

16.12.2011 - 11:36 Uhr

## Politique de transfert: l'ASTAG exige une véritable co-modalité

Bern (ots) -

L'Association suisse des transports routiers ASTAG exige une nouvelle orientation stricte de la politique de transfert ratée. Il faut mettre fin au «subventionnisme compulsif» en faveur du rail et aux restrictions étatiques contre le transport routier. En lieu et place, le Conseil fédéral et le parlement doivent enfin faire preuve de courage pour fixer un objectif de transfert réaliste et promouvoir une coopération praticable entre la route et le rail. Le rapport de transfert du Conseil fédéral pourrait servir de détonateur.

Jusqu'ici et dans une large mesure, la politique de transfert s'avère être un échec. «Si l'industrie des chargeurs et la branche des transports routiers ne travaillaient pas de façon aussi efficace en utilisant le rail ou la route en fonction des besoins, on serait aujourd'hui obligé de parler de véritable catastrophe», résume le président central de l'ASTAG Adrian Amstutz. Tous les objectifs ont été manqués et il est réjouissant de constater que le Conseil fédéral l'a également constaté dans son dernier «rapport de transfert», à savoir que la part de marché du rail n'a pas augmenté ces dernières années. Malgré les mesures étatiques coercitives qui renchérissent massivement et unilatéralement le transport routier, le rail ne parvient la plupart du temps pas à être concurrentiel. «Et si le bilan de l'objectif de transfert n'est pas encore plus mauvais, cela est surtout dû à la hausse de la limite de poids de 28 à 40 tonnes», selon Amstutz. Conclusion: La politique de transfert de la Suisse a définitivement échoué.

Contre un «subventionnisme compulsif» aigu

C'est pourquoi l'Association suisse des transports routiers ASTAG exige un changement de paradigme rapide et strict permettant de passer des restrictions étatiques à l'encontre du transport routier à une véritable coopération entre les divers modes de transport. La logistique moderne dépend en priorité des besoins de l'économie et des consommateurs. La ponctualité, la fiabilité, la flexibilité et la prévisibilité sont des facteurs déterminants, qualités auxquelles l'indispensable transport routier répond le mieux. Pas question donc d'influencer unilatéralement l'offre par l'entremise de mesures coercitives. «Ce système ne sert ni le rail ni l'environnement, il ne fait que desservir la Suisse», de cela Amstutz en est convaincu. Il convient surtout de freiner le plus rapidement possible le «subventionnisme compulsif» aigu qui prend une ampleur de plus en plus grotesque (mots-clé: transfert du trafic intérieur, du trafic régional. «Celui qui pense aujourd'hui pouvoir diriger le transfert avec des milliards de francs a tout simplement perdu le sens des réalités», constate clairement Amstutz: «La co-modalité doit remplacer la contrainte et les subventions; tout le reste n'est que concepts inaptes datant d'avant la chute du mur!»

C'est pourquoi le Conseil fédéral et le parlement doivent enfin avoir le courage de définir un objectif de transfert raisonnable. L'objectif avancé jusqu'alors d'un maximum de 650'000 trajets de poids lourds fixé dans la loi est un chiffre totalement fantaisiste. Il faut désormais fixer un chiffre qui s'oriente véritablement sur la demande effective de l'économie et de la population. Une première chance dans ce sens est offerte par le «rapport de transfert» du Conseil fédéral sur lequel le parlement est appelé à se pencher l'an prochain.

Ce réajustement se justifie également lorsqu'on sait qu'au cours des 15 dernières années, le transport routier a fait d'énormes progrès en faveur de l'environnement.

-----  
Dans ce contexte, il vous est également possible de vous référer aux interviews avec - M. Jean-Daniel Faucherre, Vice-président de l'ASTAG, - ou avec M. Waldo Bernasconi, Président de la section Tessin, diffusés sur la WebTV de l'ASTAG sous: [www.astag.tv](http://www.astag.tv)

Contact:

ASTAG Association suisse des transports routiers  
Michael Gehrken,  
031 370 85 24