

29.07.2013 - 11:00 Uhr

L'ASTAG exige un «masterplan pour le transport de marchandises et la logistique»

Bern (ots) -

L'Association suisse des transports routiers ASTAG a présenté les lignes directrices d'un «masterplan pour le transport de marchandises et la logistique» qui devrait permettre au trafic utilitaire de mieux répondre aux besoins de l'économie et des consommateurs. Les revendications-clés exigent l'élimination rapide des goulets d'étranglement sur les routes en fonction des besoins, la séparation conséquente du réseau et de l'exploitation pour le rail ainsi qu'un accès non-discriminatoire aux terminaux. En ce qui concerne les nouveaux sites prévus pour les grands terminaux, l'ASTAG approuve les installations existantes ainsi que le projet «Bâle-Nord». Par contre, et en tenant compte des conditions actuelles, le «Gateway Limmattal» n'est pas considéré comme prioritaire.

L'Association suisse des transports routiers ASTAG s'engage pour une revalorisation coordonnée et rapide du transport de marchandises sur tout le territoire - pour l'avenir de la Suisse. Au cours des dernières années, la politique des transports s'était pratiquement uniquement focalisée sur le transfert du trafic de transit de frontière à frontière à travers les Alpes, transfert dont on sait qu'il n'a jamais fonctionné, et en règle générale sur le transport ferroviaire de voyageurs.

Les trafics utilitaires importants pour l'économie nationale et particulièrement le transport routier sont ainsi restés sur le carreau. «Le Conseil fédéral et les politiques ont tablé trop exclusivement sur le rail», selon le commentaire du président central de l'ASTAG Adrian Amstutz sur la situation actuelle. Dans un document de thèse, l'ASTAG a donc présenté les lignes directrices d'un «masterplan pour le transport de marchandises et la logistique». Les modèles et les projets actuels de la Confédération passent à côté «des besoins effectifs de l'économie» a constaté le directeur de l'ASTAG Michael Gehrken.

Une véritable «comodalité» au lieu d'un projet fragmentaire voire d'un emballage trompeur

L'objectif principal d'un masterplan doit consister à renforcer la position du trafic de fret dans son ensemble dans le sens de la logistique. Il convient tout particulièrement de tenir compte des besoins de l'économie et des consommateurs. Et l'utilisation adaptée des modes de transport (comodalité) en fonction de leurs points forts est absolument indispensable. C'est en effet la condition sine qua non pour répondre aux attentes relatives à la qualité exigée pour les prestations de transport.

Dans ce contexte, l'ASTAG a également critiqué les projets et modèles présentés touchant au trafic ferroviaire sur tout le territoire et à la stratégie des terminaux: selon le vice-président de l'ASTAG Jean-Daniel Faucherre, ces modèles se sont révélés être «des projets très fragmentaires, pour ne pas dire des emballages trompeurs» dont on soupçonne qu'ils contiennent un «calendrier secret» pour l'assainissement de CFF Cargo.

Dans ce contexte, l'ASTAG a dressé trois revendications-clés:

1. Aménagement des infrastructures routières: Afin de garantir un trafic utilitaire performant, les infrastructures routières doivent être adaptées aux besoins croissants. L'assainissement, la modernisation et l'aménagement des routes (éliminations de goulets d'étranglement) ont trop longtemps été négligés et il est désormais urgent d'agir massivement sur les axes principaux et dans les agglomérations de toutes les parties du pays, à commencer par la Suisse romande.
2. Séparation réseau ferroviaire/exploitation: La politique de «subventionnement par milliards» du trafic ferroviaire a échoué. Au lieu de cela, il faut donner une nouvelle organisation structurelle au paysage ferroviaire avec une séparation claire entre le réseau et l'exploitation, afin créer des conditions attrayantes pour attirer les capitaux privés et le savoir-faire.
3. Accès non-discriminatoire aux terminaux: La comodalité entre le rail et la route n'est possible qu'avec des possibilités de transbordement appropriées. C'est pourquoi des terminaux aux bons endroits avec des capacités suffisantes et surtout un accès non-discriminatoire sont particulièrement importants - sans monopole pour CFF Cargo. Pour ce qui est des nouveaux sites prévus pour les grands terminaux, l'ASTAG approuve les projets concernant les installations existantes ainsi que le projet «Bâle-Nord». Par contre, le «gateway Limmattal» n'est pas considéré comme prioritaire dans les conditions actuelles.

Pour l'ASTAG il est clair que la politique des transports doit emprunter de nouvelles voies. Et elle a besoin d'un «masterplan pour le transport de marchandises et la logistique» complet. Le «concept global» présenté par la Confédération ne mérite en effet pas son nom.

Contact:

ASTAG Association suisse des transports routiers
Michael Gehrken
079 613 75 64

Diese Meldung kann unter <https://www.presseportal.ch/fr/pm/100001880/100741707> abgerufen werden.