

13.08.2009 - 11:32 Uhr

Un "trou à milliards" ne garantit pas le transfert ...

Bern (ots) -

L'Association suisse des transports routiers ASTAG prend sans surprise connaissance de l'étude de l'initiative des Alpes sur le tunnel de base du Gothard. Objectivement, il est incontesté que la politique actuelle de transfert devrait conduire dans une impasse et surtout qu'elle va laisser derrière elle une impressionnante montagne de dettes - qu'il y ait effet théorique de transfert ou pas. Et la mise en exploitation du tunnel de base du Gothard n'y changera rien. Dans le même ordre d'idées, le fait de revendiquer encore plus de subventions et de mesures coercitives aux dépens du transport routier relève de la même vieille doctrine illusoire, alors qu'un large concept global et une nouvelle orientation de la politique des transports seraient de première nécessité.

Selon l'Association suisse des transports routiers, l'étude sur les répercussions de transfert du tunnel de base du Gothard, présentée ce jour par l'initiative des Alpes, ne comporte aucun nouvel élément. En effet, si on effectue une analyse réaliste de la situation, on sait depuis longtemps que la politique actuelle de transfert a définitivement échoué. La répartition modale du volume des transports (Modal Split) sur le rail et la route qui, au cours des dernières années, n'a démontré aucun transfert notable vers le rail malgré les mesures coercitives unilatérales à l'encontre du transport routier et les investissements se chiffrant par milliards, en est la preuve indiscutable. Et la mise en exploitation du tunnel de base du Gothard en 2017 n'y changera rien, même si on tente de le suggérer. Il faut en effet savoir que le choix du mode de transport dépend moins des infrastructures à disposition que des paramètres qualitatifs comme la ponctualité et la fiabilité. Or, il y a 20 ans, la Confédération en avait déjà conscience; dans son message sur les NLFA de 1990, le Conseil fédéral constatait que des goulets subsisteront sur les lignes d'accès au Nord et au Sud: «En résumé, le total de la capacité des lignes de base et de montagne est d'un tiers plus élevé que la capacité d'assimilation des lignes d'accès.»

L'objectif utopique de transfert coûte des milliards aux contribuables

Or, sans tenir compte de cet aspect, l'initiative des Alpes continue à évoluer sur les vieux sentiers battus des années 80. Leurs exigences pour encore plus de subventions et de mesures coercitives aux dépens du transport routier vont dans la mauvaise direction, plus même, elles conduisent dans une impasse. Pour des raisons d'efficacité bien compréhensibles, d'autres pays tentent par tous les moyens de décharger la branche des transports routiers. Par contre en Suisse, pays qui détient déjà sur tout son territoire le record des charges fiscales les plus élevées d'Europe, ces charges devraient encore augmenter afin de subventionner les objectifs utopiques de transfert et les variantes luxueuses des projets de construction, alors qu'il faut bien admettre que le "trou à milliards" ne garantira pas le transfert même après 2017...

C'est pourquoi, dans un premier temps, une nouvelle orientation fondamentale de la politique des transports, tendant à plus de marché et de concurrence dans le secteur ferroviaire, est absolument indispensable. Au lieu d'introduire des mesures coercitives contre le transport routier, il faut procéder à des améliorations qualitatives

des chemins de fer. L'ASTAG exige de ce fait une application rapide de la réforme Rail 2 et une amélioration de la situation du trafic utilitaire! Par ailleurs il conviendrait de revoir tout le financement des infrastructures ferroviaires afin de donner la préférence à plus de rentabilité dans le cadre des projets d'élargissement du rail au lieu de vouloir constamment répondre aux souhaits irréalistes.

Contact:

ASTAG Association suisse des transports routiers
Michael Gehrken
Weissenbühlweg 3, 3007 Berne
031 370 85 24

Diese Meldung kann unter <https://www.presseportal.ch/fr/pm/100001880/100588083> abgerufen werden.