



## Transport de marchandises: aux milieux politiques d'agir

Cinq organisations ont présenté aujourd'hui un état des lieux exhaustif sur le thème du transport de marchandises et de la logistique. Les infrastructures de transport de fret sont un facteur clé pour la place économique dans son ensemble, a indiqué Monika Rühl, directrice d'economiesuisse. Cependant, ces dernières années, la Suisse n'a cessé de perdre du terrain sur ce plan. C'est pourquoi l'organisation fait-tière de l'économie, en collaboration avec l'Association suisse des transports routiers ASTAG, l'Association des chargeurs VAP, l'IG Air Cargo et l'Association suisse de navigation et d'économie portuaire (SVS), a identifié six points critiques qui entravent un transport de marchandises efficace et performant. Les propositions qui en découlent ont encore gagné en importance dans le contexte du franc fort, a souligné Adrian Amstutz, président de l'ASTAG. « Les milieux politiques doivent à présent agir. Il ne suffit plus d'être moins mauvais ou aussi bon que les autres – il faut être meilleur. »

Selon Peter Somaglia, président de l'IG Air Cargo, l'aggravation des problèmes de capacité constitue le principal point critique pour les milieux économiques. Ensuite, le transport de marchandises s'achoppe avant tout à la pression croissante des espaces habités. Des logements sont en effet construits de plus en plus près des infrastructures logistiques. En cas de conflits, ceux-ci sont généralement réglés au détriment du trafic marchandises, a expliqué André Auderset, directeur de la SVS. Franz Steinegger (VAP), enfin, a présenté des exemples pour illustrer des défis qui découlent de l'inégalité des conditions entre le rail et la route, de réglementations dépassées ou inutiles et de systèmes de financement et de fixation des prix peu satisfaisants.

### **Tarifs RPLP plus flexibles et interdiction de circuler la nuit**

Afin que les infrastructures de transport de fret et de logistique restent performantes et efficaces, les représentants des cinq organisations ont proposé, aujourd'hui à Berne, de nombreuses solutions con-crètes.

Les problèmes de capacités doivent être réglés rapidement au moyen de différents travaux de construction : créer des voies de dépassement, réaliser rapidement le corridor de 4 mètres et étendre les capacités de transbordement de conteneurs grâce à la construction d'un terminal trimodal performant sur le site logistique de Bâle. En outre, il importe de préserver les possibi-tés de développement des aéroports nationaux et de ne pas restreindre davantage leurs ho-raires d'exploitation.

Des applications TIC et des systèmes de tarification intelligents permettraient de mieux utiliser les capacités existantes. C'est pourquoi l'économie soutient une différenciation horaire des tarifs RPLP.

Le système de fixation des prix des sillons doit être revu dans le sens d'une meilleure prise en compte de l'usure de l'infrastructure. Quant aux retards dus à des perturbations du trafic voya-geur, ils doivent être compensés par un système de bonus-malus.

Les dispositions légales actuelles ne sont plus adaptées à la réalité dans de nombreux do-maines. Il convient ainsi d'assouplir l'interdiction faite aux camions de circuler la nuit pour le trafic intérieur d'importation et d'exportation, ceci afin d'alléger la circulation aux heures de pointe des pendulaires. Les poids lourds doivent pouvoir circuler à partir de 4 heures (actuel-lement 5 heures) comme c'était le cas avant 1997. De plus, on pourrait éventuellement sup-primer l'interdiction de circuler la nuit pour les camions électriques silencieux, sur les courts tra-jets visant à effectuer des livraisons dans les centres urbains. Il serait également possible de fluidifier la circulation et d'harmoniser davantage les flux de trafic des poids lourds et des véhi-cules en relevant la limitation de vitesse des poids lourds à 90 km/h (sur les autoroutes et se-mi-autoroutes).

### **La Suisse a besoin d'une vue d'ensemble pour le transport de marchandises**

En outre, il revient encore aux pouvoirs publics de mieux coordonner le développement des espaces habités avec les besoins du transport de marchandises. Il serait judicieux que la Confédération et les cantons formulent leurs objectifs stratégiques (et des mesures) pour le site logistique suisse dans une vue d'ensemble englobant tous les modes de transport. Afin de garantir une planification intégrant tous ces modes, il importe, enfin, d'examiner l'organisation des trois offices compétents au niveau fédéral.