



IG  
Kombinierter  
Verkehr



Communiqué de presse, Berne, le 19 novembre 2025

## **Le transfert du trafic marchandises doit impérativement reprendre son cours**

**Le Conseil fédéral a adopté aujourd'hui le huitième rapport sur le transfert du trafic de marchandises transalpin. La LITRA, l'Association suisse des transports routiers (ASTAG), la Communauté d'intérêts pour le transport combiné, l'Association des chargeurs (VAP) ainsi que l'Union des transports publics (UTP) et sa commission Trafic marchandises sont conscientes que les succès obtenus jusqu'ici atteignent leurs limites. Il est d'autant plus important de mettre en place des mesures correctives impliquant l'ensemble des acteurs concernés. Pour enrayer cette tendance négative et remettre le transfert du trafic transalpin sur les rails, les mesures de soutien proposées par le Conseil fédéral sont saluées expressément.**

La politique de transfert suisse est une réussite absolue, notamment en comparaison européenne. La libéralisation du trafic ferroviaire de marchandises, la construction de la NLFA et l'introduction de la RPLP ont permis de transférer progressivement le trafic de transit transalpin, de frontière à frontière, de la route vers le rail. Toutefois, cette tendance s'est malheureusement inversée au cours des dernières années. Cette évolution inquiète les organisations signataires. Elle va à l'encontre du mandat constitutionnel relatif au transfert. Avec la suppression de la chaussée roulante (CR) prévue pour fin 2025, les responsables politiques et les chargeurs sont soumis à une pression supplémentaire pour remettre le trafic de marchandises sur la bonne voie.

### **Renforcer la coordination du corridor**

Avec la NLFA, la Suisse dispose d'une excellente infrastructure ferroviaire sur le corridor Nord-Sud. Cependant, des chantiers mal planifiés, des déviations, des retards à l'étranger – et les fréquentes suppressions de trains qui en résultent – rendent depuis des années une exploitation performante impossible. De nombreux clients des entreprises ferroviaires actives dans le trafic marchandises international souhaitent transporter leurs marchandises par rail, mais les entreprises ferroviaires se retrouvent de plus en plus souvent dans l'impossibilité de circuler. Elles perdent actuellement des millions, et des transports sont à nouveau transférés vers la route.

Pour les années à venir, il est donc essentiel que la Suisse intensifie le dialogue politique avec l'Allemagne et les autres pays traversés par le corridor afin de faire avancer l'aménagement et l'entretien des infrastructures ferroviaires, en particulier en Allemagne. Les travaux doivent toutefois impérativement être coordonnés au niveau transfrontalier et synchronisés de manière à éviter toute fermeture simultanée des axes principaux et des itinéraires de déviation. Il est particulièrement important de conclure un accord avec l'Allemagne afin de garantir que la ligne Gäubahn (y compris l'accès dans la région de Mannheim) Kornwestheim–Singen–Zurich–Gothard reste exempte de chantiers durant les travaux réalisés dans la vallée du Rhin. Il est également nécessaire d'harmoniser les temps d'exploitation entre les acteurs impliqués et de prévoir des capacités de remplacement suffisantes lors des fermetures liées aux chantiers, afin de garantir un trafic de marchandises stable et prévisible dans les années à venir.

À moyen terme, dès 2030, nous estimons que des mesures supplémentaires deviendront indispensables pour garantir durablement le succès de la politique de transfert. Ces mesures comptent l'aménagement d'un second corridor de 4 mètres sur la rive gauche du Rhin, entre Anvers, Thionville et Strasbourg, ainsi qu'un allègement financier pour les entreprises de fret ferroviaire sur la ligne Chiasso-Bellinzona afin de renforcer l'axe du Saint-Gothard. En outre, nous œuvrons activement pour que la ligne Singen-Zurich-Gothard soit entièrement aménagée dans le respect des normes du réseau transeuropéen de transport (RTE-T).

## **Création de conditions-cadres fiables pour la planification et les investissements**

Afin de ne pas affaiblir davantage le transfert du trafic de marchandises vers le rail, il est essentiel que les contributions d'exploitation accordées par la Confédération pour la période 2026-2028 soient maintenues, de manière non discriminatoire, au même niveau qu'en 2025. Il est impératif de renoncer à toute réduction de ces contributions, afin de compenser les surcoûts liés à l'état actuel défavorable des infrastructures et de favoriser le transfert du trafic de la CR vers le transport combiné.

Pour inverser durablement la tendance en matière de transfert, des allègements financiers ciblés supplémentaires pour les entreprises de fret ferroviaire seront nécessaires pour les années 2026 à 2028. Ils incluent une baisse du prix des sillons et du coût de l'électricité ferroviaire, la suppression des frais d'annulation de sillons, ainsi que des compensations en cas de suppressions de trains liées à des travaux.

Afin de garantir les décisions d'investissement à venir des chargeurs et renforcer la prévisibilité à long terme du transfert modal, nous attendons du Conseil fédéral qu'il prolonge les subventions destinées au transport combiné au-delà de 2031 et qu'il présente une proposition en ce sens au Parlement en temps utile.

La cessation immédiate du trafic de la CR permet de dégager environ 60 millions de francs. Ces fonds doivent être investis de manière ciblée dans le renforcement de la politique de transfert, par exemple dans des projets de construction sur l'axe de la rive gauche du Rhin, dans des compensations de coûts à court terme ou dans l'augmentation des contributions d'exploitation jusqu'en 2028.

## **Ensemble vers le succès du transfert du trafic de marchandises**

En tant que branche, nous continuons à soutenir pleinement les objectifs de transfert de la Confédération. Nous nous engageons activement à récupérer les parts de marché perdues. Pour cela, la branche a notamment mis au point de nouveaux modèles de production et constitué des groupes de travail dans différents domaines. Compte tenu des retards de plusieurs années dans les travaux d'infrastructure à l'étranger, un soutien de la politique suisse et des gestionnaires d'infrastructures est indispensable afin d'atteindre les objectifs de la politique des transports.

Les personnes signataires des cinq organisations se tiennent à votre disposition pour répondre à vos questions.

### **LITRA**



Martin Candinas, Conseiller national  
Président (078 841 66 86)

### **CI Trafic combiné**



Hans-Jörg Bertschi  
Président (079 330 50 72)

### **Union des transports publics (UTP)**



Ueli Stüchelberger  
Directeur (079 613 77 01)

### **ASTAG**



Thierry Burkart, Conseiller aux États  
Président central (078 764 15 88)

### **VAP**



Josef Dittli, Conseiller aux États  
Président (079 567 73 11)

### **Commission Trafic marchandises UTP**



Philipp Wegmüller  
Président (079 335 37 39)