

Aux médias :

RPLP / valeurs limites de CO₂ : Activisme onéreux et inefficace de la part de l'Initiative des Alpes

Le bilan écologique du transport routier suisse s'améliore constamment. Grâce à une modernisation rapide du parc automobile, l'immense majorité des véhicules en service aujourd'hui affichent un taux d'émission de polluants presque nul. Les émissions de CO₂ diminuent elles aussi continuellement. Par conséquent, les exigences de l'Initiative des Alpes visant une augmentation de la RPLP et l'instauration de valeurs limites de CO₂ sont totalement inappropriées. Il conviendrait bien plutôt de réaliser enfin les lignes d'accès NLFA en Italie et en Allemagne. Les protecteurs des Alpes seraient bien avisés de faire valoir leurs exigences à Berlin.

Le secteur suisse des transports roule propre. Grâce à un renouvellement continu et rapide des flottes de véhicules, réalisé par le biais d'investissements de l'ordre de plusieurs milliards de francs consentis par les entreprises de transport, le taux d'émission de polluants (par exemple de monoxyde de carbone ou d'oxyde d'azote) est proche de zéro, selon toutes les bases légales.¹ Plus de 90% des tonnes-kilomètre effectuées l'ont été par des utilitaires modernes répondant aux normes EURO 5 ou 6.² Malgré l'augmentation massive des ordres de transports émanant de l'économie et de la population, les émissions de CO₂ sont en outre restées largement stables. Le trafic poids lourds n'est responsable que de 4% de l'ensemble des émissions de CO₂ en Suisse.³ Ceci s'explique par le fait que la consommation spécifique de carburant, et ainsi le taux d'émission de CO₂ par véhicule, est en baisse constante. Pour des raisons de coûts, il est dans l'intérêt de chaque entreprise de transports d'exploiter une flotte de véhicules aussi économique que possible.

La politique du transfert a le vent en poupe grâce au secteur des transports

Par conséquent, l'Association suisse des transports routiers condamne fermement les tentatives de diffamation régulièrement entreprises par l'Initiative des Alpes à l'encontre du secteur suisse des transports. Traîner dans la boue de manière globale, et sans différenciation entre poids lourds étrangers et suisses, l'ensemble de la branche, qui est pourtant indispensable pour l'approvisionnement et l'enlèvement des déchets en Suisse, relève de la polémique de bas étage. Malgré les faits et les chiffres officiels, cette association essaye désespérément de justifier sa raison d'être,

¹ Source: Accord sur le transport de marchandises CH-EU (SR 0.740.72), Annexe 1 Section 3.

² Source: Administration fédérale des douanes, Berne 2019.

³ Source: Office fédéral de l'environnement, Indicateurs de l'évolution des émissions de gaz à effet de serre en Suisse, Bern 2017, p. 18 (Inventaire des émissions de gaz, 15.4.2019).

plus que discutable depuis bien longtemps déjà, compte tenu des progrès réalisés au niveau du bilan écologique du secteur des transports. Face à la modernisation rapide du parc automobile, notamment avec des énergies alternatives (hydrogène, électrique, GNL), l'argumentation de l'Initiative des Alpes s'effondre comme un château de cartes.

Pour ces raisons, l'ASTAG considère que toutes les exigences imaginées par l'Initiative des Alpes pour ce jubilé des 30 ans ne sont que pures fantaisies. Faire porter de nouvelles charges supplémentaires au secteur des transports routiers, notamment par une augmentation de la Redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP), des valeurs limites de CO₂ ou une bourse du transit alpin, ne font pas progresser le transfert du trafic. La Suisse et le secteur des transports en particulier, qui apporte une contribution essentielle au transfert du trafic par le versement de 1,5 milliards de francs de redevances RPLP par année, soit 25 milliards de francs depuis 2001, ont fait leurs devoirs depuis longtemps. Au final, ce sont les consommatrices et les consommateurs qui feraient les frais de redevances supplémentaires, et ce, sans en tirer la moindre utilité.

Ce sont maintenant l'Italie et surtout l'Allemagne qui sont appelées à réaliser, même avec beaucoup de retard, les lignes d'accès NLFA prévues dans les conventions internationales. « Les protecteurs des Alpes seraient bien avisés de distribuer leurs flyers en Allemagne dorénavant », déclare le Président central de l'ASTAG, Adrian Amstutz, en commentant l'activisme inefficace entrepris par l'Initiative des Alpes. « Éventuellement qu'ils pourraient ainsi convaincre leurs collègues allemands rouges-verts de cesser de retarder constamment la construction de l'infrastructure ferroviaire en déposant des milliers d'oppositions ! ».

Informations supplémentaires :
ASTAG Association suisse des transports routiers
André Kirchhofer
079 659 86 86

Berne, le 18 mai 2019