

15.02.2019 - 10:00 Uhr

Le transfert de la route au rail fête ses 25 ans: succès grâce à des solutions pratiques - aucune charge supplémentaire pour le transport routier

Bern (ots) -

La politique de transfert de la Suisse reposant sur l'adoption par le peuple de l'article sur la protection des Alpes en 1994 a 25 ans. Avec des montants se chiffrant en milliards, la branche des transports routiers a notablement contribué aux progrès obtenus. L'Association suisse des transports routiers ASTAG continue donc à tabler sur la collaboration de tous les modes de transport. Mais le problème récurrent du manque de capacité ferroviaire en Allemagne et en Italie ne peut pas être résolu par des charges supplémentaires et des tracasseries à l'encontre du transport routier.

La votation populaire du 20 février 1994 sur l'article de la protection des Alpes avait donné le coup d'envoi à la politique suisse de transfert. 25 ans plus tard et avec 71%, la position concurrentielle du rail est plus élevée que partout ailleurs (F: 14.9% / A: 27.9%). L'Association suisse des transports routiers ASTAG considère donc que la politique de transfert sur sol suisse est sur le bon chemin. «Les mesures appliquées jusqu'alors en Suisse ont produit leurs effets», a relevé ce jour le président central Adrian Amstutz lors d'une conférence de presse à Berne.

La contribution cruciale aux progrès réalisés a été le fait du transport routier. Chaque année, il verse près de 1,6 milliards de francs (2016) par l'entremise de la redevance poids lourds liée aux prestations RPLP. Ce faisant, ce sont plus de 25 milliards de francs qui ont été accumulés depuis 200 dont deux tiers ont servi à financer l'infrastructure ferroviaire (NLFA, FAIF). De plus, la branche a investi d'autres milliards dans des unités de chargements adaptées (semi-remorques, conteneurs, conteneurs interchangeables) et surtout dans la modernisation des flottes de véhicules, comme l'a démontré Hans-Peter Dreier, transporteur de Suhr, sur la base de son propre engagement dans le trafic combiné route/rail. De ce fait, les émissions polluantes sont tombées à pratiquement zéro alors que les émissions spécifiques de CO2 des camions diminuent constamment. «C'est le transport routier qui réalise le transfert», a souligné Reto Jaussi, directeur de l'ASTAG, «alors que la polémique permanente des soi-disant 'protecteurs des Alpes' n'apporte strictement rien!»

Aménagement nécessaire des raccordements à la NLFA à l'étranger

L'ASTAG continue à accepter pleinement la décision populaire de 1994 sachant toutefois que le mandat constitutionnel s'applique uniquement au «trafic de transit de frontière à frontière à travers les Alpes». Le trafic d'importation et d'exportation ainsi que le trafic intérieur au sein de la Suisse ne sont pas mentionnés. Dans ces domaines, l'ASTAG table sur une collaboration aussi étroite que possible et équitable entre tous les modes de transport (comodalité), c'est-à-dire la route, le rail, les transports fluviaux et aériens, avec pour but d'assurer l'approvisionnement et l'enlèvement des déchets dans les temps et quotidiennement et de satisfaire du mieux possible les besoins de l'économie et des consommateurs («just in time»). C'est pourquoi l'ASTAG soutient la politique pratiquée jusqu'alors par le Conseil fédéral. Il s'agit de mieux utiliser le potentiel de modernisation du rail (cf. encadré). Par contre, elle rejette toutes nouvelles charges supplémentaires à l'encontre du transport routier comme par exemple un renchérissement de la RPLP, un système de dosage ou une bourse de transit alpin, sachant que cela serait sans effet. Au lieu de cela, il faudrait enfin réaliser les raccordements de l'Italie et surtout de l'Allemagne à la NLFA comme cela l'avait été promis. La Suisse a rempli son contrat avec la construction des NLFA. Maintenant, c'est au tour des pays voisins qui enregistrent un important retard au niveau des aménagements nécessaires. «Le Conseil fédéral doit accentuer la pression», a constaté Adrian Amstutz: «Ce n'est qu'ainsi que le transfert du trafic de transit pourra avancer!»

La position de l'ASTAG dans le détail:

1. La politique de transfert doit continuer à se limiter au «trafic de transit de frontière à frontière à travers les Alpes». Le trafic d'importation, d'exportation et le trafic intérieur ne font pas partie du mandat populaire selon l'article 84 de la Constitution fédérale sur la protection des Alpes.
2. Les raccordements à la NLFA en Italie et surtout en Allemagne doivent enfin être réalisés comme cela l'avait été promis. Les traités internationaux de 1996 font mention du 31 décembre 2020.
3. On a besoin en Suisse de capacités suffisantes aux terminaux. Cela ne sert strictement à rien si des trains arrivent en Suisse en provenance des ports de la mer du Nord alors que le transbordement n'est possible.
4. Le trafic utilitaire a besoin de plus de place sur le réseau ferroviaire. Des «slots» (créneaux) répondant aux critères de

qualité doivent être proposés - si nécessaire au détriment du transport de personnes.

5. Au sein du groupe CFF, CFF Cargo a besoin, en sa qualité de plus grande entreprise ferroviaire de fret, d'une plus grande liberté d'action. C'est la condition sine qua non pour pouvoir utiliser les chances de la libre concurrence.
6. Les avantages de productivité des constructions NLFA doivent être utilisés de façon conséquente. Le potentiel en Suisse ne pourra être totalement épuisé qu'avec le corridor de 4 m et le tunnel de base du Ceneri.
7. L'ASTAG n'accepte aucune charge supplémentaire pour le transport routier, sachant qu'en fin de compte celles-ci doivent être endossées par les consommatrices et les consommateurs. En font partie les renchérissements de la RPLP, le système de dosage et les interdictions de circuler sectorielles, un cavalier seul de la Suisse pour les taxes CO2 /valeurs limites pour les véhicules lourds. Enfin, une bourse de transit alpin est également rejetée.

Contact:

André Kirchhofer
079 659 86 86

Diese Meldung kann unter <https://www.presseportal.ch/fr/pm/100001880/100824925> abgerufen werden.