

Embargo: 17.06.2010, 13h45

Aux médias

Communiqué de presse sur la 98^e assemblée générale de l'Association des chargeurs VAP du 17 juin 2010

La focalisation exclusive sur le trafic combiné et le trafic de transit pose problème

(Berne, le 17 juin 2010). Lors de l'assemblée générale de l'Association des chargeurs VAP*, le président de la VAP, Franz Steinegger, qualifiait la focalisation exclusive de la politique des transports sur le trafic de transit et le trafic combiné de problématique, et ce, tant sur le plan économique qu'écologique. L'économie nationale suisse subventionnerait les états de l'UE. Le Conseil fédéral Moritz Leuenberger a tenu un discours de principe sur l'actuelle politique des transports.

«Il y a de nombreuses constantes dans la politique des transports». Avec ces mots forts, **Franz Steinegger** inaugurait son discours sur la politique des transports pour les membres de l'Association des chargeurs*, qui fêtera en 2012 ses 100 ans d'existence. Ces constantes englobent, entre autres, la géographie de nos infrastructures de transport, les besoins de la population en mobilité et la demande croissante en prestations de trafic. Non seulement le trafic professionnel, mais surtout aussi le trafic de loisirs augmente. Dans ce contexte, une infrastructure de transport performante est la condition essentielle d'une économie saine et concurrentielle. Cela serait particulièrement vrai pour la Suisse qui, étant située à l'intérieur des terres, est un pays de transit. D'autre part, la Suisse est fortement dépendante du trafic d'exportation et d'importation des états voisins. Dans la plupart des pays, les finances publiques sont dans une situation difficile, ce qui aurait également des conséquences sur le financement de nos réseaux de transport. À cause des perspectives plutôt difficiles en termes de bénéfices, le financement privé est en régression.

Tant pour le réseau ferroviaire que le réseau routier national, des financements complémentaires sont nécessaires. Côté route, le contournement nord de Zurich, le tronçon Genève – Nyon et Egerkingen – Wiggertal ainsi que le 2^e tunnel routier du Gotthard sont prioritaires. La finalisation du réseau routier national dépendrait surtout de l'autorisation des projets. Les questions de financement englobent autant l'exploitation des routes nationales que la construction et l'exploitation des routes principales et des routes de cols. Notamment pour ces dernières, le besoin de rattrapage est évident.

Côté rail, Rail 2030 est en consultation et le percement du Gotthard est imminent pour le trafic transalpin. L'entrée en vigueur de la loi fédérale sur le futur développement de l'infrastructure ferroviaire (ZEB) au 1^{er} septembre 2010 est une étape importante vers une augmentation des capacités et de la performance du trafic ferroviaire, bien que le transport intérieur des marchandises n'en profite que marginalement. Le président de la VAP souligna fermement que malgré l'entrée en vigueur, au début de l'année, de la loi sur le transfert du trafic marchandises, les problèmes liés aux augmentations de capacités encore attendues sur les voies de raccordement en Suisse, en Allemagne et en Italie sont restés sans solution.

Dans le domaine du financement, le fonds d'infrastructure est en mesure de fournir un financement relativement sûr du trafic d'agglomération et des routes nationales. Quant au Fonds pour les grands projets ferroviaires ainsi qu'au budget fédéral, ils représenteraient des piliers tout aussi importants pour le futur financement de l'infrastructure routière et ferroviaire.

Franz Steinegger voit les véritables défis de la future politique des transports dans le transfert des marchandises et dans la focalisation exclusive sur le transit nord-sud selon le mandat constitutionnel. La focalisation exclusive sur le trafic de transit poserait problème tant sur le plan économique qu'écologique. La Suisse ferait ainsi baisser le prix de l'exportation et de l'importation des ses états voisins, ce qui reviendrait à ce que l'économie nationale suisse subventionne ses voisins européens, respectivement l'UE. Par surcroît, son financement serait en partie assuré par le transport routier de marchandises en Suisse (RPLP). Mais la charge environnementale ne serait pas seulement constatable dans le trafic nord-sud mais aussi dans le reste du pays.

La focalisation sur le trafic combiné ne répond pas, elle non plus, aux réalités de l'économie de marché. Une alternative se dessine avec le trafic par wagons complets. Dans ce domaine, des obstacles idéologiques sont venus s'ajouter aux problèmes techniques. Le trafic par wagons complets fonctionne avec un fournisseur de systèmes. Hors la libéralisation et la dérèglementation ont essentiellement les «anciens» fournisseurs de système dans le colimateur. Il en résulte un privilège et une promotion du trafic combiné, celui-ci pouvant être exploité avec succès sans fournisseur de système. Cette politique a son prix à payer et crée en outre de nouvelles distorsions de la concurrence, comme l'expliquait Steinegger ce jeudi aux membres et aux invités de la VAP.

Les divers progrès en productivité de la combinaison rail-route ont pour effet de faire descendre le trafic des marchandises du rail. Le succès du transport de personnes crée des problèmes dans le secteur du transport de marchandises. Le succès des RER – selon Stei-

negger – fait diminuer les capacités du transport de marchandises. Dans le rapport d'activité du service d'attribution des sillons, cet état de fait n'y est pas mentionné comme problème. Mais l'on constate que les EF (entreprises de transport ferroviaire) n'ont même pas demandé si elles pouvaient rouler de la Suisse orientale vers Zurich ou la Romandie en cours de journée. Car elles savent bien que c'est impossible. Les moyens techniques d'occupation des sillons sont en grande partie épuisés. Dans l'avenir, nous avons à nouveau besoin de plus de capacités ferroviaires.

En termes de prix des sillons, il y aurait enfin un peu de mouvement, comme le nota sans embage le président de la VAP. Sur ce point, la VAP reste sur sa constatation que le fret ferroviaire aurait jusqu'ici subventionné le transport des personnes. La transmission d'informations sur l'état réel et une plus grande conscience du problème aurait été une tâche immense pour la VAP. Celle-ci resterait des années encore à l'ordre du jour. Les premières ébauches de l'Office fédéral étaient toujours basées sur le subventionnement croisé du transport de personnes par le trafic de marchandises. Steinegger littéralement: «La demi-vie peut durer des années».

Le récent communiqué du Conseil fédéral informant que celui-ci souhaitait désormais quand même se pencher sur la séparation juridique de l'infrastructure et du transport, c'est-à-dire sur la dissolution des compagnies de chemins de fer intégrées, avant de décider d'une ligne de conduite relative au service d'attribution des sillons et de décider d'autres étapes dans la réforme des chemins de fer, a été expressément salué par le président de la VAP, Franz Steinegger. La VAP en espère plus de transparence et une réduction des coûts.

Dans son discours, Steinegger insista également fortement sur l'importance à long terme, et en même temps sur la mise en péril du trafic par wagons complets. L'étude de l'Université de St-Gall de mars 2007 intitulée «Betriebswirtschaftliche Kosten und Sensitivitäten des Alpen querenden Güterverkehrs» (les coûts économiques et les sensibilités du trafic marchandises à travers les Alpes) montre qu'en raison de l'incidence élevée de la charge utile, le trafic par wagons complets serait en mesure d'obtenir comparativement les effets les plus marqués en termes de transfert du trafic sur le rail. Mais celui est clairement désavantagé par rapport au trafic combiné.

Un des grands défis de la future politique des transports serait les voies de raccordement aux NFLA et les voies de raccordement au nord et au sud de la Suisse. Le tronçon Basel - Karlsruhe serait confronté à des oppositions. Et les compagnies de chemins de fer nationales italiennes réduisent l'exploitation du trafic de marchandises. L'approvisionnement en

énergie du transport n'est pas assuré non plus. Des marges serrées ne permettraient guère de grosses dépenses en recherche et développement dans le secteur du fret ferroviaire.

Le texte intégral du discours du **conseiller fédéral Moritz Leuenberger** est annexé à ce communiqué de presse.

Pour plus d'informations:

Franz Steinegger, Président VAP, Tél. 041 870 73 73

Dr. Frank Furrer, Secrétaire général VAP, tél. 079 544 58 78

Tony Lüchinger, Communication VAP, tél. 079 378 72 41

(La VAP représente environ 300 entreprises suisses qui transportent des marchandises, outre par poids-lourds, bateaux, pipelines, etc., également par le rail et investissent dans ce secteur. Ils sont les mandataires des transporteurs et des opérateurs (entreprises de transport ferroviaire, entreprises d'expédition, entreprises de transport routier, etc.), et donc les véritables acteurs du trafic de marchandises, ceux qui, enfin, paient les coûts et les redevances y relatives tels que la redevance sur le trafic de poids lourds liée aux prestations.*

PM – AG 10 – 17.06.10