

Par E-Mail

Berne, 6 mars 2023

« Loi sur le transfert du transport de marchandises et à un arrêté fédéral allouant un plafond de dépenses pour promouvoir le transport ferroviaire de marchandises accompagné à travers les Alpes. Modification »

Madame la Conseillère nationale,
Monsieur le Conseiller national,

L'objet du Conseil fédéral « Loi sur le transfert du transport de marchandises et à un arrêté fédéral allouant un plafond de dépenses pour promouvoir le transport ferroviaire de marchandises accompagné à travers les Alpes. Modification » 22.064 sera traité au Conseil national le 8 mars 2023. En tant que syndicat du service public et partenaire social reconnu de la branche Transports publics, transfair souhaite vous soumettre les remarques et recommandations suivantes :

La chaussée roulante (CR) apporte une contribution importante au transfert du fret transalpin de la route vers le rail pendant une phase de transition. La CR permet de transporter des camions sur le rail à travers la Suisse. Les conductrices et conducteurs des poids-lourds sont du voyage, dans une voiture d'accompagnement.

transfair s'engage depuis des années pour le transfert de la route vers le rail, car seules des mesures concrètes permettront de poursuivre les objectifs climatiques et de désengorger le réseau routier suisse. C'est pourquoi transfair soutient la CR.

Dans le rapport 2021 sur le transfert, le Conseil fédéral avait proposé de soutenir la CR une dernière fois encore, jusqu'à fin 2028, à hauteur d'environ 20 millions de francs par an. Pour des raisons liées à la politique financière, le Conseil fédéral a toutefois décidé de ne poursuivre l'exploitation de la chaussée roulante que jusqu'à fin 2026.

transfair regrette et critique vivement ce raccourcissement de deux ans : en interrompant la CR dès 2026, il existe un grand risque de transfert inverse du rail vers la route, car les installations de chargement alternatives pour le transport combiné non accompagné ne sont pas encore prêtes ou en cours de transformation. Ainsi, faute d'alternatives, la phase de transition est trop courte. Les efforts visés en matière de climat et d'environnement ainsi que les objectifs de transfert seraient ainsi directement menacés. Pour éviter un retour provoqué vers la route, il faut plus de temps pour que le transport combiné non accompagné puisse devenir suffisamment compétitif et dispose des installations et incitations nécessaires pour l'utilisation du rail. Il faut des solutions sûres et raccordables.

Au vu de ce qui précède, transfair plaide pour la poursuite de la CR jusqu'en 2028, comme initialement prévu, dans le cadre d'un budget de 106 millions de francs.

Nous vous remercions de votre temps et de votre attention. Avec nos meilleures salutations

transfair – Le syndicat

Bruno Zeller
Responsable branche Transports publics