

2 juin 2009

## **L'augmentation du prix du sillon pousse le trafic de marchandises sur la route.**

**L'économie suisse refuse en bloc l'augmentation du prix du sillon proposée pour 2010 dans le domaine du trafic ferroviaire de marchandises par l'Office fédéral des transports. Elle estime que les pertes qui en résulteraient pour le rail sont trop élevées. Il faudrait plutôt mettre un terme au subventionnement croisé du trafic voyageurs par le trafic ferroviaire de marchandises et réduire le prix du sillon pour ce dernier au même niveau que celui adopté dans les pays voisins. Une augmentation des prix mettrait par contre en danger le transfert du trafic de la route au rail.**

L'augmentation du prix du sillon proposée par l'Office fédéral des transports aurait pour conséquence, en fonction de la variante adoptée, des frais supplémentaires de 20 à 35 millions de francs pour le trafic par wagons complets. Il est à craindre que 10 à 25% du trafic ferroviaire actuel soit transféré vers la route, ce qui priverait les exploitants d'infrastructures de recettes du sillon de 10 à 25% au lieu de leur rapporter les recettes supplémentaires visées par l'Office fédéral des transports.

C'est la raison pour laquelle l'économie suisse demande une révision fondamentale du prix du sillon. Dans ce contexte, il convient tout d'abord de supprimer le subventionnement croisé du trafic voyageurs par le trafic de marchandises. Le trafic de marchandises n'occupe que 20% des sillons tout en contribuant à hauteur de 30% aux recettes totales. Le prix du sillon du trafic voyageurs est peu élevé en comparaison internationale, bien que ce dernier soit favorisé à tous égards par rapport au trafic marchandises.

Au lieu d'augmenter les tarifs actuels, il convient au contraire de réduire les prix du sillon pour le trafic marchandises au même niveau que celui des pays voisins. D'autres pays disposent eux aussi de réseaux denses, très chargés et à la topographie complexe mais n'appliquent pas pour autant des prix inadéquats de manière unilatérale dans le domaine du trafic de marchandises. Il est ainsi possible de contribuer au transfert du trafic et aucune indemnité au trafic combiné n'est en même temps encore nécessaire.

Enfin, le nouveau système du prix du sillon doit contribuer à une utilisation optimale des capacités disponibles du réseau. Des mesures d'incitation doivent être mises en place afin que les lignes exploitées aux heures creuses du jour et de la nuit et à des jours creux de la semaine soient utilisées plus souvent. Il convient d'exiger des prix plus élevés pour les trains traités en priorité que pour ceux d'une moindre priorité et qui reflètent surtout la qualité du sillon. Les mauvais sillons avec de longs délais d'attente, des passages multiples etc., qui engendrent des coûts d'autant plus élevés en personnel et en matériel d'exploitation, doivent être plus avantageux que les bons sillons.

Le prix du sillon tiendra ainsi compte du développement différencié des tronçons de ligne, de l'usure de chaque train et en particulier de l'offre et de la demande relative aux différents

tronçons. Il convient d'accorder à cet effet aux exploitants d'infrastructure une marge de manœuvre suffisante et de refuser l'instauration d'un prix entièrement régulé.

L'association des chargeurs VAP est prête à participer à la mise en place d'un nouveau système du prix du sillon, étant donné que les propositions de l'Office fédéral des transports n'ont pas tenu compte des besoins du marché des transports.

Renseignements: Frank Furrer, secrétaire général de la VAP 044 491 15 95