

**Communiqué de presse**  
Berne, le 29 octobre 2014

## « Transport de marchandises Suisse 2030 » : clairvoyance à 360° demandée

**La révision totale de la loi sur le transport de marchandises (LTM) est sur les rails. Le débat politique à venir nécessite une perspective globale sur tous les modes de transport. C'est pourquoi quatre associations, l'ASTAG, economiesuisse, l'usam et la VAP, s'engagent pour un horizon global dans la politique de transport de marchandises, sous la devise « Transport de marchandises Suisse 2030 ». Le but commun : exploiter au mieux le rail, la route, l'eau et l'air dans l'intérêt de l'économie et de la population.**

Le besoin d'agir dans le transport suisse de marchandises est énorme : le volume de transport augmente inexorablement, les infrastructures actuelles ne répondent plus aux exigences, les travaux d'extension et de modernisation coûtent de l'argent. Par ailleurs, la politique des transports et l'aménagement du territoire s'ignorent réciproquement, les installations ne sont pas encore accessibles sans discrimination et CFF Cargo est juridiquement intégrée au groupe de transport de passagers CFF.

Afin de surmonter ces défis avec succès, la politique de transports de marchandises nécessite une approche globale. Avec « Transport de marchandises Suisse 2030 », l'ASTAG, economiesuisse, l'usam et la VAP demandent une perspective élargie en faveur de l'économie et de la population. La révision de la LTM est **un premier pas, mais insuffisant** : l'égalité de traitement entre transport des marchandises et transport des personnes dans le cadre du développement stratégique du réseau et de la planification des routes, la projection à long terme des installations de transport de marchandises, la nécessaire rentabilité de l'offre ferroviaire ainsi que l'accès indiscriminé à toutes les installations ne vont pas assez loin. Le projet de loi se concentre exclusivement sur le transport ferroviaire et laisse de côté les autres modes de transport. Il doit dès lors être étendu à quatre thèmes centraux :

### 1. La collaboration de tous les modes de transport est indispensable

La politique et l'administration doivent prendre en compte, dans leurs processus de décision, les besoins et les atouts de tous les modes de transport. En d'autres termes : rendre possible la multimodalité. Ce principe utilise les forces de chaque mode de transport et exploite au mieux le potentiel de synergie du rail, de la route, de l'eau et de l'air. Les transports ferroviaire, par bateau et aérien présentent de nets avantages sur de longues distances pour l'import-export. La force du transport routier réside dans la distribution finale des marchandises sur tout le territoire. Le programme de recherche de l'OFROU de l'été dernier offre une base solide pour ancrer une telle approche du transport de marchandises dans la Constitution, comme le demande aussi la motion Giezendanner (13.3579).

### 2. Développer une infrastructure multimodale

Tout comme le fonds d'infrastructure ferroviaire assure le développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire, le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) prévu par le Conseil fédéral doit garantir l'efficacité des routes. Ceci est instamment nécessaire afin de développer les infrastructures de transport conformément aux besoins ainsi que pour éliminer les goulets d'étranglement. La route aussi nécessite un programme de développement à long terme, comme le propose le programme de développement PRODES.

### 3. Étoffer les programmes d'agglomérations

Dans le cadre du trafic d'agglomération, les projets ferroviaires doivent être financés par le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF). Les projets routiers doivent ici clairement être davantage au centre des préoccupations. En particulier, l'approvisionnement des agglomérations urbaines doit faire l'objet d'une attention spéciale. Il s'agit de développer la logistique urbaine et de la flexibiliser au moyen de prescriptions adaptées en matière de circulation et de signalisation routières.

### 4. Aménagement du territoire pour le transport de marchandises

Les plans directeurs cantonaux doivent prévoir de nouveaux emplacements à forte génération de trafic (terminaux de production, de stockage, de logistique et de manutention) ou la consolidation de ceux déjà existants. L'aménagement cantonal du territoire, le développement stratégique d'infrastructures routières et ferroviaires ainsi que de ports et d'aéroports doivent être mieux coordonnés. L'économie doit être intégrée sur un pied d'égalité à ce processus de planification global.

L'ASTAG, economiesuisse, l'usam et la VAP le disent clairement : ce n'est qu'avec une vue d'ensemble de la future politique des marchandises de la Suisse ainsi qu'avec une harmonisation de la planification des transports de marchandises que l'on pourra exploiter au mieux les forces de tous les modes de transport et garantir un approvisionnement en biens efficace et rentable de tout le pays. **En bref : il faut une vue d'ensemble « Transport de marchandises Suisse 2030 ».**

---

**« La révision de la LTM voit trop court. Il faut une vue d'ensemble pour tous les modes de transport, afin de les renforcer dans l'intérêt de l'économie et de la population. »**

CN Adrian Amstutz

Président central de l'Association suisse des transports routiers

Tél. 031 370 85 21, mobile 079 448 71 14

**« Nous nous engageons ensemble pour un approvisionnement en biens de la Suisse adapté aux besoins, efficace et rentable. »**

Kurt Lanz

Membre de la direction / responsable Infrastructures, énergie et environnement, economiesuisse

Tél. 44 421 35 35, mobile 079 772 33 58

**« Nous œuvrons pour le développement à long terme de la place économique suisse et demandons que les infrastructures de transport soient développées de manière coordonnée. »**

Dieter Kläy

Responsable mobilité de l'Union suisse des arts et métiers usam

Tél. 031 380 14 45, mobile 079 207 63 22

**« Il faut un fret ferroviaire orienté vers le marché et de meilleures conditions-cadres pour le trafic ferroviaire de marchandises – intégré à une vue d'ensemble du transport de marchandises en Suisse. »**

Fridolin Landolt

Membre de la direction de Planzer Transport SA / Membre du comité directeur de la VAP

Tél. 044 744 64 07, mobile 079 544 08 07