

**Embargo jusqu'au:
28 octobre 2013, 10h15**

Communiqué de presse

Recommandations sur les mesures à prendre pour un fret efficace

(Berne, le 28/10/13). L'infrastructure du fret intérieur (réseau routier et ferroviaire, ports rhénans, sites logistiques de l'économie) est confrontée à des défis de taille. Si des contre-mesures ne sont pas prises à temps, on s'exposera à des risques multiples: goulets d'étranglement, remise en cause de l'approvisionnement et coûts élevés à l'échelon de l'économie nationale. Lors d'une conférence de presse commune tenue à Berne, les cantons et le secteur des chargeurs, qui sont les véritables acteurs du trafic de marchandises, viennent de présenter 24 recommandations de mesures concrètes à l'intention de la Confédération, des cantons et du secteur des chargeurs élaborées à partir d'études approfondies sur l'infrastructure de transport et les sites logistiques de l'économie de la Suisse. Ces mesures prévoient entre autres une convention entre les cantons et le secteur des chargeurs dans le domaine de la planification des zones d'habitation et des transports ainsi que le renforcement de l'intégration de l'économie dans la planification de l'infrastructure routière et ferroviaire.

Franz Steinegger, président de la VAP Association des chargeurs*, a dans son introduction souligné la complémentarité des modes de transport rail et route dans le domaine du fret et la nécessité de les imbriquer plus étroitement entre eux. En raison de la pression urbaine, il existe à l'heure actuelle de grandes difficultés pour ne serait-ce que préserver les sites logistiques de l'économie (entreprises de production, de stockage et de logistique dotées de voies de raccordement, terminaux pour transbordement de conteneurs, etc.) et *a fortiori* pour les étendre, voire pour en créer de nouveaux en réponse la demande croissante. Ceci met en péril l'efficacité du fret, voire l'approvisionnement de l'ensemble du pays en marchandises. En conséquence, le secteur des chargeurs et les cantons ont lancé conjointement le projet «Infrastructure trafic de marchandises 2030». Celui-ci a concentré ses efforts sur le trafic intérieur, d'importation et d'exportation, qui est crucial pour l'économie nationale suisse.

Le résultat des études est consternant: tant sur le plan du réseau ferroviaire que routier, on assiste à une aggravation continue des goulets d'étranglement. Le système actuel d'attribution des sillons défavorise systématiquement le fret ferroviaire. Il n'est ainsi pratiquement plus possible de réaliser des sites reliés efficacement au rail et à la route sur lesquels des entreprises de production et de logistique pourraient se développer correctement. Et Franz Steinegger de conclure: «Il est urgent de prendre des mesures.» Si rien n'est fait, d'ici 2030, les problèmes s'aggraveront de manière dramatique.

Toutes les mesures proposées par les cantons et le secteur des chargeurs partaient du principe de la comodalité des modes de transport.

Pour ses processus logistiques quotidiens, l'économie mise sur les camions et sur le train dans toutes leurs combinaisons possibles, avec le transbordement des marchandises, les palettes, les petits conteneurs, etc. jusqu'au transbordement des grands conteneurs et aux semi-remorques. Il est impératif, insiste Franz Steinegger, que le secteur des chargeurs soit intégré activement au développement futur des infrastructures de transport. En effet, c'est cette branche qui décide en dernier recours quelles marchandises seront chargées à quel endroit pour être acheminées avec quel mode de transport.

Les recommandations de mesures élaborées par les cantons et le secteur des chargeurs portent sur les routes nationales, le réseau ferroviaire, la planification et la préservation des sites logistiques, mais aussi sur le financement de ces infrastructures. Devant les représentants des médias, le président du groupe de projet commun, **Hans Werder**, a également expliqué pourquoi les goulets d'étranglement du réseau routier national posent aussi un grand problème au trafic de marchandises. Le 2^e programme d'élimination des goulets d'étranglement doit être remis rapidement au Parlement. Comme l'ont démontré les études des cantons et du secteur des chargeurs, les aménagements ferroviaires décidés dans le cadre du projet de FAIF ont principalement bénéficié au transport de voyageurs. Pour les aménagements futurs, il est donc impératif que les besoins du trafic de marchandises se voient accorder une plus haute priorité et que le secteur des chargeurs et les cantons soient étroitement associés au processus de planification et d'attribution des sillons. L'aménagement et la maintenance des réseaux routiers et ferroviaires tout comme des installations de fret publiques et privées exigeront à l'avenir de grands efforts financiers. Pour l'infrastructure ferroviaire, l'article FAIF de la Constitution représente un pas décisif en direction d'une solution tournée vers l'avenir. Il s'agira de mettre en place sur le plan constitutionnel et selon le même modèle un fonds pour les routes nationales, qui permettra d'en financer l'exploitation, la maintenance et l'aménagement. Hans Werder a déclaré: «Nous avons conscience de ce que ce fonds nécessite des recettes supplémentaires si l'on veut que les routes nationales soient encore en mesure de remplir leur fonction en 2030.»

Le **conseiller d'État bâlois Hans-Peter Wessels**, membre du directoire de la DTAP et de la CTP, qui représentait les cantons, a fait un exposé sur l'importance du fret pour les cantons, en commençant par rappeler que la répartition des compétences prévue dans la Constitution stipulait que le pilotage de l'aménagement du territoire revenait aux cantons et celui de la planification des réseaux de transport nationaux à la Confédération. Hans-Peter Wessels: «Dans les conditions-cadres actuelles, les nouveaux sites logistiques de l'économie en Suisse ne sont pratiquement plus réalisables. Une approche volontariste des cantons est aujourd'hui nécessaire.» L'enjeu consiste à préserver les surfaces existantes et au besoin à les étendre. Un défi particulier se présente au niveau des grandes villes et agglomérations, où il faudra assurer une «logistique urbaine». La planification des installations de fret passe par un processus de partenariat.

Hans-Peter Wessels a annoncé que sous l'égide de la Conférence suisse des directeurs cantonaux des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement (DTAP), les cantons possédant des sites logistiques et le secteur des chargeurs étaient en train d'élaborer conjointement une planification commune sur la base d'une convention de coopération. Il a précisé qu'en outre, la procédure d'autorisation pour la construction de sites logistiques devrait être comprimée et réorganisée, ce qui consistera à autoriser les installations de fret ferroviaire d'importance nationale par un visa d'approbation conforme à la loi sur les chemins de fer. Les ports rhénans suisses remplissent une fonction centrale pour l'approvisionnement du pays. La sécurité de l'approvisionnement de la Suisse repose dans une large mesure sur la navigation rhénane et les ports. Les structures de terminaux existant actuellement dans les ports sont devenues insuffisantes. Il faudra donc désormais créer des installations hautement productives pour le transbordement des conteneurs. La préservation et le développement de sites logistiques décentralisés, tels que des sites de production, entrepôts, centres de distribution et terminaux pour le trafic ferroviaire avec les ports sont eux aussi une condition sine qua non pour garantir la sécurité de l'approvisionnement de la Suisse. Sur les plus de 300 points de desserte existants adaptés au trafic par wagons complets, plus de 200 ont des relations de trafic avec les ports rhénans suisses. Hans-Peter Wessels a conclu son exposé en déclarant qu'un financement fiable sur le long terme était crucial pour garantir des infrastructures de transport performantes.

Pour tous renseignements et informations:

Hans Werder, Président du groupe de projet Infrastructure trafic de marchandises 2030,
tél. 079 301 73 89

Benjamin Wittwer, Secrétaire général de la DTAP et de la CTP, tél. 079 275 07 06

Frank Furrer, Secrétaire général de la VAP, tél. 079 544 58 78

Note à l'intention des rédactions: Le rapport final contenant les 24 recommandations de mesures ainsi que les deux études sur les infrastructures et les sites logistiques sur lesquelles il s'appuie sont téléchargeables sur les sites web www.bpuk.ch, www.koev.ch et www.cargorail.ch. Vous y retrouvez également le présent communiqué de presse.

** La VAP représente environ 300 entreprises des secteurs des chargeurs et de la logistique suisses, allemands, italiens, polonais, autrichiens et français qui transportent des marchandises par rail, poids-lourds, bateaux, pipelines, et dans toutes les combinaisons de ces modes de transport et qui réalisent à cet effet de lourds investissements dans les voies de raccordement, les terminaux, les installations de transbordement, les camions, les wagons de marchandises ainsi que les moyens de traction. Ces entreprises sont les mandataires des transporteurs (entreprises de transport ferroviaire, entreprises d'expédition, entreprises de transport routier, etc.), et donc les véritables acteurs du trafic de marchandises et de la politique de transfert. Ce sont elles qui, au bout du compte, paient les coûts et redevances correspondants tels que la redevance sur le trafic de poids lourds liée aux prestations (RPLP) pour un montant annuel d'environ 900 mio de CHF.*