

Conclusion d'un article sur le transport de marchandises dans l'arc alpin.

« Les traversées transalpines pour le transport de marchandises en Europe : le transport ferroviaire pourra-t-il s'imposer ? »

Publié le 12/06/2019

Auteur(s) : [Laurent Guihéry](#), Professeur des universités - Université de Cergy-Pontoise

[Marie-Léa Rousseau](#), Doctorante en aménagement et urbanisme et en sciences politiques - Université de Cergy-Pontoise

Source : Géoconfluence - <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/dossiers-regionaux/territoires-europeens-regions-etats-union/rte-t/transport-ferroviaire-transalpin>

Le report modal de la route vers le rail, dans un contexte particulier évoqué tout au long de cet article, peut fonctionner comme nous l'enseigne la réussite incontestable de la Suisse dans ce domaine. En misant sur une tarification efficace de l'infrastructure routière, en développant des services ferroviaires de qualité dans un cadre concurrentiel, avec une bonne vitesse commerciale des trains de fret, de larges capacités (tunnel du Gothard), la Suisse a montré que le transport routier pouvait être orienté à la baisse sur un axe donné, ouvrant de bonnes perspectives contre le réchauffement climatique. La Suisse bénéficie aussi pleinement de la dynamique du Corridor 1 : Rotterdam – Gênes via l'Allemagne Rhénane et la Ruhr qui est la colonne vertébrale de l'Europe pour le transport ferroviaire longue distance de fret.

Il apparaît enfin que le lancement de grands projets d'infrastructures, comme la ligne Lyon – Turin, ne peut se substituer à une véritable amélioration de la qualité de service ferroviaire pour le fret et à une redynamisation du fret ferroviaire autour de choix franchement concurrentiels, en particulier pour la France. La SNCF, avec le rachat en 2017 du numéro deux suisse du transport ferroviaire de fret (BLS), s'intéresse décidément bien plus aux marchés voisins européens qu'à son propre marché national, qu'elle délaisse, et qui, de facto, n'attire personne.