

15.03.2010 - 15:23 Uhr

## **Comme tous les ans: Le rail perd des parts de marché - la politique de transfert avec ses mesures coercitives a définitivement échoué**

Bern (ots) -

Le rail continue à perdre des parts de marché dans le transit à travers les Alpes suisses. Alors que le transport routier présente un recul de 7 % suite à la crise, le rail a perdu 17 % de parts de marché. La répartition modale a passé de 64 à 61 %. Un triste bilan pour la politique du DETEC. Avec sa politique des transports et ses mesures coercitives destinées à contrer la route, la Suisse est de plus en plus marginalisée le plan international. En effet, depuis longtemps, l'étranger table sur la comodalité (soit l'utilisation efficace des modes de transport route et rail) sachant qu'au cours des dix dernières années, les utilitaires lourds se sont massivement améliorés sur le plan écologique.

" Nombre de courses de camions le plus faible depuis plus de dix ans". Ce qui tente d'être vendu comme un succès par les spécialistes de la communication du DETEC, se révèle être une véritable catastrophe en y regardant de plus près ! Il est vrai que le nombre de camions qui ont traversé les Alpes suisses en 2009 a diminué de 7 % ce qui n'est pas étonnant au vu de recul massif de l'économie. Par contre, la comparaison avec le rail est beaucoup plus significative : en effet, ce dernier a perdu 17 %. Pas de trace de transfert bien au contraire : l'ampleur de la perte des parts de marché du rail en faveur de la route est massive et catastrophique. En très peu de temps, cette part a passé de 66% à 61%. Tel est le triste bilan d'une politique suisse de transfert se chiffrant en milliards et dont le caractère exemplaire a été vanté de façon fanfaronne durant des années.

La politique doit agir - pour l'économie suisse !

Depuis des années, l'ASTAG et les experts au sens pratique qui y comprennent quelque chose et qui ne prêchent pas simplement des illusions roses-vertes de transfert ont constaté que la politique suisse de transfert avait échoué. Elle ne peut pas fonctionner en l'état ! Impossible de provoquer un transfert par l'entremise de mesures coercitives et restrictives à l'encontre du transport routier. Plus encore : de nouvelles restrictions comme la bourse du transit alpin accéléreront l'échec total et définitif de la politique suisse des transports. Ainsi, le trafic de transit reprendra dès les premiers signes de reprise de l'économie. Pourtant, l'approvisionnement intérieur orienté surtout sur les PME évitera de plus en plus l'Italie du nord et le Tessin, avec des conséquences catastrophiques pour la Suisse et son économie.

C'est pourquoi l'ASTAG rejette tout contingentement par l'entremise d'une bourse du transit alpin. De plus, la fermeture totale de l'axe du Gothard pour des raisons d'assainissement aurait de graves conséquences. Il est donc urgent de rompre avec les illusions et de procéder à une réorientation.

L'UE emprunte une nouvelle voie : fini de diaboliser le transport routier

L'ASTAG exige de la politique et surtout des autorités qu'elles choisissent une nouvelle stratégie : au lieu de pénaliser constamment le transport routier, son importance pour la Suisse et sa population doit enfin être reconnue. De plus, l'ASTAG exige en premier lieu une

véritable réforme du domaine ferroviaire. Des mesures décisives sont urgentes, sinon le prochain Waterloo est d'ores et déjà programmé : après l'échec du transfert, la politique et les autorités doivent désormais s'occuper des pertes financières qu'elles ont provoquées soit d'une part et depuis des années, des milliards qui ont été et qui sont encore gaspillés inefficacement (solution de luxe pour les NLFA), et d'autre part, de l'économie suisse qui doit subvenir massivement au financement d'une politique qui a avorté (taxes, d'impôts, de pertes de temps, etc.).

L'UE a choisi une nouvelle voie. Dans son nouveau "livre blanc de la politique des transports de l'UE ", qui devrait être publié à la fin de l'année, on table désormais clairement sur une cohabitation de la route et du rail au détriment de l'"illusion de transfert" et ce surtout grâce au fait qu'au cours des dix dernières années, les véhicules utilitaires sont devenus massivement plus écologiques et qu'ils peuvent aujourd'hui et dans beaucoup de domaines faire plus que simplement concurrencer le rail au niveau du bilan écologique.

Contact:

ASTAG Association suisse des transports routiers  
Michael Gehrken, directeur  
079 613 75 64

Diese Meldung kann unter <https://www.presseportal.ch/fr/pm/100001880/100599907> abgerufen werden.