

## Le problème vient des instances politiques, non des capacités ferroviaires

*Alf Arnold, directeur de l'Initiative des Alpes*

**La prétendue insuffisance des capacités ferroviaires ne doit plus être invoquée comme prétexte pour dissimuler le manque de volonté politique d'opérer le transfert route-rail. Le Conseil fédéral lui-même confirme que ce transfert est possible dans le délai fixé. En revanche, une maîtrise du trafic marchandises routier à travers les Alpes est tout simplement impossible. Il existe une seule solution, y compris dans l'intérêt de l'Europe: une politique stricte de transfert modal!**

Un transfert du trafic marchandises sur le rail n'est possible que si les capacités ferroviaires sont suffisantes. Le Parlement l'a bien compris. Mais il a utilisé cette donnée logique en la retournant pour en faire une mauvaise excuse: «Si les capacités ferroviaires manquent, alors aucune mesure ne doit être prise pour le transfert modal.» C'est ainsi qu'il faut interpréter le report de 2004 à 2009 du délai imparti pour le transfert modal dans l'ancienne loi sur le transfert du trafic (LTT) et le nouveau report de 2009 à 2018 inscrit dans l'actuelle loi sur le transfert du transport de marchandises (LTTM).

Concrètement: on nous a tout d'abord dit qu'un transfert n'était possible que si l'on disposait au moins du tunnel de base du Lötschberg. Lorsque celui-ci a été inauguré, en 2007, le Parlement a exigé en plus la mise en service préalable du tunnel de base du Gothard (TBG). Et maintenant, alors qu'il apparaît que le TBG pourra être ouvert au trafic un an plus tôt que prévu, de nouveaux prétexte sont avancés, à savoir l'absence d'un couloir d'une hauteur aux angles de 4 mètres au Gothard (un tel couloir existe déjà au Lötschberg) et la soi-disant insuffisance des capacités ferroviaires sur les lignes affluentes en Suisse et à l'étranger.

**En réalité, les capacités ferroviaires nécessaires au volume actuel du trafic marchandises sont bel et bien suffisantes:** d'après les derniers chiffres, environ 7 millions de tonnes annuelles (la moitié du trafic actuel) devraient être transférées de la route au rail. Compte tenu des capacités que laissent entrevoir la construction de la NLFA et les améliorations des lignes affluentes prévues dans le programme ZEB, quelque 50 millions de tonnes annuelles pourront être acheminées par le rail une fois la NLFA réalisée. Actuellement, à peu près 26 millions de tonnes annuelles sont transportées par chemin de fer à travers la Suisse. Les capacités sont donc de loin suffisantes.

Le Conseil fédéral lui-même l'a reconnu. Dans sa réponse à l'interpellation déposée par la conseillère nationale de Bâle-Ville Anita Lachenmeier, membre du comité de l'Initiative des Alpes, le gouvernement écrit: «*Les mesures décidées jusqu'ici suffiront à absorber le surcroît de fret ferroviaire prévu au moment où l'on atteindra l'objectif de transfert.*» (interpellation 10.4005)

Un transfert dans le délai fixé est par conséquent possible. **Ce qui fait défaut, c'est une action concrète, ferme et courageuse de la part du Conseil fédéral et du Parlement**, action qui respecte la volonté du peuple – maintes fois réitérée – et la traduise dans les faits. Notre exhortation ne peut donc être que celle-ci: en avant toute!

**Pour assurer sur le long terme l'acheminement ferroviaire du trafic de transit, d'autres mesures infrastructurelles seront indéniablement nécessaires**, si la croissance du trafic nord-sud se poursuit au rythme actuel. Les décisions relatives aux gros projets (traversée du Jura, Urmiberg, Axen, contournement de Bellinzona, jonctions vers le sud, etc.) devront être prises bientôt, compte tenu de la durée des travaux de planification et de réalisation. L'augmentation du nombre de voies n'est toutefois pas la seule manière d'accroître les capacités ferroviaires. En parvenant, sur la totalité du parcours, à faire circuler des **trains plus longs et plus lourds** ou un plus grand nombre de convois dans un laps de temps donné (**réduction de l'intervalle entre les trains**), on augmente aussi fortement les capacités de transport. Notons à cet égard que les émissions sur les lignes actuelles sont déjà très élevées et appellent de nouveaux tunnels pour soulager la population.

Je comprends que ces perspectives à longue échéance, qui sont la promesse d'un chantier permanent sur les axes de transit, en effraient plus d'un, et moi le premier. **Mais sans politique du transfert modal, l'avenir s'annoncerait pire encore.** En moyenne européenne, 17% seulement des marchandises sont transportées par le rail, le reste l'étant par la route. Si – hypothèse optimiste – la part de marché du rail dans le trafic marchandises à travers les Alpes avait diminué de moitié par rapport à ce qu'elle est actuellement pour être ramenée à 32% environ, la route devrait alors absorber deux fois plus de trafic qu'aujourd'hui. Le nombre de passages de camions en transit par les Alpes ne serait plus de 1,3 mais de 2,6 millions par année, ce qui représenterait près de 10'000 poids lourds par jour ouvrable, contre 5000 aujourd'hui; entre Bâle et Olten, le chiffre s'élèverait à au moins 15'000. Imaginons en outre que le trafic augmente encore de 40% d'ici à 2030, conformément aux prévisions de croissance, les mêmes points de comptage du trafic enregistreraient alors respectivement 14'000 et 21'000 passages de poids lourds par jour. Le nombre de camions doublerait également au San Bernardino, au Simplon et au Grand Saint-Bernard.

**La route ne serait jamais en mesure d'absorber un tel volume de trafic, sans parler de la dégradation des conditions de sécurité que ce trafic provoquerait pour les autres usagers de la circulation.** De plus, le rapport entre le poids par essieu et le degré d'usure des routes est de l'ordre de la puissance quatre. Autrement dit, l'accroissement du trafic poids lourds entraînerait rapidement une multiplication des chantiers et, partant, des coûts d'entretien routiers. On le voit: il n'existe aucune alternative réaliste au transfert sur le rail et à une politique stricte de réduction du trafic marchandises, cela y compris dans l'intérêt de l'Europe. En aucun cas nous ne voulons, via un second tunnel routier sous le Gothard, inscrire dans la pierre le principe de la «voie libre pour les camions à travers les Alpes». Le peuple suisse ne veut pas, lui non plus, en entendre parler. La seule option logique est donc de réduire de moitié le trafic poids lourds. L'Initiative des Alpes s'y emploie.

*Altdorf / Erstfeld, 30 septembre 2011*