

07.12.2015 - 15:33 Uhr

Tarifs RPLP 2017: Différer les déclassements maintenant - ne pas affecter l'économie et les consommateurs avec des charges supplémentaires !

Bern (ots) -

L'association suisse des transports routiers ASTAG considère la décision du Conseil fédéral au sujet de la structuration des tarifs RPLP pour 2017 comme défendable. La renonciation à une augmentation d'ordre général est saluée explicitement. En raison de la situation économique difficile, un report des déclassements prévus des normes EURO dans des catégories de redevance plus basses jusqu'au moins 2018 est également urgent. Tout le reste ne représente qu'une augmentation des coûts inutile au détriment de l'économie et des consommateurs dans un environnement actuel économique difficile.

L'orientation prise par le Conseil fédéral relative à la structuration future de la redevance du trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP), rendue également publique aujourd'hui lors de la présentation du nouveau rapport sur le transfert 2015, va dans la bonne direction. L'Association suisse des transports routiers ASTAG salue particulièrement et explicitement qu'aucune augmentation générale des tarifs n'est prévue. Au début, certains cercles s'étaient fortement engagés à faire peser une charge supplémentaire massive sur l'industrie du transport - prétendument en faveur de l'environnement.

Excellent bilan environnemental du trafic lourd

Ces dernières années, la modernisation écologique utile des flottes de véhicules a toutefois progressé extrêmement rapidement. Plus de 90 pourcent de tonnes-kilomètres ont été parcourus par les véhicules utilitaires des normes EURO 4, 5 et 6 les plus récentes selon les données communiquées par la Direction générale des douanes. La conséquence est que le bilan environnemental de l'industrie du transport s'améliore continuellement et énormément. Seuls tout juste 3 à 4 pourcent des émissions de CO2 totales proviennent du transport routier dans le seul but d'assurer l'approvisionnement et la collecte des déchets en Suisse en faveur de l'économie et de la population. Les résultats pourraient même être meilleurs lorsqu'enfin l'infrastructure routière sera aménagée et ce faisant, qu'il y aura moins d'embouteillages et d'émissions inutiles.

La fixation d'objectifs de la politique environnementale initiale de la RPLP est ainsi suffisamment respectée. Mais l'ASTAG refuse la manoeuvre transparente sur le plan de la politique financière: «Nous ne sommes plus disposés à assumer de plus en plus de charges - juste pour redorer le blason des caisses fédérales, souligne le président central, Adrian Amstutz.

Coûts importants inutiles et mesures coercitives

Une augmentation de tarifs générale n'aurait aussi aucune utilité et aucuns effets sur la politique de transfert. Depuis 2001, l'année de l'introduction de la RPLP, les parts de marché du trafic de marchandises par rail n'ont augmenté que de façon marginale, comme le démontre clairement le nouveau rapport sur le transfert - malgré une charge générale RPLP du trafic lourd de plus de 1,7 milliards de francs pendant la même période. De toute évidence, les augmentations de charges unilatérales et les mesures coercitives au détriment du transport routier comme les réglementations plus sévères et les contrôles n'ont plus rien à voir avec le renforcement du rail visé. La politique de transfert profiterait bien plus d'une collaboration améliorée, orientée vers la qualité, de tous les modes de transport (co-modalité). «La stratégie de la vision tubulaire poursuivie jusqu'à présent n'a plus cours», dit le directeur Reto Jaussi: «Les augmentations de la RPLP aboutissent à une impasse en matière de politique de transfert et pèsent financièrement inutilement sur chaque citoyen et consommateur - nous devons miser sur la qualité au lieu de punir!»

C'est la raison pour laquelle l'ASTAG est dans l'ensemble convaincue que le Conseil fédéral s'en tiendra à sa décision préalable et renoncera à une augmentation générale des tarifs lors des négociations à l'ordre du jour relatives aux tarifs RPLP 2017 au sein du comité mixte Suisse/UE. Car il n'existe aucune raison d'exiger d'autres coûts supplémentaires au détriment de la Suisse au sein du comité mixte. De plus, l'octroi d'un sursis pour le déclassement prévu des normes EURO 3,4 et 5 dans des catégories de redevance plus basses est urgemment nécessaire. A cause de la situation économique difficile avec le franc fort et le ralentissement de l'économie, les augmentations y reliées seraient inutiles et absolument fatales pour l'économie et les consommateurs. Voici pourquoi l'ASTAG exige que les déclassements soient effectués en 2018 au plus tôt.

Contact:

Informations supplémentaires:
ASTAG Association suisse des transports routiers
André Kirchhofer
031 370 85 85

Berne, le 7 décembre 2015

Diese Meldung kann unter <https://www.presseportal.ch/fr/pm/100001880/100781562> abgerufen werden.