

13.10.2009 - 13:30 Uhr

Réforme des chemins de fer 2: une demi-mesure

Bern (ots) -

L'Association suisse des transports routiers ASTAG salue la deuxième phase de la réforme des chemins de fer 2 qui devrait permettre une concurrence accrue au sein de trafic ferroviaire. Un repositionnement conséquent de la politique des transports passant des mesures coercitives unilatérales à l'encontre du transport routier à une libéralisation des chemins de fer serait effectivement indispensable. Malheureusement le document envoyé en consultation ne comporte aucune proposition concrète pour une séparation conséquente des infrastructures et de l'exploitation. Par ailleurs, et dans le cadre de la pratique de la mise au concours dans le domaine des bus, l'ASTAG exige que tous les prestataires de service de ce segment important des transports publics bénéficient d'un traitement égalitaire.

Après de longues années d'inaction et d'occasions manquées, la deuxième phase de la réforme des chemins de fer 2 va, en principe, dans la bonne direction, et l'Association suisse des transports routiers ASTAG le mentionne dans sa prise de position. Il est particulièrement réjouissant de constater qu'avec ce projet, le trafic ferroviaire est appelé à s'adapter enfin un peu plus aux conditions du marché et de la concurrence. C'est pourquoi le Conseil fédéral serait bien inspiré d'introduire dans le projet soumis à consultation une efficacité accrue et l'optimisation du rapport coûts/avantages dans les transports publics.

Dans un même temps, l'Association suisse des transports routiers ASTAG exige également un changement de paradigme fondamental de la politique globale des transports. Il est en effet inacceptable que le transport routier privé soit frappé de mesures coercitives unilatérales alors que le trafic ferroviaire bénéficie de subventions transversales opaques provenant de la caisse routière. Il convient de mettre rapidement un terme au socialisme fiscal frappant les usagers de la route, sachant que le succès de la stratégie appliquée jusqu'alors est particulièrement modeste: les nouveaux chiffres démontrent qu'aucun transfert n'a eu lieu au sein du trafic utilitaire. De plus, les besoins financiers des transports publics semblent augmenter à l'infini.

Une séparation totale du réseau et de l'exploitation

L'ASTAG demande concrètement que les infrastructures et l'exploitation soient séparées de façon conséquente. En d'autres mots, cela signifie qu'elles ne doivent pas uniquement être dissociées au niveau de l'organisation et du financement, mais surtout au niveau juridique. Pour cela, il est indispensable de mettre sur pied un organe de régulation indépendant bénéficiant de larges compétences et capable d'assurer l'existence d'incitations suffisantes pour permettre une exploitation du réseau efficace, rentable et axée sur la demande.

Par ailleurs, des règles contraignantes sont nécessaires pour les mises au concours prévues dans le domaine des autobus. Il faut en particulier garantir que tous les intéressés soient examinés en vertu des mêmes principes et qu'ils soient placés, au départ, sur le même pied. Les prestataires privés ne doivent pas continuer à être défavorisés par rapport aux exploitants actuels de lignes publiques relevant de l'état.

Contact:

ASTAG Association suisse des transports routiers
Michael Gehrken
Weissenbühlweg 3, 3007 Berne
031 370 85 24

Diese Meldung kann unter <https://www.presseportal.ch/fr/pm/100001880/100591536> abgerufen werden.