

D.7 Infrastructures de transport de marchandises

Décision du Conseil d'Etat:
Approbation par la Confédération:

Interaction avec fiches: **C.4, C.6, C.7, D.3, D.4**

Stratégie de développement territorial

4.1 : Renforcer les connexions avec les espaces métropolitains suisses et européens

4.4 : Soutenir la mobilité combinée

Instances

Responsable: SRTCE

Concernées:

- Confédération
- Canton: SDE, SDT, SPE, SPT
- Commune(s): Toutes
- Autres : Entreprises concernées

Contexte

Les réseaux structurants ferroviaire et routier sont utilisés depuis longtemps pour le transport de marchandises. Aujourd'hui, ces réseaux de transport sont pratiquement achevés, mais doivent encore être complétés et optimisés, afin de répondre à la croissance de mobilité attendue tant pour les personnes que pour les biens.

La Confédération procède à une importante mise à jour des mesures pour favoriser une meilleure coordination du transport des marchandises sur l'ensemble du territoire national. Pour ce faire, elle a préparé une révision complète de la loi fédérale sur le transport de marchandises (LTM) visant à mieux préciser les tâches et responsabilités en matière de transport des marchandises, par le rail et la route.

De par sa situation géographique, notre canton doit disposer de suffisamment de capacité dans ses infrastructures routières et ferroviaires pour répondre tant à ses besoins internes qu'au trafic de transit à travers les Alpes suisses. L'achèvement de l'A9 et l'accroissement des capacités de transport dans le tunnel ferroviaire de base du Lötschberg seront les défis à mener à terme dans les cinq à dix prochaines années.

En conformité avec la LTM, l'Etat du Valais souhaite encourager le regroupement des pôles rail-route d'échanges de marchandises hors des cœurs des villes et villages, afin de proposer des installations modernes et performantes situées proches des infrastructures autoroutières et ferroviaires existantes, sans qu'elles puissent générer des nuisances inacceptables tant pour les habitations que pour l'environnement. Le canton souhaite, en plus de l'interface mise en service à Viège fin 2013, réaliser avant 2018 l'interface prévue à Monthey. Finalement, une troisième interface est à planifier entre Sierre et Martigny (cf. annexe).

S'agissant d'une démarche à mener à l'échelle des grandes régions de notre canton, pour disposer à la fois d'installations performantes et qui permettent ainsi à la place économique de disposer d'une offre de transport des biens qui reste performante et compétitive à l'échelle de notre continent, il est nécessaire qu'une bonne coordination soit mise en place au niveau du canton, en y associant étroitement les partenaires régionaux et locaux.

Coordination

Principes

1. Favoriser le transfert du trafic de marchandises sur le rail, lorsque cela est économiquement acceptable.
2. Développer la complémentarité entre le rail et la route en réalisant des interfaces de transfert modal qui

D.7 Infrastructures de transport de marchandises

permettent une utilisation accrue et plus efficace de l'infrastructure ferroviaire pour le transport des marchandises et des véhicules.

3. Coordonner les transports de marchandises avec la localisation des interfaces d'échange entre le rail et la route par des mesures adéquates d'aménagement du territoire en fonction du développement spatial souhaité.
4. Encourager l'implantation des interfaces d'échange entre le rail et la route à proximité des jonctions autoroutières existantes et des infrastructures de transports publics.
5. Promouvoir les nouvelles formes de transport de marchandises reconnues par la Confédération et encourager la réalisation de solutions novatrices en la matière.
6. Envisager des synergies avec des partenaires privés de la logistique et des transports (PPP).
7. Favoriser la création et la réaffectation de voies ferroviaires industrielles.

Marche à suivre

Le canton:

- a) propose une stratégie cantonale des transports de marchandises en conformité avec le cadre légal fédéral ;
- b) réalise les études et entreprend les démarches pour la réalisation d'une nouvelle interface d'échange des marchandises entre rail et route prévue entre Sierre et Martigny.

Les communes:

- a) adaptent leur planification territoriale (plan d'affectation des zones, règlement communal des constructions et des zones, plan directeur intercommunal) aux infrastructures de transport de marchandises, en accord avec les objectifs du canton et des autres instances concernées.

Conditions à respecter pour la coordination réglée

Les projets de nouvelles interfaces rail-route doivent être classés dans la catégorie « **coordination réglée** » avant que la délimitation des zones adéquates ainsi que les procédures subséquentes d'approbations des plans et d'autorisation de construire ne soient initiées. Ils sont classés dans la catégorie « coordination réglée » lorsqu'il est prouvé, par le biais d'un rapport explicatif, que le projet remplit les conditions suivantes :

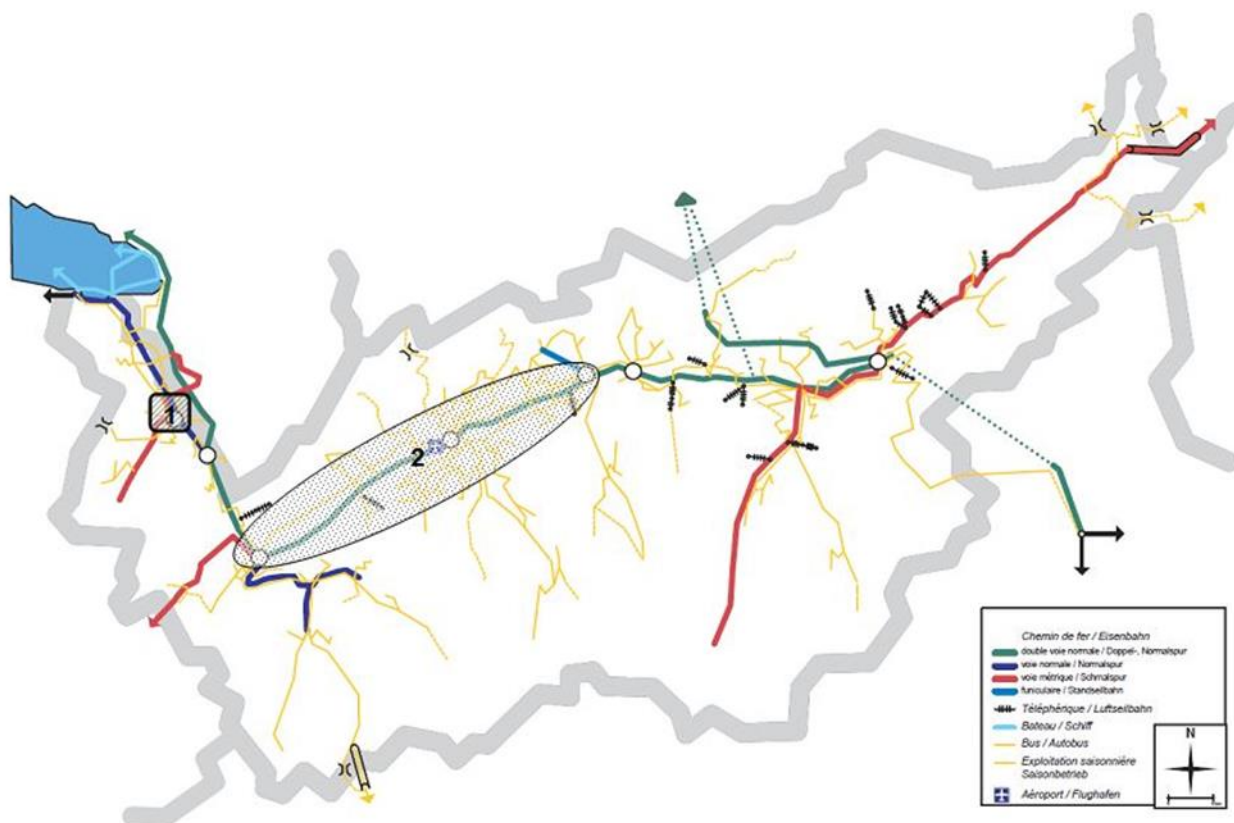
- I. la justification du besoin tenant compte de la demande potentielle est apportée ;
- II. la localisation de l'interface est arrêtée et sa connexion optimale avec les réseaux de transport est démontrée ;
- III. la pertinence du projet du point de vue technique est démontrée ;
- IV. les conflits potentiels avec l'aménagement du territoire, l'agriculture, la forêt, l'environnement (p.ex. risques majeurs, bruit, eaux), la protection de la nature et du paysage (p.ex. IFP, IVS, ISOS, biotopes), les installations tierces et les dangers naturels ont été identifiés et rien n'indique que le projet entraîne des conflits majeurs.

Documentation

Infras, **Conception cantonale de Mobilité 2030**, DTEE, (en cours)

D.7 Infrastructures de transport de marchandises

Annexe : Etat des projets d'interface rail-route pour le transport des marchandises en Valais (situation au 31.12.2015)



N°	Projet	Commune	Etat de la coordination	Date du rapport explicatif
1	Monthey CIMO	Monthey	Coordination en cours	
2	Lieu à définir entre Sierre et Martigny		Information préalable	