

Communiqué de presse

Report du déclassement RPLP: une décision judicieuse du Conseil fédéral!

L'ASTAG salue la décision de ce jour du Conseil fédéral concernant la RPLP à partir de 2021. Dans la situation actuelle de crise due au coronavirus, des charges étatiques supplémentaires seraient fatales pour l'économie, l'industrie et les consommateurs. Le report d'une demi-année, au 1^{er} juillet 2021, du déclassement RPLP prévu est donc une mesure judicieuse. Une communication précoce est d'une importance capitale pour la conception future de la RPLP.

La décision définitive concernant la redevance poids lourds liée aux prestations RPLP pour l'année prochaine prise ce matin par le Conseil fédéral est judicieuse et réjouissante. L'Association suisse des transports routiers ASTAG salue le fait que dans un premier temps, le système actuel ne subira aucune modification. Le déclassement des véhicules utilitaires les plus modernes des normes EURO 4 et 5 de la catégorie de redevance intermédiaire à la catégorie la moins avantageuse déjà au 1^{er} janvier 2021 - comme cela était initialement prévu - n'aurait fait qu'entraîner des charges supplémentaires inutiles pour l'économie, l'industrie et les consommateurs. Or, toute charge supplémentaire doit absolument être évitée, particulièrement en cette période de crise due au coronavirus avec ses graves répercussions économiques. Le report du déclassement au 1^{er} juillet 2021 est d'autant plus important que le ralentissement de la conjoncture se fait de plus en plus sentir dans l'industrie du transport routier: «Le Conseil fédéral donne un signal important pour de nombreuses PME de la branche du transport», constate le président central de l'ASTAG Thierry Burkart.

Le déclassement n'aura pas d'effet au niveau de la politique de transfert

Il n'existe aucun lien avec la politique de transfert. Actuellement, la part (en tonnes/kilomètres) des camions étrangers de la norme EURO 6 dans le trafic de transit à travers les Alpes de frontière à frontière est de plus de 90 %. Tous ces véhicules ne sont pas concernés par le déclassement des normes EURO 4 et 5 car pour eux, les tarifs RPLP restent inchangés. Par contre, ce sont les transporteurs suisses actifs dans des domaines spéciaux comme la collecte des déchets ou les transports de bois ou de chantier qui seront le plus pénalisés. Dans ces domaines, le renouvellement de la flotte n'est pas encore aussi avancé en raison du faible nombre de kilomètres parcourus par année ; de plus, un transfert n'est ni possible, ni prévu par la loi. Cela étant, la branche suisse des transports roule déjà de manière très propre et respectueuse de l'environnement: les émissions polluantes (p.ex. l'oxyde d'azote et le monoxyde de carbone) ont été réduites à pratiquement zéro et le trafic lourd représente à peine 5 % des émissions totales de CO₂ de la Suisse. «Du point de vue de la politique environnementale et climatique, il est absurde de classer un

véhicule moderne de la norme EURO 5 dans la même catégorie RPLP la plus basse qu'un vieux camion» constate Thierry Burkart.

Pour les futures décisions concernant la RPLP, l'ASTAG fait appel à la Confédération pour qu'elle communique les tarifs définitifs en temps utile, c'est-à-dire au moins 9 mois avant l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation. La sécurité des investissements et la sécurité juridique sont en effet indispensables pour les entreprises de transport dans le cadre de la négociation des contrats et des prix.

Pour de plus amples informations:

André Kirchhofer
079 658 86 86

Berne, le 17 décembre 2020