01.02.2021 – 09:37 Uhr

Communiqué de presse ASTAG: La RPLP a 20 ans: les émissions polluantes sont à zéro – maintenant l'équité et des effets ciblés sont exigés!

La RPLP a 20 ans: les émissions polluantes sont à zéro – maintenant l'équité et des effets ciblés sont exigés!

Depuis exactement 20 ans, l'industrie du transport routier contribue efficacement à la politique de transfert par l'entremise des paiements RPLP qui représentent un total de plus de 25 milliards de francs. Dans le cadre de la réforme annoncée du système tarifaire, l'Association suisse des transports routiers ASTAG est prête à discuter, mais elle exige la sécurité de planification et des investissements pour le transport routier. Les objectifs de politique environnementale de la RPLP sont atteints. Maintenant, pas question de changer les règles du jeu.

La redevance poids lourds liée aux prestations RPLP est de loin le facteur le plus important de la charge financière étatique endossée par l'industrie du transport routier. La date du 31 janvier 2001, il y a donc exactement 20 ans, a marqué le début de la première période de facturation. Depuis, environ 1 franc est versé pour chaque kilomètre parcouru par un camion de 40 tonnes, ce qui représente jusqu'à 100'000 francs par année et par véhicule utilitaire selon le kilométrage et la catégorie d'émission* qui sont versé dans les caisses de l'Etat avant que le transporteur ne gagne un seul centime. Dans aucun autre pays, le montant des péages n'est de loin aussi élevé qu'en Suisse. Entre-temps, cela représente chaque année 1,5 milliard de francs, soit plus de 25 milliards de francs depuis 2001. Selon la loi, deux tiers de cette manne sont utilisés pour financier l'infrastructure ferroviaire. Ainsi, le transport routier contribue activement et efficacement à la politique de transfert.

Un sujet émotionnel – une dépréciation massive

Cela étant, l'Association suisse des transports routiers ASTAG préfère regarder vers l'avenir plutôt que de s'attarder sur l'histoire particulièrement mouvementée et émotionnelle de la RPLP. Trop souvent, la politique n'a pas tenu compte des attentes justifiées et des arguments de l'industrie du transport routier – surtout jusqu'en 2010. Les conséquences négatives ont été des hausses massives des tarifs RPLP ainsi qu'une modification anticipée et arbitraire («déclassements») des catégories tarifaires. La valeur d'acquisition des véhicules a plus d'une fois été réduite d'un coup de façon dramatique lorsqu'elle n'était pas complètement réduite à zéro. «Je comprends très bien l'amertume et les émotions que nombre de nos membres ressentent à l'égard de la RPLP», déclare le conseiller aux Etats et président central de l'ASTAG Thierry Burkart: «De nombreuses petites et moyennes entreprises ont disparu du marché notamment à cause de la RPLP!»

C'est pourquoi l'équité, la proportionnalité ainsi que «les effets ciblés» sont particulièrement importants dans le cadre du perfectionnement annoncé de la RPLP. Die ASTAG note avec satisfaction que – contrairement à la pratique antérieure – le Conseil fédéral ne veut pas passer en force mais en dialoguant avec la branche. Avec l'émergence accrue des propulsions alternatives (électricité, GNC/GNL, hydrogène), des discussions sur la systématique et les tarifs sont sans aucun doute nécessaires, sachant cependant que la planification précoce des investissements doit impérativement être préservée.

Pas de déclassement anticipé de la norme EURO VI

Avec la réduction des émissions polluantes (monoxyde de carbone, oxyde d'azote, etc.) à pratiquement zéro, obtenue grâce à une modernisation rapide des flottes, les objectifs de politique environnementale de la RPLP sont atteints depuis longtemps. Il serait dès lors fatal que les règles du jeu soient modifiées fondamentalement et que la RPLP soit par exemple dépendante en priorité des émissions de CO2, ce qui représenterait un véritable coup de massue pour la branche. C'est pourquoi un déclassement des véhicules de la norme Euro VI jusqu'alors la plus moderne ne doit être décidé que lorsqu'une éventuelle norme EURO VII produite en série sera disponible dans toute l'Europe pour chaque secteur d'utilisation. «L'ASTAG est toutefois prête à participer de façon constructive aux discussions à venir», souligne Thierry Burkart.

* Le kilométrage moyen d'un camion en Suisse se situe entre 70'000 et 90'000 kilomètres. Des informations détaillées sur le calcul de la RPLP figurent sur le calculateur RPLP de l'ASTAG (www.astag.ch/connaissances/gestion-dentreprises/rplp-calculateur-/) ou sur le site www.lsva.ch.

Pour de plus amples informations:

Thierry Burkart

079 828 55 81

André Kirchhofer

031 370 85 21

Berne, le 1er février 2021

_____

Dr. André Kirchhofer
Vizedirektor

ASTAG Schweizerischer Nutzfahrzeugverband
Wölflistrasse 5
3006 Bern

031 370 85 85
a.kirchhofer@astag.ch
www.astag.ch

Diese Meldung kann unter https://www.presseportal.ch/fr/pm/100001880/100864370 abgerufen werden.