

Communiqué de presse

Rapport de la Confédération sur les subventions : un non catégorique aux mesures anticipées relatives à la RPLP !

C'est avec mécontentement que l'Association suisse des transports routiers ASTAG a pris connaissance du rapport d'experts concernant les tâches et les subventions de la Confédération. En effet, celui-ci présente des propositions pour un déclassement anticipé des véhicules de la norme EURO VI ainsi que pour une intégration dans la RPLP des véhicules électriques dès 2028, le mandat et l'objectif du rapport d'experts n'étant pourtant pas d'augmenter les recettes mais de réduire les dépenses !

La branche des transports routiers paie des redevances RPLP à hauteur de près de 1,7 milliard de francs – chaque année et en raison de l'augmentation des prestations de transports avec une tendance à la hausse. Avant même qu'une entreprise de transport ne génère des recettes, elle doit d'abord verser à l'État environ 1 franc par kilomètre pour un véhicule utilitaire d'un poids total de 40 tonnes. Deux tiers de la RPLP sont versés au fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) où ils sont exclusivement réservés à l'aménagement du réseau ferroviaire. En revanche, le budget ordinaire de la Confédération ne touche pas un centime.

Une charge supplémentaire de 20 % est absolument inacceptable !

Au vu de ce qui précède, le rapport d'experts sur l'examen des subventions fédérales qui vient d'être publié va dans la mauvaise direction. L'Association suisse des transports routiers ASTAG est irritée et en colère de constater que ce rapport comporte également des propositions relatives à une augmentation de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP). Déjà au 1^{er} janvier 2025, une augmentation générale des tarifs de 5 % sera introduite, selon la décision du Conseil fédéral. Désormais, les experts recommandent en outre de modifier de manière anticipée la répartition actuelle des classes d'émission, à savoir d'anticiper le déclassement (p. 56).

Les camions de la norme EURO VI, la catégorie de véhicule la plus moderne à ce jour, ne devraient ainsi pas passer de la meilleure catégorie à la catégorie moyenne seulement en 2031 comme cela était prévu initialement, mais avant cette date, ce qui entraînerait des recettes supplémentaires de 300 millions de francs par année. En outre, il est proposé que les véhicules à propulsion alternative (électrique, à hydrogène) qui sont aujourd'hui totalement exonérés de la RPLP, soient soumis à la redevance dès 2028. Jusqu'à présent, le Conseil fédéral avait toujours promis de ne pas supprimer cette exonération avant 2031. La mesure proposée permettrait d'engranger 25 millions de francs.

Pour l'ASTAG, les mesures visant à alléger le budget de la Confédération et entraînant un nouveau renchérissement du transport routier sont absolument

inacceptables. Même si le rapport les qualifie de « non prioritaires », ces mesures sont rejetées en bloc et de manière catégorique. Il n'est pas question qu'une branche qui est déjà soumise aujourd'hui à des taxes se chiffant en milliards doivent encore payer 325 millions de francs, soit environ 20 % (!) de plus qu'aujourd'hui. « L'ASTAG s'oppose totalement à toute adaptation de la RPLP qui aurait pour but de renflouer les finances fédérales » déclare clairement le président central, Thierry Burkart.

Sur le fond, l'ASTAG reconnaît que le budget de la Confédération est en mauvaise posture en raison des nouvelles exigences. Toutefois, le mandat confié aux experts consistait à examiner des mesures de réduction des subventions et des tâches et en aucun cas de faire des propositions pour des recettes supplémentaires – et surtout pas sur le dos du transport routier. Malgré les voyants qui sont au rouge à l'ASTAG, Thierry Burkart reste confiant : « Nous nous fions aux promesses répétées du Conseil fédéral selon lesquelles la réorientation de toute façon prévue de la RPLP sera effectuée au plus tôt en 2031 ».

Il est maintenant absolument essentiel que le Conseil fédéral procède à une clarification rapide et définitive. Pour pouvoir investir dans la modernisation de leurs flottes de véhicules dans le sens de la « Green Logistics » en faveur de l'environnement, les entreprises de transport ont impérativement besoin d'une sécurité de planification et d'investissement, et les tarifs décidés par l'État doivent être fixés pour une période d'au moins 7 ans.

Pour de plus amples informations :

ASTAG Association suisse des transports routiers
André Kirchhofer
031 370 85 85

Berne, le 5 septembre 2024