

08.06.2007 - 13:36 Uhr

ASTAG se prononce en faveur d'un objectif de transfert réaliste dans le transit et contre la bourse du transit alpin !

Berne (ots) -

L'Association suisse des transports routiers ASTAG approuve la décision du Conseil fédéral de reporter l'objectif de transfert. Mais la nouvelle politique de transfert va sans doute aussi échouer si le Parlement ne fixe pas un objectif plus réaliste. À 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. L'ASTAG critique notamment les mesures que le Conseil fédéral propose maintenant: ni l'augmentation de la RPLP, ni la bourse de transit pour les Alpes ne représente des solutions valables. Ces mesures discriminent toutes à nouveau le trafic intérieur et l'économie nationale suisse qui doivent s'acquitter à l'heure actuelle déjà en grande partie des milliards investis dans les nouvelles lignes à travers les Alpes (NLFA). En lieu et place, il faut au plus vite introduire dans le secteur des transports des prix de tracés équitables pour le trafic de marchandises par le rail.

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 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 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 et la bourse du transit alpin ne sont pas des solutions valables

L'ASTAG continue à s'opposer à une bourse du transit alpin. Celle-ci discriminerait en fait notamment des parties du trafic intérieur qui ne disposent pas de solutions d'évitement et menacerait de la sorte l'unité de l'espace économique suisse. 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.

Le Parlement doit apporter des corrections

Il existe néanmoins des mesures appropriées pour atteindre cet objectif de transfert. Dans ce dessein, le soutien au transport combiné non accompagné (transport de conteneurs) est indispensable. 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. 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. Mais selon les informations les plus récentes en provenance d'Italie, ces raccordements ne seront précisément pas réalisés à temps.

Transfert- quelques données

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 44 pour cent entre 2000 et 2006. 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. Le nombre des courses de poids lourds dans l'Autriche voisine a parallèlement augmenté de plus 500'000. 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 1,48 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.

Contact:

ASTAG Association suisse des transports routiers
Michael Gehrken
Weissenbühlweg 3
3007 Berne
Tél.: +41/79/613'75'64