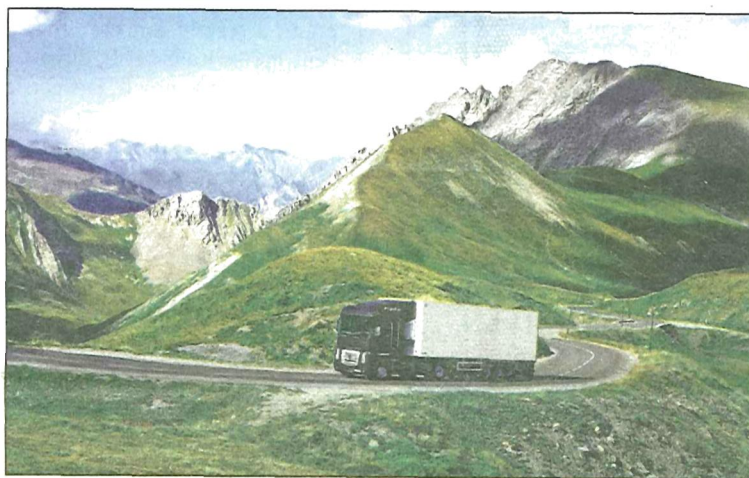


Suisse: le transit alpin a subi un coup d'arrêt en 2008

Le trafic de marchandises transportées à travers les Alpes suisses a noté en 2008 une légère augmentation de 1%. Tant le rail que la route ont profité de cette croissance. Leurs parts de marché sont restées stables. Si le transit alpin a encore augmenté au premier semestre, il a par contre ralenti au second semestre.

Pieterjan Van Wyngene

Le rail continue à assurer la plus grande part des transports à travers les Alpes suisses. Grâce notamment à des subsides d'Etat, il a réussi à acquérir une part de marché de 64%, tandis que la route doit se contenter de 36%. C'est ce qui ressort des chiffres du Département fédéral suisse de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC).



Les volumes routiers ont encore augmenté de 4,1% au premier semestre.

L'an dernier, 1,275 million de poids lourds ont traversé les Alpes suisses, une hausse de seulement 1%. Au premier semestre, on avait encore enregistré une hausse de 3,8%, mais au second semestre, le nombre des courses transalpines a diminué de 12.000 ou 2% par rapport à la

même période de 2007. Du côté des volumes transportés, la tendance est similaire. Si, au premier semestre, on a encore transporté 3,5% de fret en plus à travers les Alpes suisses, les volumes ont baissé de 1,7% à 18,699 millions de tonnes au second semestre. Le transport routier

a essuyé les plus fortes variations: +4,1% au premier semestre, mais -2,2% au second. Le rail a été un peu moins sensible au revirement de la situation économique, avec une croissance de 3,2% au premier semestre et une baisse de 1,5% au second. Ensemble, le rail et la route ont donc connu une croissance de 1% au niveau des volumes.

Ce revirement est bien entendu dû au malaise économique, qui touche quasiment tous les secteurs. Et les prévisions du DETEC ne font pas état d'un renversement de tendance à court terme. Tant le transport routier que ferroviaire doivent s'attendre à de nouvelles baisses.

Le trafic combiné non accompagné risque d'être frappé de plein fouet par la crise économique, car les marchandises provenant d'outre-mer et les biens d'équipement sont majoritairement transportés en containers. En novembre et décembre de l'an dernier, il a déjà accusé une baisse de 13%.

www.uvek.admin.ch

Les clients du rail s'inquiètent des amendements au PE

Les récentes propositions de la Commission européenne visant à créer un système performant de transport ferroviaire européen de marchandises sont largement soutenues par les clients du rail. Mais certains amendements avancés au Parlement européen inquiètent l'ESC et le Clecat.

Alain Leglay

Les propositions de la Commission vont dans le sens d'un rapprochement des gestionnaires d'infrastructures des différents réseaux dans les différents Etats-membres, afin de les faire travailler étroitement à la coordination de la gestion des lignes reprises comme couloirs internationaux pour le fret ferroviaire.

Le but est que les trains puissent passer les frontières internes de l'UE sans interruption et avec une gêne minimale pour les autres usagers. Les associations représentant les clients du rail ont demandé à

être directement consultées dans la détermination des réseaux prioritaires, mais sans succès, ce qu'elles estiment inacceptables.

Qui plus est, deux de ces associations, l'European Shippers' Council et le CLECAT constatent à leur grand dam que le récent projet de rapport du parlementaire européen Petr Duchon, discuté récemment à la commission Transport et Environnement du Parlement, contient des amendements qui vont miner ce qu'elles appellent "toute la raison d'être des propositions de la Commission". Ces amendements visent en effet à conserver l'autorité nationale et l'action indépendante



Les clients du rail soutiennent les propositions de la Commission.

des gestionnaires d'infrastructures. Selon l'ESC, l'objectif d'améliorer la qualité des services ferroviaires pourrait être perdu. La secrétaire générale Nicolette van der Jagt ne peut admettre que les clients soient exclus du processus. De son côté,

Margo Sorgetti, directeur du CLECAT, trouve que les propositions de la Commission doivent être renforcées et non affaiblies.

www.europeanshippers.be
www.clecat.org