



## **Politique de transfert de la route au rail: il faut mieux coordonner le trafic ferroviaire international**

Le nouveau rapport de la Confédération sur le transfert montre que le transport de marchandises à travers les Alpes devient toujours plus écologique. Le principal obstacle est la coopération transfrontière.

Le Conseil fédéral a adopté le rapport sur le transfert 2019 dans lequel il y tire un bilan globalement positif de l'évolution du trafic de transit. Il saisit cette occasion de proposer des mesures afin de renforcer le transfert de la route au rail du transport de marchandises sur l'axe nord-sud. Ces mesures comprennent de nouvelles subventions, une baisse du prix du sillon, des adaptations de la redevance sur le trafic poids lourds liée aux prestations (RPLP) et une intensification des contrôles. Ces propositions agissent au mauvais endroit: Aux yeux de l'économie, la Confédération doit en priorité améliorer la collaboration internationale pour l'ensemble du corridor Rhin-Alpes.

### **LA SUISSE N'EST PAS UNE ILE**

La politique de transfert de la Suisse doit davantage tenir compte du contexte européen. Pour accroître l'efficacité du transfert de la route au rail, il faut créer rapidement les raccordements adéquats au nord et au sud et adapter d'urgence l'organisation du système ferroviaire européen. L'objectif doit être d'accroître la fiabilité et la flexibilité ainsi que la compétence en matière de prix pour compenser les désavantages compétitifs actuels du trafic ferroviaire. La fermeture d'un

tronçon vers Rastatt, en Allemagne à l'automne 2017, a montré que le trafic ferroviaire transfrontière est perfectible. On déplore notamment des prescriptions en matière de signalisation divergentes et des plans d'urgence insuffisants.

## **UNE STRATEGIE GLOBALE S'IMPOSE**

Les mesures du Conseil fédéral risquent de créer des distorsions du marché: Baisser le prix du sillon pour les trains d'une certaine longueur peut être un moyen efficace, fondé sur l'économie de marché, de réduire les désavantages de coûts du transport ferroviaire de marchandises à travers les Alpes. Des réductions unilatérales risquent cependant de pénaliser des concepts de production innovants pour le transport intérieur. Des trains de marchandises courts et rapides pouvant circuler entre des trains de voyageurs et susceptibles de gagner en importance pour la logistique urbaine pourraient en pâtir. Au lieu d'adapter ici et là le prix du sillon, il vaudrait mieux élaborer une stratégie globale visant à baisser les coûts et accroître l'efficacité des infrastructures ferroviaires. Alors, le rail pourrait gagner en attractivité pour le transit mais également pour le fret à l'échelle nationale.