

07.06.2019 - 15:27 Uhr

RPLP: Décision judiciaire du Conseil fédéral - pas de charge supplémentaire en Suisse, par contre des tronçons d'accès à l'étranger

Bern (ots) -

L'Association suisse des transports routiers ASTAG considère que la décision du Conseil fédéral de renoncer à une hausse de la RPLP pour 2020 est judiciaire. Grâce à la modernisation constante de la flotte des véhicules, l'industrie du transport routier peut aujourd'hui se targuer de rouler proprement. De nouvelles hausses de tarif ou un couplage aux valeurs limites de CO2 ne profiteraient ni à l'environnement ni au transfert du trafic de transit de frontière à frontière. Par contre, et après un sérieux retard, les tronçons d'accès aux NLFA en Allemagne et en Italie doivent enfin être réalisés.

La redevance poids lourds liée aux prestations RPLP, payée en fin de compte par l'économie, l'industrie ainsi que par les consommatrices et les consommateurs par l'entremise des prix des transports, atteint un niveau record au sein de l'Europe. Aucun autre pays ne prélève des taxes routières pour le transport de marchandises aussi élevées que la Suisse. Dans l'optique d'une conjoncture dont la tendance est à la baisse, il est donc raisonnable de renoncer à des augmentations supplémentaires pour 2020. C'est pourquoi l'Association suisse des transports routiers ASTAG salue explicitement la décision prise par le Conseil fédéral.

De toute façon, l'objectif de politique environnementale de la RPLP est atteint depuis longtemps. Grâce à un renouvellement continu et rapide de la flotte, réalisé grâce à des investissements se chiffrant en milliards concédés par les entreprises de transport, les émissions polluantes (p.ex. l'oxyde d'azote, et le monoxyde de carbone) selon les dispositions légales (Source: Accord sur les transports terrestres CH-UE (RS 0.740.72), annexe 1, ch. 3.) ont notablement diminué pour tomber pratiquement à zéro. Plus de 90 % des tonnes-kilomètres sont aujourd'hui le fait des véhicules les plus modernes des normes EURO 5 et 6 (Source: Administration fédérale des douanes AFD, classes EURO selon les t/km, Berne 2019). Simultanément, la consommation de carburant par véhicule, et donc les émissions spécifiques de CO2, diminuent constamment. Le transport routier, qui, faut-il le souligner, assure jour après jour l'approvisionnement des gens en Suisse et l'enlèvement des déchets pour le compte de l'économie, de l'industrie et de la population, contribue seulement à raison de 4 % aux émissions totales de CO2 en Suisse (Source: Office fédéral de l'environnement OFEV, Indicateur de l'évolution des gaz à effet de serre en Suisse, Berne 2017, p. 18 (inclus l'inventaire des émissions de gaz à effet de serre, 15.4.2019)). Et les résultats pourraient être encore meilleurs si les infrastructures routières étaient enfin aménagées de façon à réduire les bouchons avec, à la clé, une réduction des émissions polluantes. «Le transport routier roule proprement», résume le président central de l'ASTAG Adrian Amstutz.

Des adaptations RPLP sans aucun effet sur le transfert de la route au rail

De ce fait, il n'existe aucune raison valable de renchérir à nouveau la RPLP après les augmentations de 2005, 2008/2009 et 2017. C'est pourquoi l'ASTAG s'est clairement prononcée en amont contre une hausse générale des tarifs et contre les «déclassements» (déplacement des normes EURO dans des catégories de redevance plus chères) - et ce avec succès. A long terme, il n'est pas question que des paramètres totalement nouveaux comme le bruit ou le nombre d'essieux (au lieu du poids total) soient introduits. L'ASTAG rejette tout particulièrement l'exigence de l'Initiative des Alpes consistant à se baser sur les valeurs limites de CO2. Maintenant que les objectifs de la RPLP sont atteints et que l'industrie du transport routier apporte une contribution annuelle de 1,5 milliard de francs, respectivement de 25 milliards de francs depuis 2001 en faveur de l'infrastructure ferroviaire pour le transfert de la route au rail, pas question de modifier tout à coup fondamentalement les règles du jeu. Cela ne profiterait ni à l'environnement ni au transfert.

En lieu et place, les tronçons d'accès aux RPLP en Italie et surtout en Allemagne, promises par contrat étatique, doivent enfin être réalisés. La Suisse a déjà honoré ses engagements. Désormais, la clé du succès en matière de politique de transfert se trouve de toute évidence à l'étranger. «Un chambardement de la RPLP ne serait d'aucune utilité pour l'environnement. Elle servirait uniquement à remplir la caisse de l'Etat et ce une fois de plus sur le dos des consommatrices et des consommateurs» relève Adrian Amstutz qui ajoute: «Pour d'autres mesures qui permettraient par exemple d'alléger les investissements dans des propulsions alternatives, l'ASTAG reste bien entendu ouverte à la discussion»

Contact:

ASTAG Association suisse des transports routiers
André Kirchhofer
031 370 85 85