



Des objectifs de transfert irréalistes coûteraient 28 milliards au moins et menaceraient l'approvisionnement en marchandises du pays

L'essentiel en bref

Le transport ferroviaire de marchandises doit être modernisé d'urgence. Actuellement pourtant, c'est la fixation d'un objectif de transfert de la route au rail inatteignable qui est au centre des débats. Pour l'atteindre, il faudrait investir au moins 28 milliards de francs dans l'infrastructure ferroviaire, financés par les contribuables et qui provoqueraient une perte de pouvoir d'achat des consommateurs. L'ASTAG, l'usam et economiesuisse demandent de corriger ce projet. La route et le rail doivent fonctionner main dans la main - pour des transports avantageux, sûrs et propres.

Le transport ferroviaire de marchandises suisse doit se moderniser, tel est l'objectif de la révision de la loi sur le transport de marchandises. Après le Conseil des États, le Conseil national a examiné le projet. Alors que les intérêts des consommateurs et des entreprises ainsi que les synergies entre le rail et la route devraient normalement figurer au premier plan, le second conseil en a décidé autrement sur un point décisif. Il propose d'insérer une nouvelle disposition pour accroître la part de marché du rail, quel qu'en soit le prix. Ce faisant, il va à l'encontre de l'évolution du marché et des besoins des clients.

«Quel qu'en soit le prix» n'est pas une solution

D'ici à 2050, la Confédération s'attend à une hausse de 31% des marchandises transportées. Des investissements massifs sont nécessaires, ne serait-ce que pour faire face à l'augmentation des marchandises transportées et maintenir les parts de marché du rail et de la route à un niveau à peu près stable. A cet effet, le Parlement prévoit une enveloppe de quelque 750 millions de francs en lien avec la loi sur le transport de marchandises. Mais même la mise en œuvre complète de l'étape d'aménagement ferroviaire 2035, pour quelque 28 milliards de francs, ne suffirait pas pour faire évoluer sensiblement les parts de marché. S'y ajouteraient d'autres subventions permanentes pour le fret ferroviaire et un relèvement des prix de transport. Ceux-ci augmentent déjà nettement plus vite que les autres prix à la production et contribuent à la perte de pouvoir d'achat.

Des adaptations s'imposent

Dans l'ensemble, l'objectif de transfert à l'échelle nationale reste donc une utopie dangereuse. Les contribuables, les consommateurs et les entreprises devraient payer la facture. Cela n'aurait pas non plus de sens du point de vue de la politique environnementale et climatique, car cela ralentirait la décarbonation de la route. L'ASTAG, l'Union suisse des arts et métiers et economiesuisse en sont donc convaincus: un changement de cap s'impose – dans l'intérêt d'un approvisionnement en marchandises durable de la Suisse.

Pour de plus amples informations, vous pouvez contacter:

Reto Jaussi, directeur de l'ASTAG, 031 370 85 85

Alexander Keberle, membre de la direction d'economiesuisse, 079 530 61 67

Urs Furrer, directeur de l'usam, 079 215 81 30