

17.02.2014 - 10:45 Uhr

20 ans pour l'article sur la protection des Alpes: l'ASTAG revendique une renégociation de l'accord sur les transports terrestres et une nouvelle politique de transfert

Bern (ots) -

20 ans après le Oui prononcé par le peuple au sujet de l'article sur la protection des Alpes, l'ASTAG a présenté ses revendications relatives au changement de cap de la politique de transfert. La stratégie basée sur des mesures coercitives contre la route a échoué. A défaut, les mandats de transport transitant par les Alpes, lesquels conviennent pour le rail, doivent être transférés dès une distance de 300 kilomètres. Voici pourquoi l'ASTAG exige que l'accord sur les transports terrestres existant avec l'UE soit renégocié et remanié. Comme étape intermédiaire, l'objectif de la politique de transfert est d'ancrer 1 million de courses au niveau de la législation.

L'ASTAG revendique un changement de cap complet de la politique de transfert. 20 ans après l'acceptation et l'inscription de l'article sur la protection des Alpes (Constitution fédérale, art. 84 Transit alpin) dans la Constitution, la stratégie adoptée jusqu'à ce jour a échoué. Ainsi, la directive-cadre de 650'000 courses de poids lourds par an à travers les Alpes suisses est totalement illusoire. C'est la raison pour laquelle l'ASTAG soutient le Conseil fédéral qui a lancé une discussion de fond pour une nouvelle orientation moyennant son rapport sur la politique de transfert 2013. Pour Adrian Amstutz, Président central de l'ASTAG, il est clair: «Qu'en ce qui concerne le transfert, il s'est agi beaucoup plus de la protection du rail que celle des Alpes. Le mandat populaire à proprement dire est mésestimé!». A l'origine le peuple avait en fait voté pour un «trafic de transit à travers les axes alpins de frontière en frontière». Ces 20 dernières années, la politique a surtout abusé de ce mandat populaire notamment comme une feuille de vigne pour cacher et délayer l'aménagement unilatéral du rail sur le territoire suisse ainsi que pour opérer une razzia sur les usagers de la route.

ASTAG revendique une renégociation de l'accord sur les transports terrestres

Pour transposer l'article sur la protection des Alpes, de nouvelles approches doivent être donc urgemment promues. Une stratégie pour le renforcement des deux modes de transport est nécessaire, au sens d'une collaboration optimale («co-modalité»). Au cœur des revendications de l'ASTAG, qui a présenté ses positions lors d'une conférence de presse, font partie les nouvelles négociations de l'accord bilatéral sur les transports terrestres avec l'UE. Il existe ici une réelle contradiction : d'une part, on promet au peuple suisse une politique de transfert basée sur un trafic de transit à travers les axes alpins de frontière en frontière selon l'article sur la protection des Alpes. D'autre part, l'accord sur les transports terrestres conduit à donner la «voie libre» au trafic de transit tandis que les tracasseries mises en place contre la route concernent notamment le trafic intérieur.

300 km comme nouvelle valeur indicative du transfert

C'est la raison pour laquelle l'ASTAG encourage à faire en sorte que le mandat de transfert modal soit intégré dans l'accord sur les transports terrestres comme référence concrète. En analogie au livre blanc de l'UE, une valeur indicative de 300 kilomètres doit être définie, à partir de laquelle les transports transitant par les Alpes, lesquels conviennent pour le rail, doivent être transférés dès une distance de 300 kilomètres, indépendamment de la provenance, du lieu de destination et de la nationalité.

Par ce biais, le «noeud gordien» entre le droit suisse et le principe du libre choix du mode de transport non discriminatoire peut être défait. «Ainsi les Alpes auraient effectivement servi à cette mise en oeuvre», a dit le directeur de l'ASTAG convaincu, Michael Gehrken en ajoutant: « Car en fait, nous ne voulons pas mettre des barrières à Göschenen ou Airolo et ainsi engorger le trafic des deux côtés du Gothard, voire encore redistribuer le «Pouilleux» aux Tyroliens. En revanche, le rail aurait une réelle mission centrale!».

Deuxièmement, l'ASTAG soutient l'aménagement des corridors pour le trafic de marchandises par rail sur les axes nord-sud. Ce n'est qu'ainsi que la politique de transfert peut en fait vraiment réussir sa reconversion dans la pratique. En avant plan se tient très clairement le respect des engagements dans les délais impartis signifiés jadis dans les promesses faites par l'Allemagne et l'Italie pour l'aménagement des lignes d'accès à la NLFA. Ces dernières doivent être construites pour le trafic de marchandises. Les garanties contractuelles corrélatives doivent être également, là où c'est nécessaire, être aussi intégrées à l'accord révisé sur les transports terrestres. «Il n'est pas acceptable que la Suisse doive envoyer toujours plus d'argent en Italie sans contre-valeur», dit Adrian Amstutz.

1 million de courses comme nouvel objectif de transfert

Troisièmement, l'objectif de transfert illusoire doit être corrigé dans l'intervalle. 1 million de courses par an jusqu'en 2030 est en revanche réaliste. «Tout le reste ne sont que des illusions de l'économie planifiée qui nuisent à la Suisse», a affirmé Adrian Amstutz.

Autres quotas:

«L'expérience pratique le prouve: les transporteurs s'orientent vers le marché. Comme il est usuel dans chaque branche. Et: c'est la

qualité de la prestation de services qui s'avère déterminante sur le marché. Pas la politique. Il est d'autant plus important que les forces spécifiques des deux modes de transport différents soient utilisées de façon optimale. Avec le plus d'efficacité et d'effectivité possible. Au bénéfice du client. Au bénéfice de l'entreprise. Mais aussi au bénéfice de l'environnement. Le but est une collaboration réciproque entre le rail et la route.» Josef Jäger, transporteur / Vice-président de l'ASTAG

« Cela signifie que: la demande est décisive ainsi que les besoins de l'économie et des consommateurs. Le client est roi. Dans le transport et la logistique également. L'influence de la politique est corrélativement très limitée. Le transfert ne peut se faire sous la contrainte. Et encore moins en entravant la solution la plus souvent meilleure au profit de la plus mauvaise. Pas non plus avec des taxes supplémentaires, des obligations et des restrictions au détriment de la route. Car le transport routier est et reste indispensable. De plus en plus. C'est justement la raison pour laquelle la bourse de transit alpin ne fonctionne pas.» Jean-Daniel Faucherre, transporteur / Vice-président de l'ASTAG

Contact:

Informations supplémentaires:

ASTAG Association suisse des transports routiers
Michael Gehrken
079 613 75 64

Diese Meldung kann unter <https://www.presseportal.ch/fr/pm/100001880/100751325> abgerufen werden.