economiesuisse

Retour vers le futur pour le transport de marchandises ?

Le transport de marchandises est indispensable au bon fonctionnement de notre vie quotidienne. Pour assurer son développement, le monde politique manque toutefois de courage, de vision progressiste et de réalisme. Au lieu de cela, le maintien des structures et les interventions de l'État dominent. Cela ne devrait pas être le cas.

Sans le transport de marchandises, la Suisse serait presque entièrement à l'arrêt en très peu de temps : les rayons des supermarchés seraient vides, les stations-service fermées et les infrastructures critiques comme les hôpitaux seraient en un clin d'œil sous-dotées. Les déchets s'accumuleraient bientôt sur le bord des routes. Notre société ne peut tout simplement pas se passer d'un transport de marchandises fluide.

Le rail et la route contribuent aujourd'hui tous deux à acheminer les marchandises du point A au point B en Suisse. Ils ont chacun leurs forces et leurs faiblesses: la route est bon marché, flexible et indispensable pour la distribution fine, qui devient de plus en plus importante. Le rail a ses avantages pour le transport groupé sur de longues distances, en particulier pour les marchandises en vrac ou les liquides. En fait, les deux modes de transport pourraient parfaitement s'imbriquer: le premier et le dernier kilomètre par camion, le trajet principal par le rail entre les deux. C'est ainsi que l'on se représente généralement le "transport combiné".

La réalité est différente. Les modes de transport divergent : on ne cesse de mettre des bâtons dans les roues du transport routier, dans l'espoir qu'il devienne suffisamment peu attractif pour que tout soit transporté sur le rail. Mais on parle rarement des exigences des clients. Le rail ne parvient pas à combler son énorme retard en matière de prix, de capacité d'innovation et de fiabilité. Ici aussi, l'accent n'est pas mis sur les avantages. Malgré l'ouverture du marché, la puissance de CFF Cargo "écrase" la plupart des avantages d'une concurrence qui pourrait assouplir quelque peu les structures. Il manque ainsi au rail de véritables incitations à lutter pour ses clients. Les récentes propositions de la Confédération concernant le subventionnement du transport ferroviaire de marchandises témoignent d'un manque de courage pour rompre avec les habitudes actuelles et aborder les choses différemment.

Quatre leviers essentiels jouent un rôle clé pour le développement du transport de marchandises :

1. Optimiser plutôt que maximiser : le transport de marchandises n'a pas besoin de solutions extrêmes, mais d'une interaction fonctionnelle entre les modes de transport. L'avenir n'appartient pas exclusivement au rail ou à la route. Leurs parts de marché ne sont pas des grandeurs politiquement définissables, mais doivent s'équilibrer en fonction des besoins du marché.
2. Dérégulation au lieu de plus de réglementation : pour que le transport ferroviaire de marchandises ait un avenir durable, il faut tirer davantage du système actuel. L'efficience (rapport qualité-prix attractif, accès non bureaucratique, traitement entièrement numérique) et l'efficacité (transports fiables, flexibles, transparents, sûrs) doivent être augmentées.
3. Un minimum de services de base neutres : certaines fonctions de base du transport de marchandises sont des monopoles naturels. Il convient de les réorganiser de manière à ce que tous les transporteurs et logisticiens y aient accès sans discrimination. La concurrence doit pouvoir se développer sur cette base.
4. Garantir une marge de manœuvre pour la décarbonisation : une réduction des émissions avec pour objectif le zéro net en 2050 est également impérative pour le transport de marchandises. En Suisse, le rail fonctionne déjà en grande partie avec de l'électricité renouvelable, mais surtout pour le transport de personnes. Dans le transport de marchandises, il y a encore un besoin de rattrapage, par exemple pour les locomotives diesel. Le transport routier de marchandises se caractérise par des cycles d'investissement plus courts et sera en mesure de réaliser rapidement la décarbonisation. Pour cela, des conditions-cadres telles que l'exonération des propulsions alternatives de la RPLP et de la taxe sur le CO2 sont toutefois décisives pour que suffisamment de moyens d'investissement soient disponibles.

De nouvelles impulsions sont nécessaires pour faire évoluer le transport de marchandises dans une direction saine. Pour cela, la qualité, la performance et l'innovation issues de solutions d'économie de marché doivent être placées au-dessus des structures établies politiquement. Car l'avenir du transport de marchandises n'est pas dans le passé.

Cet article a été publié le 8 novembre 2022 sur "handelszeitung.ch".