Schweizerischer Nutzfahrzeugverband
Association suisse des transports routiers
Associazione svizzera dei trasportatori stradali

ASTAG Schweiz. Nutzfahrzeugverband

25.11.2021 – 11:26 Uhr

Politique de transfert : renforcer le rail au lieu d'affaiblir la route !

Bern (ots) -

La politique de transport est sur la bonne voie comme le montre clairement le bilan des deux dernières années du Conseil fédéral publié ce jour. Cela étant, seul un renforcement ciblé du transport ferroviaire permettra de nouvelles avancées. L'Association suisse des transports routiers ASTAG ne voit donc aucune raison d'imposer à nouveau des taxes plus élevées et d'autres mesures coercitives à une branche des transports routiers d'importance systémique.

L'Association suisse des transports routiers ASTAG se réjouit des progrès de la politique de transfert au cours des deux dernières années. En effet, on enregistre à nouveau une réduction du nombre des trajets de camions dans le trafic de transit transalpin de frontière à frontière. Selon le dernier rapport du Conseil fédéral, la part de marché du transport ferroviaire de marchandises n'a jamais été aussi élevée. Les montants payés par le transport utilitaire routier par l'entremise des taxes RPLP qui représentent année après année un montant de 1,6 milliard de francs sont la raison déterminante pour ce succès; c'est en effet le seul moyen pour pouvoir financer l'infrastructure financière et la maintenir à un niveau performant. De plus, des entreprises suisses de renom - toutes membres de l'ASTAG - participent financièrement et stratégiquement à CFF Cargo. "Notre branche contribue en permanence et de manière essentielle au succès de la politique de transfert", constate le président central de l'ASTAG Thierry Burkart: "Et nous continuerons bien volontiers à y contribuer à l'avenir !"

Il est toutefois impératif de recentrer clairement la stratégie actuelle. Pour que cette politique de transfert puisse enregistrer de nouveaux succès, la qualité, à savoir la disponibilité, la rapidité et la ponctualité du transport ferroviaire des marchandises, doit être améliorée. Il s'agit de renforcer le rail au lieu d'affaiblir la route. Pour l'ASTAG, il n'y a donc aucune raison de solliciter encore plus le transport routier avec de nouvelles taxes et des mesures coercitives.

- Dans le cadre du développement de la RPLP tel qu'il est mentionné dans le rapport sur le transfert, la sécurité juridique et la sécurité des investissements doivent être garanties à long terme et de manière prévisible. Et si l'ASTAG collabore volontiers à des solutions constructives, elle rejette toutefois expressément un changement complet du système qui devrait passer des normes EURO aux valeurs cibles de CO2. Cela réduirait d'un seul coup à néant les investissements consentis de façon continue depuis 2001 pour la modernisation de la flotte.
- La sécurité dans le transport routier est très élevée grâce à une formation exigeante et à la formation continue régulière et obligatoire des conductrices et conducteurs professionnels, à des dispositions légales très claires (temps de conduite et de repos, arrimage, etc.) ainsi qu'à une forte densité des contrôles. Une interdiction partielle des transports de marchandises dangereuses au Simplon ne fait donc pas sens. En lieu et place, l'ASTAG s'engage intensivement avec le canton du Valais et avec l'industrie des chargeurs en faveur d'un engagement volontaire, tel qu'il est proposé par le Conseil fédéral.
- Le mandat de transfert ancré dans la Constitution se limite explicitement au "trafic de transit transalpin de frontière à frontière". Une extension au trafic intérieur de marchandises au sein de la Suisse telle qu'elle est exigée de plus en plus fort par certains milieux avec, en particulier des velléités de répartition modale, c'est-à-dire des objectifs quantitatifs concernant la part concurrentielle de la route et du rail, ne sont pas acceptables car il n'existe aucune base juridique au niveau constitutionnel pour ce faire.

Le transport routier revêt une importance systémique. L'exemple de la Grande-Bretagne démontre clairement que l'approvisionnement d'un pays en biens et en marchandises ainsi que l'élimination des déchets dépendent directement des véhicules utilitaires. En particulier pour la distribution fine, il n'existe aucune alternative au transport routier. C'est pourquoi l'ASTAG continue à miser sur la comodalité, à savoir des droits égaux dans le cadre de la collaboration de tous les modes de transport : "En fonction des tâches spécifiques, on a besoin du rail et de la route", constate Thierry Burkart qui poursuit: "Cet esprit de concurrence idéologique obsolète doit être dépassé pour faire place à une logistique performante, sûre et respectueuse de l'environnement et du climat dans une perspective globale!"

Contact:

André Kirchhofer
079 659 86 86

Diese Meldung kann unter https://www.presseportal.ch/fr/pm/100001880/100881815 abgerufen werden.