

03.05.2007 - 09:30 Uhr

## **ASTAG - Bourse du transit alpin: faillite de la politique de transfert actuelle et nouveau champ d'activité pour les spéculateurs**

Berne (ots) -

C'est avec intérêt et effroi que l'Association suisse des transports routiers ASTAG a pris connaissance de l'étude sur la faisabilité pratique de la bourse du transit alpin. Les auteurs y déclarent que la politique de transfert du DETEC et les mesures dont on a fait pendant des années l'éloge (RPLP, FinTP, NLFA et Loi sur le transfert) ont échoué. En lieu en place, on préconise le contingentement forcé au moyen de la bourse du transit alpin comme le seul moyen prometteur pour maîtriser un jour le trafic de transit en croissance. Pour l'ASTAG, ce retour à l'économie planifiée est un instrument illusoire et inacceptable, d'autant plus que les facilités prévues discriminaient certaines parties de la Suisse. Avec l'Accord actuel sur les transports terrestres, la bourse du transit alpin n'est de surcroît pas réalisable comme le constate l'étude elle-même.

L'Association suisse des transports routiers ASTAG voit le bien-fondé de son rejet de la bourse du transit alpin confirmé par la présente étude sur la faisabilité pratique. Les auteurs y constatent très clairement

- que la bourse du transit alpin est contraire à l'Accord sur les transports terrestres avec l'UE (p. 243);
- que le trafic de marchandises traversant les Alpes ne peut pas être ramené à la proportion prescrite sans la bourse du transit alpin (p. 186).

Les auteurs de l'étude effectuée sur mandat du DETEC déclarent de la sorte que la politique de transfert pratiquée jusqu'ici et toutes les mesures qui sont actuellement appliquées ont définitivement échoué. Compte tenu de ce résultat, l'ASTAG s'étonne que le DETEC ait encore très récemment évoqué les succès de la politique de transfert. Le fait que le Conseil fédéral persiste à vouloir encore une fois augmenter la RPLP qu'il a vendue aux citoyens à la fin des années 1990 comme un instrument de transfert véritable, est également en contradiction flagrante avec ce constat.

Bourse du transit alpin: un instrument illusoire et inapproprié

De plus, la bourse du transit alpin, reste une utopie impraticable dans le quotidien du monde des transports et de l'économie, en dépit des affirmations contraires des scientifiques. Le contingentement forcé sur lequel repose cette bourse, qui a déjà été rejeté par les citoyens et les cantons suisses en 1935 et en 1988 comme une mesure d'une politique des transports qui s'inspire de l'économie planifiée, est contraire à l'essence et aux exigences d'un régime économique et social libéral. Il s'inspire de tout sauf de l'économie de marché (cf. encadré)!

Dans l'optique de l'économie nationale, l'intention de pouvoir négocier les contingents pourrait notamment s'avérer désastreuse. La bourse du transit alpin ouvre de la sorte la porte aux spéculateurs et le transport ne serait plus une prestation de service pour l'économie et les consommateurs, mais deviendrait un but en soi commercial. Cela entraînerait inévitablement une augmentation massive des prix.

Il faut redéfinir l'objectif de transfert!

Compte tenu de ces circonstances, la bourse du transit alpin ne

représente pas non plus un instrument approprié pour transférer le trafic de transit transfrontalier. Un appel urgent est lancé au Conseil fédéral et au Parlement de procéder à une réorientation dans le cadre du projet de transport de marchandises : il convient en premier lieu de définir un objectif de transfert réaliste, respectivement de continuer à libéraliser le trafic de marchandise par le rail.

Les contingentements ne sont pas compatibles avec l'économie de marché!

Contrairement aux affirmations de l'Office fédéral du développement territorial ARE, selon lesquelles il s'agit d'un instrument d'économie de marché, la bourse du transit alpin représente manifestement un contingentement forcé. Effectivement, on peut négocier librement les unités de transit alpin ; le seuil supérieur des droits disponibles est toutefois fixé de manière interventionniste par l'administration et le Conseil fédéral sans référence directe à la demande ni aux besoins de l'économie et des consommateurs. La Confédération cherche de la sorte à pratiquer une coordination des transports organisée par l'Etat, comme elle a déjà été rejetée à deux reprises massivement par le Souverain suisse le 5 mai 1935 (Loi sur le partage du trafic) et le 12 juin 1988 (PCT).

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/100001880/100531552> abgerufen werden.