

Un transfert du trafic efficace suppose des conditions-cadres favorables à l'économie

Les redevances élevées imposées aux transporteurs routiers n'ont jusqu'ici guère contribué à promouvoir le transfert modal. Le report de trafic de la route vers le rail suppose l'existence de conditions-cadres favorables à l'économie, ce qui n'est pas le cas. Il est d'autant plus important de sensibiliser le public aux impératifs du transport de marchandises. Bien que les Chambres fédérales aient entre-temps envoyé des signaux qui laissent espérer une amélioration des conditions-cadres du transport de marchandises par le rail, chercher des solutions aux problèmes du trafic et concilier écologie et économie ressemblent de plus en plus à un exercice de haute voltige. Seule une politique d'investissement de la Confédération rapide, ciblée et axée sur les besoins à long terme des chemins de fer et de l'ensemble de l'infrastructure des transports pourra induire un changement de tendance dans le processus de transfert modal.



Thomas Zaugg
Responsable des
Transports, Coop, Bâle

Selon différentes études européennes et suisses sur la question, le trafic de marchandises devrait augmenter d'environ 50% au cours des vingt prochaines années. Les efforts déployés pour accroître la valeur ajoutée de chaque maillon de la chaîne d'approvisionnement, la conquête de nouveaux marchés et une division mondiale du travail qui ne cesse de se renforcer sont autant de facteurs qui exigent leur tribut et entraînent une intensification du trafic et une utilisation accrue des infrastructures de transport.

Le transfert modal est une réalité chez Coop

Coop milite activement en faveur d'un transfert de tous les types de transport de la route au rail et est parvenue à doubler la part de ce dernier dans les expéditions effectuées pour son compte depuis 2000. En 2008, 500 000 tonnes de marchandise ont été transportées par chemin de fer pour Coop, ce qui a permis d'éviter environ 50 000 trajets en camion. Coop livre les points de vente de l'Engadine et du Haut-Valais en recourant au transport combiné non accompagné: d'abord le rail par les tunnels de la Vereina ou du Lötschberg, puis la route uniquement pour les derniers kilomètres. De même, le transport des fruits et légumes importés d'Italie est confié en majeure partie au trafic combiné: d'abord au rail, puis uniquement sur de courtes distances à la route, du Plateau aux centrales de distribution Coop. Pour adapter au mieux sa logistique, la centrale a réalisé de gros investissements dans les infrastructures. Son engagement politique et médiatique exprime son souhait de soutenir le fret ferroviaire en Suisse et de sensibiliser une large partie de l'opinion publique aux préoccupations communes en la matière. Un transfert modal actif constitue une part essentielle du programme de réduction des émissions de CO₂ et s'intègre à la politique de Coop en matière de développement durable.

Le développement du trafic ferroviaire ralentit

La surcharge des sillons sur les grands axes de communication et ses effets sur les horaires ainsi que l'absence de matériel roulant

approprié ralentiront dès la fin 2009 le développement du trafic ferroviaire. Coop serait normalement en mesure de confier au rail environ un tiers supplémentaire de marchandises à transporter à longue distance. Cependant, les ressources nécessaires font défaut. Par exemple, les capacités des sillons sont presque épuisées la nuit et il y en aurait encore de jour, mais les durées des trajets sont trop longues. Il existe en outre d'importants besoins supplémentaires en wagons à régulation thermique, qui sont indispensables pour le transport de denrées alimentaires, en particulier pendant les mois d'été. Or, étant à court de moyens financiers, CFF Cargo ne peut faire l'acquisition de tels wagons. De plus, sa politique de prix continuera à freiner le transfert modal. Les affréteurs qui évoluent à l'intérieur du territoire ne sont plus disposés à couvrir les pertes de CFF Cargo dans les postes «International» et «Gestion des actifs» avec les cargaisons qu'ils confient à sa section «Suisse».

Un potentiel considérable de transfert sur le plan intérieur

Indépendamment des exigences liées à un transfert modal durable, l'objet principal de la politique de transfert du transport des marchandises est le trafic de transit, et ce bien qu'il existe aussi un potentiel considérable dans le trafic intérieur. Les conditions de son exploitation résident dans une tarification compétitive des sillons ferroviaires, dans une politique d'investissement des chemins de fer et de la Confédération axée sur le trafic intérieur ainsi que dans une réévaluation générale et une redéfinition des priorités dans le trafic intérieur.

Ce dont nous avons un urgent besoin dans la situation actuelle, c'est d'une infrastructure ferroviaire appropriée et d'un système d'incitation qui encourage vraiment l'utilisation du rail et une intégration encore plus forte des préoccupations relatives aux transports (de marchandises) dans les mesures et projets de construction des cantons, des villes et des communes. Aujourd'hui encore, plus de 80% de l'ensemble des transports de marchandises en Suisse et plus de 90% des transports intérieurs sont effectués par la route.