

03.03.2008 - 10:30 Uhr

## Les entreprises de transports concrétisent leurs propositions concernant une privatisation partielle de CFF Cargo

Bern (ots) -

La politique de transfert en Suisse a échoué. En dépit des mesures coercitives aux dépens du transport routier, le rail perd de nouvelles parts au marché au profit de la route. De plus, CFF Cargo, le numéro un du trafic marchandises sur rail en Suisse, reste invariablement dans les chiffres rouges. C'est pourquoi l'Association suisse des transports routiers ASTAG demande un changement de paradigme au niveau de la politique de transfert. Il consiste dans une flexibilisation des prix du tracé et surtout dans une privatisation partielle de CFF Cargo à la place de contingentements plus étendus du transport routier.

Selon les chiffres de transfert officiels pour 2007 que le DETEC vient de publier, la répartition modale s'est une fois de plus modifiée en faveur du transport routier. Alors que les quantités de marchandises (en tonnes nettes) transportées par le rail ont stagné, la croissance du trafic de marchandises par la route a été de 10 pour cent. Aux passages des Alpes, on a même dénombré 7 pour cent de poids lourds en plus. On s'est donc gravement trompé en célébrant en 2006 un prétendu changement de tendance en faveur du trafic ferroviaire. De plus, CFF Cargo, le numéro un du trafic marchandises sur rail en Suisse, est également confronté à des difficultés de taille. Pour 2007, on a de nouveau annoncé un déficit de l'ordre de dizaines de millions.

Mesures coercitives inutiles

Il est impossible d'attirer plus de trafic sur le rail en ayant uniquement recours à des mesures coercitives aux dépens des transports routiers. Pour cela, l'infrastructure nécessaire fait non seulement défaut, dans le Mittelland notamment (voies d'accès NLFA), mais CFF Cargo connaît manifestement aussi des problèmes structurels comme le démontrent les déficits persistants. Il en résulte par conséquent uniquement des inconvénients pour la place économique suisse car les charges unilatérales, imposées au trafic routier, ne font qu'engendrer des coûts supplémentaires. L'introduction d'une bourse du transit alpin, qui est un nouvel outil d'économie planifiée exclusivement aux dépens des routes, serait donc aussi totalement déplacée.

La solution de la privatisation partielle de CFF Cargo

En guise de réaction, l'ASTAG exige non seulement une adaptation du système des prix du tracé, mais aussi que CFF Cargo soit libéré des chaînes étatiques. La Confédération ne doit pas rester l'actionnaire unique et pouvoir dicter de la sorte ses visées politiques qui poussent les chemins de fer de marchandises dans le déficit. Les transporteurs routiers proposent que l'on envisage une privatisation partielle qui pourrait être un des points déterminants pour résoudre ce problème. Cela supposerait une ouverture de l'actionnariat permettant une participation de l'industrie et des logisticiens à CFF Cargo de l'ordre de grandeur de 30 à 40 pour cent. Cela nécessiterait aussi de désigner de nouveaux membres du Conseil d'administration de CFF Cargo. L'ASTAG pense qu'à la place des majorités surtout politiques au Conseil d'administration, il faudrait désormais qu'il soit en majorité composé de professionnels de la branche. De plus, il convient d'examiner la possibilité d'une fusion de CFF Cargo et de BLS Cargo.

Contact:

Association suisse des transports routiers ASTAG

Michael Gehrken

Weissenbühlweg 3

3007 Berne

Tél. 079 613 75 64

Diese Meldung kann unter <https://www.presseportal.ch/fr/pm/100001880/100556026> abgerufen werden.