

Dans les Alpes, le rail à la peine

MARCHANDISES Le nombre de camions traversant les montagnes a de nouveau augmenté ces dernières années. La Confédération s'éloigne des objectifs de transfert de la route au rail fixés par l'Initiative des Alpes. Le gouvernement promet des mesures

YAN PAUCHARD, BERNE

Le transfert de la route au rail à travers les Alpes est à la peine. C'est le constat du conseiller fédéral Albert Rösti, qui présentait hier le «Rapport sur le transfert du trafic 2025». Les conclusions sont pour le moins décevantes: la quantité de marchandises transportées par train sur l'axe nord-sud a diminué de 9,3% entre 2022 et 2024. Résultat: «Le nombre de camions a de nouveau augmenté ces dernières années», a admis le ministre des Transports devant la presse. L'UDC bernois a également reconnu qu'avec 960 000 courses transalpines de camions enregistrées en 2024, «l'objectif de transfert n'est pas atteint». Et de loin.

Fruit de l'Initiative des Alpes (acceptée en votation populaire le 20 février 1994), cet objectif vise un maximum de 650 000 trajets de camions chaque année à travers les montagnes suisses. Hier, Albert Rösti l'a jugé «ambitieux». D'autant plus que ce chiffre, selon la loi, aurait déjà dû être atteint en 2018, soit deux ans après l'ouverture du tunnel ferroviaire de base du Gothard. Le conseiller fédéral a néanmoins tenu à souligner qu'entre 2000 et 2024 le nombre de courses avait diminué de 31,6%.

Arrêt du ferroulage fin 2025

Mais, après un trend positif de plusieurs années, la tendance est aujourd'hui repartie à la hausse. Les éléments mis en avant par le gouvernement pour expliquer ce revirement sont, entre autres, les problèmes sur les axes d'accès aux infrastructures depuis l'étranger. C'est particulièrement le cas en Allemagne. Le réseau ferroviaire y est vétuste, ce qui implique de nombreux travaux et

coupures de ligne, parfois annoncées au dernier moment. Une situation compliquée qui contraint la compagnie RAlpin (qui assure un service de ferroulage entre les villes de Fribourg-en-Brisgau en Allemagne et Novare en Italie) de cesser ses activités d'ici à fin 2025, malgré

un soutien financier fédéral qui court jusqu'en 2028.

Inquiétudes chez Pro Alps

Dans ce contexte, Albert Rösti a assuré que le Conseil fédéral s'engageait pour améliorer la situation. Il a évoqué des travaux sur des tronçons en Allemagne d'ici

à 2028, l'aménagement de deux tunnels près de Bâle ou la signature cette année d'une déclaration d'intention avec la France, en vue d'améliorer la ligne d'accès par la rive gauche du Rhin. Au vu de ces chantiers, la situation à l'international devrait s'améliorer à partir de 2029. Côté finan-

cier, le ministre a rappelé qu'il avait, en mai dernier, proposé au parlement une modification de la RPLP (redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations). Celle-ci propose de taxer les véhicules électriques, aujourd'hui totalement exemptés. Cette réforme doit permettre de stabi-



La quantité de marchandises transportées par train sur l'axe nord-sud a diminué de 9,3% entre 2022 et 2024. (DIETIKON, 21 JUIN 2019/GAËTAN BALLY/KEYSTONE)

liser ce système jugé essentiel au transfert route-rail.

Le rapport ne surprend pas le conseiller national Christophe Clivaz, membre du comité de Pro Alps (nouveau nom de l'Initiative des Alpes). «On est très très loin de l'objectif, mais ce qui m'inquiète le plus, c'est la tendance. Les chiffres repartent à la hausse et on pourrait repasser au-dessus de la barre du million de camions dès l'année prochaine, alors que les riverains de l'autoroute du Gothard n'en peuvent déjà plus», relève le Vert valaisan, qui met également en avant les impératifs climatiques.

Pour Christophe Clivaz, le Conseil fédéral mais aussi le parlement manquent de volonté dans ce dossier. «Il y a une marge de manœuvre politique notamment

«On pourrait repasser au-dessus de la barre du million de camions dès l'année prochaine»

CHRISTOPHE CLIVAZ, CONSEILLER NATIONAL (LES VERT-E-S/VS), MEMBRE DU COMITÉ DE PRO ALPS

en matière de RPLP ou sur la question du soutien financier au ferroulage», souligne l'écologiste. Pro Alps n'a pas attendu le rapport pour demander davantage de moyens. Le 24 octobre dernier, l'association déposait à Berne une pétition, signée par plus de 12 000 personnes, pour rappeler au Conseil fédéral son mandat constitutionnel, voulu par le peuple, celui de protéger les Alpes du trafic. ■