de combattre de manière plus draconienne les particules fines, l'ASTAG se voit malheureusement contrainte de prendre connaissance de la réponse donnée par le Conseil fédéral aux motions Schmid-Sutter et Jermann. Selon cette réponse, le Conseil fédéral entrevoit notamment aussi des inconvénients pour l'environnement dans l'équipement subséquent des véhicules âgés avec des filtres à particules.

Malheureusement cette politique des transports a échoué. L'ASTAG et les associations de la protection de l'environnement tombent d'accord sur ce point : Le nombre des courses traversant les Alpes entre 2000 et 2005 a effectivement baissé de 1,4 millions de camions à 1,2 millions. Mais cela ne s'explique pas par les mesures prises au niveau de la politique des transports, comme la RPLP. Ce sont plutôt des mesures coercitives (système de compte-gouttes au Gothard) qui ont entre-temps permis de stabiliser le trafic et ce phénomène connaît par ailleurs aussi des raisons conjoncturelles.

Les études le prouvent: la RPLP n'a aucun impact sur le transfert!

La RPLP n'a pas permis de transférer un seul kilogramme de la route au rail. Dans les années passées, le trafic de marchandises par le rail a également augmenté dans le transit sa part de prestations par rapport au rail. Et: le trafic en transit par la route continue à augmenter par rapport au trafic intérieur!

Une étude récente publiée par la maison TransCare le montre clairement: des redevances routières ne permettent pas de transférer le trafic de marchandises sur le rail. Pour cela, il faudrait une plus grande concurrence entre les chemins de fer.

La RPLP est plusieurs fois plus élevée en Suisse que dans les autres pays. Alors que l'on s'acquitte ici pour un kilomètre en moyenne d'un montant de 1 franc, il n'est par exemple que de 20 centimes en Allemagne.

La déclaration selon laquelle la France perçoit pour un même trajet une redevance plus élevée que la Suisse est une "semi-vérité". Les faits sont les suivants: dans le tunnel de Fréjus, de nombreux "utilisateurs fréquents" bénéficient de rabais importants. Si la Suisse appliquait au Gothard le même système (taxe de tunnel ou taxe sur le transit alpin), le trafic intérieur serait fortement déchargé!

Pour toutes ces raisons, l'ASTAG continue à se prononcer systématiquement contre une nouvelle augmentation de la RPLP pour les transports intérieurs. Elle considère en revanche que sa proposition de compenser l'augmentation de la RPOP par une taxe sur le transit alpin (TTA) frappant le trafic de transit est parfaitement justifiée, notamment compte tenu des circonstances qui règnent actuellement sur les axes de transit.

Transport routier: vital pour l'économie suisse

Toute autre augmentation non différenciée de la RPLP frapperait en revanche principalement l'économie nationale suisse. C'est précisément le transport routier qui apporte une contribution énorme à la création de valeur: alors que la contribution à la création globale de valeur du trafic de marchandise ferroviaire est d'environ 1 milliard de francs, celle du trafic de marchandises par la route est six fois plus élevée (ou 6,2 milliards de francs!). Il faut encore y ajouter celle du trafic-voyageur professionnel par la route (bus, cars et taxis) de 870 millions de francs.

Contact:

Association suisse des transports routiers ASTAG  
Michael Gehrken  
Weissenbühlweg 3  
3007 Berne  
Tél.: +41/31/370'85'24

2

Diese Meldung kann unter <https://www.presseportal.ch/fr/pm/100001880/100510820> abgerufen werden.