

# Principe de causalité au lieu de mesures coercitives

## Point de vue de l'ASTAG sur la politique suisse des transports

### 1. Transfert des transports

La politique de transfert suisse a définitivement échoué. En dépit d'une redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) qui est plus élevée que n'importe quel autre péage routier en Europe, le rail a perdu depuis 1999 des parts au marché dans le trafic de transit traversant les Alpes.<sup>1</sup> Non seulement le transfert n'a donc pas eu lieu, mais il s'est produit dans le sens inverse !

Cela s'explique par les avantages qualitatifs du trafic routier par rapport au trafic ferroviaire, à savoir : vitesse, ponctualité et surtout flexibilité. C'est pourquoi le camion répond nettement mieux aux exigences et aux concepts de production («just in time») de l'économie que le rail. Les mesures coercitives unilatérales et coûteuses avec lesquelles on grève le transport routier n'y changent rien : le système de dosage au Gothard, les formalités douanières compliquées, les contrôles policiers multiples sur un même tronçon et la RPLP augmentent les coûts pour l'économie suisse sans apporter pour autant au rail un trafic supplémentaire.

C'est pourquoi l'ASTAG demande une réorientation fondamentale de la politique des transports. À la place de mesures coercitives aux dépens de la route, il faut des réformes pour rendre le trafic ferroviaire plus concurrentiel et plus apte à répondre aux besoins du marché. De plus, une adaptation des capacités d'infrastructure sur les lignes affluentes aux NLFA du nouveau tunnel de base au Nord et au Sud s'impose.

### 2. Environnement

Grâce aux progrès techniques et aux investissements spontanés de milliards dans des véhicules modernes et compatibles avec l'environnement, les émissions polluantes dans le transport routier ont baissé fortement ces dernières années. Le trafic lourd et le trafic de bus génèrent à l'heure actuelle le 3.8 pour cent seulement des émissions globales de CO<sub>2</sub>.<sup>2</sup> En plus, tous les coûts internes et externes du transport routier en Suisse sont couverts à 100 pour cent, ce qui signifie qu'il paie entièrement les nuisances (air, bruit, embouteillages, etc.) qui lui sont imputables.

L'ASTAG s'oppose par conséquent résolument à d'autres mesures de régulation étatiques comme une taxe sur le CO<sub>2</sub> frappant les carburants. En lieu et place, il faut utiliser les moyens financiers disponibles pour continuer à moderniser le parc de véhicules.

### 3. Financement des transports

Contrairement au transport routier dont le degré de couverture des coûts dépasse les 100 pour cent, le trafic ferroviaire dépend des subventions croisées et des contributions étatiques. Les chemins de fer touchent chaque année près de 14 milliards de francs de fonds générés par d'autres moyens de transport.<sup>3</sup> Cela crée une distorsion de la concurrence et génère des incitations erronées. Les prix du rail sont notamment beaucoup trop bas, ce qui provoque une demande artificiellement gonflée, réduit les recettes du rail et conduit à un mitage croissant du pays. Plus le rail est subventionné par l'État, plus grande est sa misère financière.

L'ASTAG demande par conséquent que le principe de causalité tel qu'il est réalisé dans le transport routier soit également applicable au trafic ferroviaire. En principe, tous les moyens de transport devraient assumer leurs coûts. C'est le seul moyen pour assurer un financement sain et durable des infrastructures de transport suisses. En revanche, il faut s'opposer à la désaffectation des fonds générés par le trafic routier au profit des chemins de fer.

<sup>1</sup> OFT, Trafic marchandises à travers les Alpes Suisses en 2009, Berne 2010, p. 39.

<sup>2</sup> OFEV, Évolution des émissions de gaz à effet de serre depuis 1990:  
[www.bafu.admin.ch/klima/09570/09574/index.html?lang=fr&download=NHZLpZeg7t,Inp6I0NTU042I2Z6ln1ae2Izn4Z2qZpnO2YUq2Z6gpJCFd39,qmym162epYbg2c\\_JjKbNoKSn6A--](http://www.bafu.admin.ch/klima/09570/09574/index.html?lang=fr&download=NHZLpZeg7t,Inp6I0NTU042I2Z6ln1ae2Izn4Z2qZpnO2YUq2Z6gpJCFd39,qmym162epYbg2c_JjKbNoKSn6A--)

<sup>3</sup> Tages-Anzeiger, 29 septembre 2009, p. 11.