



Pas de dogme dans la politique des transferts

economiesuisse salue la proposition du Conseil fédéral de mener un vaste débat sur la politique de transfert. Un débat pragmatique sur la politique des transports à travers les Alpes sera utile pour relever des défis en la matière en Suisse. Par contre, le maintien dogmatique d'exigences chiffrées arbitraires ne fait pas avancer les choses.

Le rapport 2011 sur le transfert du trafic adopté par le Conseil fédéral la semaine dernière indique que l'objectif intermédiaire consistant à limiter le nombre de poids lourds traversant les Alpes à un million par an au maximum ne sera pas atteint cette année. Dans les conditions actuelles, il ne sera pas non plus possible d'atteindre l'objectif de 650 000 traversées par an au maximum en 2018. Le Conseil fédéral étudie donc des mesures complémentaires afin de satisfaire le mandat constitutionnel et légal.

economiesuisse salue la proposition du Conseil fédéral de mener un vaste débat sur la politique de transfert. Les possibilités évoquées par le Conseil fédéral méritent d'être examinées. Des améliorations, notamment du côté de la capacité des terminaux ou des accès à l'axe du Gothard, peuvent être judicieuses pour améliorer l'attrait du transport ferroviaire de marchandises, en particulier quand il s'agit de transit.

Il est néanmoins essentiel qu'un débat pragmatique soit mené sur les mandats constitutionnel et légal actuels et que des vaches sacrées comme l'interdiction de rouler de nuit soient examinées d'un œil critique. Il convient également d'évaluer et de résoudre les conflits d'objectifs politiques dans le transport ferroviaire – la priorité rigoureuse accordée au transport de voyageurs par rapport à celui de marchandises ou la réaffectation de sillons initialement prévus pour le transport

de marchandises à celui de voyageurs, par exemple.

Chercher à accroître l'attrait du rail en affaiblissant volontairement des moyens de transports alternatifs, tels que la route, serait une erreur. C'est pourquoi l'économiste suisse juge d'un œil très critique la « hausse sensible des redevances du trafic lourd à travers les Alpes » que le Conseil fédéral considère nécessaire pour atteindre l'objectif de transfert. Ses réserves sont non seulement liées aux dispositions constitutionnelles en vigueur et à l'accord sur les transports conclu avec l'UE, mais également aux effets macroéconomiques occasionnés.

Le transport de marchandises ne peut être planifié sans tenir compte des lieux de production et de consommation réels. Cela s'applique aux parts définies pour la répartition modale comme pour le nombre maximal de traversées transalpines. La Suisse ne peut en aucun cas piloter seule l'utilisation de l'axe nord-sud européen. Il importe donc de mener un vaste débat tenant également compte de la situation des pays voisins. Celui-ci doit être ouvert, pragmatique et non dogmatique.