

18.09.2006 - 13:30 Uhr

L'ASTAG exige une réorientation de la politique de transfert et un objectif de transfert réaliste pour le trafic de transit!

Berne (ots) -

Les objectifs en rapport avec le transfert du trafic doivent faire l'objet d'une redéfinition réaliste. Telle est l'exigence de l'Association Suisse des Transports Routiers figurant dans sa prise de position sur le rapport du Conseil fédéral pour la future politique de transfert. Une limitation à 650'000 poids lourds traversant les Alpes ne correspond donc en aucun cas à cette exigence. A moyen terme, le chiffre d'un million de trajets peut encore être considéré comme très ambitieux, surtout si l'on considère le fait qu'on doit compter avec une plus forte augmentation du trafic global en Europe. Ni l'augmentation de la RPLP, ni la bourse de transit pour les Alpes, ni même le développement de l'autoroute roulante ne représentent des solutions valables. Elles ne tiennent pas compte des besoins effectifs du marché et cet état de fait s'est confirmé ces dernières années. Les véritables besoins se situent au niveau de l'encouragement de la concurrence entre les différents prestataires ferroviaires ainsi que des prix corrects pour les transports de marchandises effectués sur le rail. De plus, l'ASTAG exige du Conseil fédéral qu'il présente au Parlement un projet qui ne prétérite pas une fois encore le trafic intérieur. Force est de constater que durant les 5 dernières années et malgré la politique de transfert et l'article de protection des Alpes, la part du transit étranger à travers les Alpes suisses a subi une augmentation continue passant de 50 à 56 pour cent alors que l'économie suisse et les consommatrices et les consommateurs endossent 75 pour cent des coûts engendrés par la RPLP.

L' Association suisse des transports routiers ASTAG salue la volonté du Conseil fédéral consistant à redéfinir la politique de transfert. L'association est également satisfaite du fait que ces mesures de transfert s'appliquent uniquement au transport de marchandises à travers les Alpes et ne seront pas étendues aux transports effectués en plaine.

Une nouvelle orientation s'avère être une nécessité absolue. En effet, si le nombre des poids lourds transitant à travers la Suisse a légèrement diminué depuis 2001, cela n'est pas dû aux mesures d'incitation telles que la RPLP, mais surtout à l'augmentation du poids total autorisé passant de 28 à 34, voire 40 tonnes. En conséquence, la quantité des marchandises transportées sur la route à travers les Alpes suisses a augmenté de 40 pour cent entre 2000 et 2005. Il faut également constater que le recul constaté du nombre de trajets effectués est dû au fait que depuis 2001 le trafic routier subit des contraintes massives et qu'il est souvent détourné vers l'étranger par des barrages artificiels comme au Gothard. Dès lors, le trafic de détournement vers le Brenner a fortement augmenté, ce qui ne peut certainement pas être l'objectif d'une politique des transports durable.

Au niveau du rail, le transport de transit des marchandises a légèrement augmenté, sachant que cela peut être constaté dans le cadre du trafic combiné non accompagné (TCNA) et que cela est à mettre en rapport avec la croissance économique et les progrès de la logistique. Par contre aucun kilo n'a passé de la route au rail en contradiction avec la volonté exprimée par le peuple avec l'acceptation de l'article sur la protection des Alpes. Cela démontre

clairement qu'une RPLP prélevée sur tout le territoire ne peut être un instrument d'incitation valable pour transférer le trafic de transit de frontière à frontière sur le rail. En effet, le trafic de transit à travers les Alpes a passé de 50 à 56 pour cent, alors qu'avec la RPLP, ce sont surtout le trafic intérieur et les transports d'exportation et d'importation qui passent à la caisse. En effet, 75 pour cent du montant total de 1,3 milliards de francs engendré par la RPLP sont payés par les Suissesses et les Suisses. Une redevance RPLP de 80'000 francs par camion et par année n'est pas une rareté.

Une définition réaliste de l'objectif de transfert

Il semble donc justifié de redéfinir l'objectif de transfert de la route au rail valable pour la période qui débutera deux ans après l'ouverture du nouveau tunnel de base du Gothard. Dans ce contexte, il ne faudra pas occulter le fait que les pronostics sont unanimes à prévoir une augmentation supplémentaire du trafic jusque dans les années 2017/2019. La limitation à 650'000 trajets est tout simplement illusoire. Par contre, l'objectif d'une limitation à 1 million pour 2012, respectivement 1,2 million pour 2017/2019 peut être considéré comme réaliste.

La RPLP, la bourse du transit alpin et l'autoroute roulante ne sont pas des solutions valables

L'idée d'une bourse pour le transit à travers les Alpes doit être d'emblée repoussée. Une telle bourse serait discriminatoire pour le trafic intérieur qui n'a aucune possibilité de changer de trajet. De plus, le contingentement effectif qu'elle implique est de toute manière interdit. L'introduction d'une bourse de transit à travers les Alpes exigerait une renégociation de l'accord sur les transports terrestres entre la Suisse et l'UE. Et il n'est pas imaginable que l'UE accepte une telle restriction impliquant une augmentation des coûts pour tous les participants sans pour autant parvenir à résoudre le problème que représente l'exigence de transfert si difficile à réaliser.

La promotion de l'autoroute roulante n'est pas plus prometteuse. Même si l'on excepte les importantes subventions qu'elle exige (trois fois plus élevées que le transport combiné non accompagné) elle n'est pas à même de convaincre ni du point de vue de l'économie des transports ni de celui de la protection de l'environnement. Il est en effet très peu sensé de charger le camion et le chauffeur en plus des marchandises à transporter. De plus, cette solution est contraire aux efforts logistiques et politiques dans le sens d'un trafic combiné non accompagné avec des conteneurs et des ponts interchangeables. Il est peu probable qu'elle obtienne l'accord des transporteurs étrangers.

La véritable solution

Il existe néanmoins des mesures appropriées pour atteindre cet objectif de transfert. Pour ce faire, le soutien au transport combiné non accompagné (transport de conteneurs) est indispensable. Son subventionnement durant une phase transitoire allant jusqu'à 2017/2019 semble indispensable, adapté et approprié. Des investissements pour les terminaux en font partie. Dans un même temps, il faudrait promouvoir plus rapidement la liberté de marché entre les prestataires ferroviaires. Enfin, les prix payés par les chemins de fers pour l'utilisation des infrastructures devraient être fixés en fonction de l'utilisation des capacités et non comme cela est le cas actuellement en fonction du poids transporté. Cette façon de faire est préjudiciable pour le trafic ferroviaire non seulement par rapport au transport des personnes, mais également par rapport à la route. Dans le cadre de la directive pour le développement futur des grands projets ferroviaires, il convient de tenir compte du fait qu'il faut en premier lieu éliminer les goulots dans le trafic ferroviaire de marchandises. Enfin et surtout, les pays limitrophes doivent pouvoir assurer en temps utile les raccordements aux NFLA.

Contact:

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

Diese Meldung kann unter <https://www.presseportal.ch/fr/pm/100001880/100516089> abgerufen werden.