

20.02.2007 - 10:33 Uhr

Politique de transfert: L'ASTAG propose 10 mesures

Bern (ots) -

L'Association suisse des transports routiers ASTAG partage l'avis des auteurs de l'initiative des Alpes que la politique de transfert pratiquée jusqu'à présent a manqué son but. Cela doit principalement être attribué aux mesures mises en oeuvre jusqu'ici qui ont défavorisé en priorité le trafic intérieur au lieu de provoquer un transfert du trafic de transit. Pour réussir la politique de transfert, l'ASTAG propose à présent 10 mesures.

Aux yeux de l'ASTAG, la politique suisse du trafic de marchandises a en principe échoué. C'est pourquoi elle partage l'avis des auteurs de l'initiative des Alpes selon lesquels il faudra prendre à l'avenir de nouvelles mesures. Une analyse approfondie de la politique de transfert pratiquée jusqu'à présent montre toutefois que la bourse du transit alpin ne permettra guère d'atteindre l'objectif souhaité. Cette mesure pénaliserait une fois de plus le trafic suisse. Cela ne ferait donc que perpétuer l'impasse dans laquelle la politique de transfert nous a conduits.

Dans l'ensemble, la politique suisse des transports évolue depuis la fin des années 1990 dans le mauvais sens. Cela doit principalement être attribué aux raisons suivantes:

1. Chaque mesure prise jusqu'ici pour transférer le trafic de transit par les Alpes suisses devait prendre en considération le contexte de politique européenne (respectivement l'UE) si bien que la politique de transfert n'a pas été mise en oeuvre selon les vœux du Souverain. Au lieu de cela, la Confédération a pris depuis 1998 différentes mesures qui ont nui principalement au trafic intérieur, (RPLP, contingentement, contrôles multipliés, etc.). En revanche, le trafic de transit a même bénéficié de l'augmentation de la limitation du poids à 40 tonnes. Ce n'est pas par hasard que la part du trafic de transit au trafic traversant les Alpes a augmenté depuis 2000 de 51 à 56 pour cent.

2. Dans le secteur fiscal, on a pris avec la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) une mesure qui a principalement des raisons fiscales et non de politique de transfert. Cette redevance légitimée à l'origine comme une taxe d'incitation, ne sert aujourd'hui plus qu'à des fins financières. Comment expliquer sinon le fait que dans sa proposition la plus récente concernant l'augmentation de la RPLP au 1er janvier 2008, la Confédération souhaite principalement frapper plus lourdement les camions âgés entre 2 et 5 ans qui sont principalement engagés dans le trafic intérieur. En revanche, le Conseil fédéral souhaite renoncer au prix de transit maximal possible de 380 francs pour les camions étrangers.

10 mesures pour transférer le trafic de transit

Pour que la politique suisse de transfert soit désormais couronnée de succès, l'ASTAG prône les 10 mesures suivantes qui tiennent non seulement compte de la volonté exprimée par le Souverain de transférer le trafic de transit traversant les Alpes d'une frontière à l'autre sur le rail, mais prend aussi en considération l'importance du transport routier pour l'économie nationale:

1. Seul le trafic de transit doit être frappé de manière ciblée par de nouvelles redevances. A chaque modification de l'Ordonnance sur la redevance poids lourds, il faut par conséquent veiller à ne

pas frapper encore davantage les catégories de véhicules qui sont principalement engagés dans le trafic intérieur. Le cas échéant, il convient de réduire les charges du trafic intérieur (jusqu'à 28 tonnes), comme cela serait autorisé par la loi.

2. À la place d'une bourse du transit alpin, il faut examiner l'introduction d'une taxe de transit alpin (TTA) telle qu'elle est déjà prévue dans les accords internationaux et la législation suisse.

3. La politique de transfert suisse doit être axée au plus vite sur un nouvel objectif conforme au marché et non pas sur un transfert illusoire. Compte tenu de la croissance constante du trafic, l'objectif de 650'000 courses seulement traversant les Alpes doit être qualifié de complètement utopique. Il faut faire preuve de réalisme et fixer cet objectif à un million de courses de camions par année à travers les Alpes, d'autant plus que le trafic intérieur a lui aussi besoin de place.

4. Les mesures coercitives comme le système de dosage au Gothard, qui restent sans effet sur le long terme et ne font qu'engendrer un trafic de contournement par l'Autriche et la France, doivent être supprimées.

5. Il faut renoncer aux cavaliers seuls de notre pays.

6. Dans l'intérêt du transfert et du trafic de marchandises, il faut continuer à libéraliser le marché ferroviaire.

7. Du côté des chemins de fer, il faut créer un office d'attribution des tracés réellement indépendant qui ne doit pas se plier aux objectifs d'entreprise des CFF pour assurer l'exploitation des capacités limitées.

8. Pour calculer les prix des tracés, il faut fixer de nouvelles modalités. Il faut notamment que les prix des tracés ne soient plus fixés en premier lieu en fonction des charges de poids

9. Il convient d'exploiter systématiquement les capacités ferroviaires disponibles selon les besoins des marchés de transport. En d'autres termes: Il faut encourager le trafic combiné non accompagné (TCNA) et non pas la Chaussée roulante (CR).

10. Les goulets d'étranglement sur le réseau du trafic de marchandises par les axes Nord -Sud doivent être éliminés en priorité.

Contact:

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

Diese Meldung kann unter <https://www.presseportal.ch/fr/pm/100001880/100525122> abgerufen werden.