02.07.2010 – 09:30 Uhr

La modernisation de la flotte des véhicules avance à grands pas: le transport routier devient de plus en plus propre !

Bern (ots) -

Le renouvellement technique du transport routier suisse se poursuit. Egalement en 2009, la part des types de véhicules modernes pauvres en émissions polluante et avec une consommation de carburant réduite a augmenté massivement. La part de kilomètres parcourus par des véhicules de la nouvelle classe d'émissions, la norme Euro 5, a particulièrement progressé avec 13 %. Actuellement, au total, plus de 87% de tous les kilomètres parcourus le sont avec les véhicules les plus écologiques des normes Euro 3 à 5. Conséquence, les recettes provenant de la redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP) diminuent constamment. Cela explique également pourquoi les autorités prévoient d'ores et déjà d'augmenter la RPLP dès 2012 en l'indexant au renchérissement. Et il semblerait que de nouveaux magouillages soient concoctés en coulisse pour éviter une baisse de la redevance.

Le transport routier suisse est de plus en plus propre. Chaque année, les émissions polluantes produites par les véhicules lourds immatriculés en Suisse comme le monoxyde de carbone (CO: -40% entre 1980 et 2005), les hydrocarbures (HC : -57%), les oxydes d'azote (NOx : - 21%) et les particules fines (PM : -65%) diminuent de façon notable avec, pour preuve, les chiffres officiels de la Direction générale des douanes (DGD) respectivement de l'Office fédéral de la statistique (OFS). Il ressort en effet de ces chiffres que dans la flotte globale, la part des véhicules lourds de la nouvelle classe d'émission, à savoir la norme Euro 5, a passé de 18,7% en 2008 à 25,7% en 2009; et cette part a augmenté de 24,3 à 37,5% au niveau des kilomètres parcourus. Simultanément, le nombre des anciens véhicules des normes Euro 1 et 2 et les kilomètres qu'ils ont parcourus ont continué à diminuer.

Désormais, plus de 87% (!) de tous les kilomètres parcourus sont le fait de véhicules particulièrement écologiques des normes Euro 3 à 5. Pour Adrian Amstutz, président central de l'Association suisse des transports routiers ASTAG, une chose est claire: «En Suisse, les véhicules utilitaires sont de plus en plus propres - grâce aux investissements se chiffrant en milliards consentis par les entreprises de transport au cours des dernières années.»

Les autorités fédérales agissent à la limite de la légalité

La modernisation constante de la flotte suisse des véhicules a également des répercussions sur les recettes de la Confédération provenant de la redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP). Alors que les km parcourus par des véhicules de la classe tarifaire RPLP moyenne et de la classe la plus coûteuse diminuent constamment et irrémédiablement - selon les voeux de la politique! - la part des km parcourus par des véhicules des classes tarifaires RPLP les plus avantageuses augmentent massivement avec, pour résultat, une diminution des recettes provenant de la RPLP. C'est pourquoi, les autorités mettent tout en oeuvre pour mettre sur pied de nouvelles adaptations tarifaires:

Ainsi, il a été convenu avec l'UE que la RPLP serait indexée au renchérissement à partir de 2012. Par ailleurs, des préparatifs sont en cours en coulisse pour continuer à maquiller le compte des coûts de transport destiné à présenter de manière officieuse la couverture

des coûts du trafic lourd. «Il s'agit-là d'un procédé inacceptable, voire d'un affront envers un transport routier toujours plus propre!», estime Adrian Amstutz: « C'est la raison pour laquelle, l'ASTAG revendique le renoncement à d'ultérieures augmentations et les magouilles arbitraires à la limite de la légalité! »

Quoi qu'il en soit, il est absolument impossible à long terme de concilier l'objectif principal de la RPLP - la modernisation du parc des véhicules - avec le subventionnement croisé du trafic ferroviaire. «Tout le système est basé sur une erreur de raisonnement catastrophique», constate Michael Gehrken, directeur de l'ASTAG. La Confédération ne peut pas d'une part promouvoir des mesures incitatives destinées à renouveler les flottes des entreprises de transport, et d'autre part vouloir encaisser le plus d'argent possible: «En effet, plus il y aura de véhicules utilitaires propres, moins le produit RPLP sera important.» L'ASTAG exige donc que la RPLP soit enfin détachée du financement du rail et que son produit soit utilisé pour la route ainsi que le prévoit la Constitution.

Texte supplémentaire:

Normes EURO: Directive pour les valeurs limites d'émission

Les normes EURO figurant dans la directive UE 88/77/CEE et reprises par la Suisse sont les valeurs limites d'émission fixées pour les véhicules lourds et les autobus/autocars. A partir d'une certaine date, les véhicules nouvellement immatriculés doivent répondre à la norme d'émission la plus restrictive alors en vigueur. Actuellement, la toute nouvelle norme d'émission valable sur le marché des véhicules est la norme Euro 5. Elle est obligatoire depuis le 1er octobre 2009 pour tous les véhicules nouvellement immatriculés. En Suisse, la norme la plus répandue est la norme Euro 3, exigée en Suisse jusqu'au 1er octobre 2006 comme catégorie Euro la plus moderne pour les véhicules.

Contact:

ASTAG Association suisse des transports routiers
Michael Gehrken
Weissenbühlweg 3, 3007 Berne
031 370 85 24

Diese Meldung kann unter https://www.presseportal.ch/fr/pm/100001880/100606507 abgerufen werden.