

# **Résumé rapport sur le transfert 2002**

Rapport du Conseil fédéral aux commissions parlementaires

Vue d'ensemble .....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
<b>1</b>	<b>Résumé succinct du rapport sur le transfert en 2002..... 3</b>
11	Premiers succès remportés sur le chemin vers le transfert du trafic-marchandises..... 3
12	Objectif de transfert ..... 3
13	Bilan positif de l'étape initiale..... 3
14	Marche à suivre ..... 4
<b>2</b>	<b>Résumé ..... 5</b>
21	Introduction..... 5
22	Contexte..... 6
23	Les mesures de transfert ..... 6
24	Evolution des transports ..... 9
25	Réalisation des objectifs ..... 10
26	Objectifs et activités pour la prochaine période de rapport (2002-2003) ..... 10
<b>261</b>	<b>Mesures routières ..... 11</b>
<b>262</b>	<b>Mesures ferroviaires ..... 12</b>
<b>263</b>	<b>Mesures concernant le suivi..... 14</b>
<b>264</b>	<b>Plan d'action pour la prochaine période de rapport..... 14</b>
27	Financement des mesures ..... 17
28	Conclusion ..... 18

# **1 Résumé succinct du rapport sur le transfert en 2002**

## **11 Premiers succès remportés sur le chemin vers le transfert du trafic-marchandises**

Avec l'introduction de la redevance poids lourds proportionnelle aux prestations (RPLP), l'augmentation généralisée de la limite de poids pour les camions (34 t) et l'octroi de contingents pour les 40 tonnes et les trajets à vide ou transportant des marchandises légères, la réalisation de la nouvelle politique des transports a commencé le 1<sup>er</sup> janvier 2001. L'objectif de l'année dernière était de briser la tendance à la croissance du transport routier des marchandises à travers les Alpes. Le présent rapport du Conseil fédéral sur le transfert du trafic, le premier du genre, montre ce qui a été atteint durant la phase initiale du processus de transfert et quelles mesures supplémentaires sont nécessaires pour arriver à l'objectif ambitieux fixé pour le long terme.

## **12 Objectif de transfert**

Le premier article, 2<sup>e</sup> alinéa, de la loi sur le transfert du trafic dispose que le nombre des camions traversant les Alpes ne doit pas dépasser 650 000 par année. Ce chiffre doit être atteint dans les meilleurs délais, mais au plus tard deux ans après l'ouverture du tunnel de base du Loetschberg.

La stratégie suisse du transfert consiste pour l'essentiel en une augmentation progressive de la RPLP, en une modernisation de l'infrastructure ferroviaire et en un relèvement de la compétitivité du rail (réforme des chemins de fer). Dès la mise en service du premier tunnel de base, au Loetschberg, au plus tard dès 2008, on appliquera le montant intégral de la RPLP, soit 325 francs en moyenne pour un trajet en transit. Dès 2001, la limite de poids est passée de 28 à 34 tonnes. Dès 2005, elle atteindra 40 tonnes. Pour que la route soit déjà délestée ces prochaines années, il faut que, vu la loi sur le transfert du trafic, la Confédération et les cantons prennent des mesures d'accompagnement, par exemple en encourageant le transport ferroviaire et en renforçant les contrôles des poids lourds.

## **13 Bilan positif de l'étape initiale**

Les premiers succès de l'année initiale (2001) sont encourageants. Ainsi, il a été possible de freiner la croissance du trafic lourd transalpin – même si l'on fait abstraction des effets de la fermeture du Gothard. En 2001, la croissance a été de 3 pour cent, alors qu'elle avait été de 7-8 % en moyenne pendant de nombreuses années. La rupture de la tendance a

donc eu lieu l'année dernière, mais la baisse de la conjoncture y a certainement contribué. Dans les faits, le trafic lourd a même reculé de 2,4 % grâce à la fermeture du tunnel du Gothard pendant deux mois. Le ralentissement de la croissance dans le transport ferroviaire des marchandises est aussi imputable au marasme économique, ainsi qu'à la qualité insuffisante du transport ferroviaire international des marchandises.

D'autres résultats positifs ont été enregistrés : l'introduction, sans heurts, de la RPLP, le bon début de la chaussée roulante au Loetschberg-Simplon avec un taux d'utilisation de 70%, la mise en service immédiate d'une courte chaussée roulante après la fermeture du tunnel routier du Gothard et l'acceptation internationale de plus en plus grande du modèle suisse des transports (cf. à ce sujet le Livre blanc de la Commission des Communautés Européennes concernant la politique communautaire des transports, la rencontre des ministres des transports à Zurich, le 30 novembre 2001).

## **14 Marche à suivre**

Le processus de transfert traversera une phase transitoire délicate au cours de ces prochaines années, jusqu'à ce que le taux de la RPLP soit augmenté en 2005 et que la compétitivité du rail soit améliorée. Il s'agit d'inciter toujours plus les clients potentiels à adopter le trafic combiné. Une politique de transfert fiable et durable joue un grand rôle dans les décisions et les investissements en vue du passage du transport routier au transport ferroviaire. D'ici à la fin de 2002, le transport routier des marchandises doit être stabilisé au niveau atteint en l'an 2000 (1,4 million de véhicules traversant les Alpes).

Toutes les mesures et toutes les activités de la prochaine période à examiner devront donc être axées sur cet objectif de stabilisation. A cette fin, le Conseil fédéral lance un vaste plan d'action en 16 points, qui optimise et complète les mesures de transfert en cours et prévoit des efforts supplémentaires pour le rail et la route. Les contrôles renforcés des poids lourds et les mesures de gestion du trafic y ont une grande importance. Un autre point fort concerne « l'offensive sur la qualité » dans le transport ferroviaire des marchandises international, mais aussi national. De plus, les manques de capacité (goulets d'étranglement) du réseau ferroviaire actuel devront être éliminés. Pour faciliter le passage au trafic combiné, des « financements d'encouragement » devront être examinés. Ils se pratiquent déjà depuis quelque temps pour les terminaux. Enfin, le développement d'un système d'alerte précoce est particulièrement urgent, afin que l'on puisse réagir avec souplesse aux événements extraordinaires. Conjointement avec les chemins de fer et les opérateurs, le Conseil fédéral déterminera si et combien de fonds supplémentaires sont nécessaires pour financer les mesures.

## 2 Résumé

### 21 Introduction

Dans la *loi sur le transfert du trafic* (RS 740.1), le peuple et le Parlement ont fixé les principes de la politique de transfert suisse. Ces principes prescrivent de stabiliser le trafic lourd transalpin sur la route, dans un délai de deux ans après l'entrée en vigueur de l'accord sur les transports terrestres (ATT), d'abord au niveau de l'an 2000<sup>1</sup>, puis de le réduire progressivement et de le transférer sur le rail. Deux ans après l'ouverture du tunnel de base du Loetschberg, le volume du trafic lourd transalpin devra être réduit à 650'000 poids lourds par an. Pour atteindre cet objectif, un faisceau de mesures routières et ferroviaires a été décidé en accompagnement de l'introduction de la redevance poids lourds proportionnelle aux prestations (RPLP) et de la réglementation des contingents (40t / courses à vide et chargées de marchandises légères). La loi sur le transfert du trafic est en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2001. Pour la mise en œuvre des mesures d'accompagnement, le Parlement a accordé par décision du 28 septembre 1999 une enveloppe financière de CHF 2.85 mia. pour la période 2000-2010<sup>2</sup>.

Le suivi et le pilotage des mesures d'accompagnement est assuré par une organisation de projet indépendante (*Suivi des mesures d'accompagnement*, SMA), constituée sous la direction de l'Office fédéral des transports. Elle a commencé à fonctionner le 1<sup>er</sup> janvier 2001, en même temps que l'entrée en vigueur de la RPLP, la réglementation des contingents et les mesures d'accompagnement. La tâche de cette organisation du projet est de surveiller les mesures d'accompagnement, de les optimiser et au besoin de proposer des mesures supplémentaires. De plus, elle est responsable de l'établissement du rapport bisannuel sur le transfert.

Grâce à l'introduction d'un *système de reconnaissance précoce* par le SMA, les risques potentiels concernant l'écoulement du trafic marchandises transalpin seront identifiés suffisamment tôt pour que la gravité de leurs conséquences soit atténuée.

Le présent rapport sur le transfert contient une analyse de l'efficacité des éléments de la politique suisse de transfert, sur la base de la période du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre 2001. Il accomplit le mandat de la loi sur le transfert du trafic.

---

<sup>1</sup> Environ 1.4 million de poids lourds à travers les Alpes.

<sup>2</sup> Cette enveloppe financière couvre les diminutions du prix du sillon et les indemnités. Les contributions fédérales pour les terminaux du trafic combiné et aux voies de raccordement privées ont leurs propres bases de financement.

Même si la période observée est courte et marquée par divers événements extraordinaires (p. ex. la fermeture du tunnel routier du St-Gothard à partir du 24 octobre 2001), le corpus de données disponible peut servir de base à une analyse et à une première évaluation de la politique suisse de transfert.

## 22 Contexte

Au cours de la période sous revue, *l'affaiblissement général de la conjoncture* s'est aussi fait fortement sentir également sur le marché du trafic marchandises. Pour cette raison, il n'est pas possible d'évaluer le développement du transport routier sans tenir compte de l'évolution de la conjoncture. Cependant, comme le montre l'expérience, c'est aussi avec les marchandises transportées traditionnellement par le rail (p.ex. acier) que ces effets se manifestent. Au niveau international, le transport ferroviaire des marchandises a subi des baisses parfois considérables.

*L'accord sur les transports terrestres* est sur le point d'entrer en vigueur. Les bases juridiques ont déjà été adaptées par la Suisse dans les secteurs essentiels des trafics routier et ferroviaire. En même temps que l'entrée en vigueur de la RPLP au 1<sup>er</sup> janvier 2001, les régimes contingentaires concernant les véhicules de 40 t ainsi que les courses à vide et chargées de marchandises légères établis par l'accord sur les transports terrestres ont été mis en vigueur de manière anticipée, et la limite de poids générale a été relevée à 34 t.

Dans toute l'Europe, le transfert du trafic marchandises est récemment devenu l'objet d'efforts de plus en plus intenses. Cela se répercute par exemple dans le *Livre blanc de la Commission des Communautés Européennes sur la politique communautaire des transports*. D'importants éléments de la politique suisse des transports, comme la RPLP et le fonds de financement multimodal, ont été introduits dans le catalogue de mesures proposées par la Commission européenne.

## 23 Les mesures de transfert

En sus de la RPLP, l'un des instruments fondamentaux de la politique de transfert, de la modernisation de l'infrastructure ferroviaire (p. ex. NLFA), de l'amélioration de la compétitivité et de l'efficacité du rail consécutive à la réforme des chemins de fer, un train de mesures (voir ci-après) sera appliqué conformément au message sur la loi relative au transfert du trafic<sup>3</sup>:

---

<sup>3</sup> FF 1999-dt 4590

- encouragement international du transport ferroviaire des marchandises;
- commande et indemnisation des chaussées roulantes (Gothard et Loetschberg-Simplon);
- contributions à la garantie des capacités nécessaires des terminaux (de chargement);
- commande et indemnisation des envois en trafic combiné non accompagné (TCNA, conteneurs);
- réduction du prix des sillons pour l'ensemble du transport ferroviaire des marchandises;
- objectifs pour l'amélioration de la productivité de l'infrastructure et de l'exploitation ferroviaires;
- réalisation accélérée du tunnel de base du Loetschberg;
- remboursement forfaitaire de la RPLP pour les parcours initiaux et terminaux de et vers les terminaux;
- intensification des contrôles du trafic lourd;
- mesures de gestion du trafic;
- garantie du respect des conditions du travail dans le transport routier.

Les mesures d'accompagnement routières et ferroviaires ont jusqu'ici été mises en œuvre sans problèmes techniques. Dans le cadre de leur application, les principales activités durant la période sous revue ont été les suivantes:

- introduction réussie de la RPLP;
- travaux dans le cadre de la promotion du transport ferroviaire international des marchandises (groupe de travail néerlandais-suisse pour l'amélioration de la qualité du corridor nord-sud du trafic marchandises);
- mise en service de la chaussée roulante au Loetschberg-Simplon;
- élaboration et mise en œuvre d'un programme pour répercuter la baisse des prix des sillons;
- efforts visant à garantir l'efficacité du trafic combiné non accompagné;
- adaptation du système du prix des sillons (réduction de la composante pondérale, baisse du prix de la fourniture en énergie);
- augmentation immédiate de l'offre du transport ferroviaire des marchandises pendant la fermeture du tunnel routier du Gothard;

- rencontre des ministres des transports du 30 novembre 2001 et déclaration commune qui en est résultée à propos de l'amélioration de la sécurité du trafic routier, notamment dans les tunnels de la zone alpine;
- activités propres à créer des conditions de concurrence équitables entre les modes de transport (contrôles accrus du trafic lourd; mise en vigueur de l'ordonnance du 1<sup>er</sup> novembre 2000 sur l'admission des transporteurs de voyageurs et de marchandises par route (OATVM ; RS 744.103)
- enquête de la commission indépendante d'arbitrage quant à la compétitivité du rail;
- efforts internationaux des chemins de fer.



## 24 Evolution des transports

Durant la période sous revue, les principaux résultats concernant le trafic marchandises transalpin se présentent comme suit:

	2000	2001	Modification en %
<b>Route</b> (nombre de camions)	1'404'000	1'371'000 <sup>4</sup>	-2.4%
<b>Chaussée roulante</b> (nombre de camions transportés)	53'572	56'508	+5.5%
<b>Trafic par wagons complets</b> (tonnes nettes, en millions, sans le trafic intérieur au Loetschberg)	10,6	11,1	+5%
<b>Trafic combiné non accompagné</b> (nombre d'envois <sup>5</sup> )	454'436	462'045	+1.7%

Le rail a enregistré une hausse dans les trois secteurs suivants: trafic combiné non accompagné (TCNA), trafic par wagons complets et chaussées roulantes. Par rapport à la très bonne année précédente, la croissance s'est atténuée en 2001.

Il est apparu que pendant la fermeture du tunnel routier du Gothard, les chaussées roulantes – malgré des problèmes de qualité considérables – ont pu mettre à l'épreuve leur capacité de transfert à court terme. Pendant cette fermeture, le trafic par wagons complets a aussi accusé une utilisation supérieure à la moyenne par rapport à la moyenne annuelle, alors que le TCNA n'a pas su réagir si rapidement en raison des longues opérations logistiques des utilisateurs.

<sup>4</sup> Si l'on estime les résultats jusqu'à la fermeture du tunnel routier du Gothard pour toute l'année 2002, on arrive à un nombre de 1'447'000 camions, soit +3%.

<sup>5</sup> Un envoi correspond à un envoi routier, c'est-à-dire au volume de fret maximal d'un camion de plus de 12,5 m de longueur.

## 25 Réalisation des objectifs

L'objectif prescrit par la loi sur le transfert du trafic se mesure à l'aune du trafic routier lourd résiduel. D'abord, il s'agira de stopper la tendance à la croissance (premier objectif intermédiaire) ; dans les deux ans après l'entrée en vigueur de l'accord sur les transports terrestres, on enregistrera une stabilisation au niveau de l'année 2000, ce qui correspond à 1,4 million de trajets transalpins de véhicules routiers lourds (objectif de stabilisation). D'ici à 2009, le nombre des camions traversant les Alpes suisses ne devra pas dépasser 650 000 (objectif du transfert).

Le premier objectif intermédiaire a été atteint. Même si l'on ne prend pas en considération les effets de la fermeture du Gothard, la croissance du trafic routier des marchandises à travers les Alpes a pu être atténuée, la tendance à la croissance du trafic a donc été stoppée. Si l'on tient compte du tunnel routier du Gothard, il y a même eu un recul du nombre des véhicules routiers marchandises lourds.

Divers facteurs doivent être pondérés différemment:

- Le retransfert du trafic lourd en provenance des pays voisins est nettement inférieur aux attentes ;
- Le faible développement de tout le trafic des marchandises (route et rail) en raison de la *baisse conjoncturelle* qui s'est produite durant la période sous revue.
- Suite à l'augmentation généralisée de la limite de poids, la route a encore accru sa productivité, sans que cet avantage ait été épuisé entièrement par la RPLP (au taux encore réduit). Le nombre des gros poids lourds (véhicules articulés et trains routiers) a nettement progressé, alors que le nombre des petits véhicules (camions) a baissé.
- Les mesures d'accompagnement ont permis au trafic ferroviaire des marchandises de s'accroître encore, bien que modérément, durant la période sous revue. Le développement restreint du rail s'explique par la baisse conjoncturelle, qui se répercute plus fortement, comme on le sait, sur le transport des marchandises acheminées traditionnellement par le rail (p.ex. acier), ainsi que par la qualité encore insuffisante du transport ferroviaire international des marchandises.

## 26 Objectifs et activités pour la prochaine période de rapport (2002-2003)

Durant la prochaine période de rapport, il faudra atteindre l'objectif de stabilisation : le nombre des camions traversant les Alpes ne devra pas dépasser 1,4 million. Certes, la loi sur le transfert du trafic prescrit que cet objectif doit être atteint deux années après l'entrée

en vigueur de l'accord sur les transports terrestres<sup>6</sup>. Les instruments fondamentaux prévus par cet accord sont déjà mis en œuvre depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2001, abstraction faite du libre accès au réseau international. Cela étant, il faut viser à atteindre l'objectif de stabilisation dès la fin de 2002. L'augmentation de la productivité de la route doit être compensée par des mesures encore plus énergiques d'amélioration de la performance et de l'attrait du rail, afin de pouvoir garantir sa compétitivité.

Le transfert de la route au rail se trouve dans une phase transitoire difficile. Jusqu'à l'augmentation du taux de la RPLP (à partir de 2005), le gain de productivité de la route dû à la limite de poids supérieure ne sera pas encore épuisé. Il s'agit maintenant de compenser cet avantage de la route en donnant suffisamment d'élan au trafic marchandises par rail. Il n'est donc pas indiqué d'employer de manière linéaire les moyens à disposition pour le transfert. Les conditions à remplir – tant pour un simple «passage» des utilisateurs au trafic combiné que pour une garantie de la qualité nécessaire – doivent être créées maintenant.

Pour atteindre l'objectif de stabilisation, diverses mesures, réunies dans un plan d'action, doivent être prises. Elles optimiseront et compléteront en partie les mesures de transfert existantes.

Aperçu des objectifs de la loi sur le transfert du trafic:

<b>Objectifs intermédiaires</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2009</b>
	Rupture de la tendance (croissance route) ✓	<b>Stabilisation:</b> 1.4 mio. de camions (état 2000)	Abaissement du nombre des camions transalpins à 650'000 unités

## 261 Mesures routières

Les contrôles du trafic lourd intensifiés sont appelés à jouer un grand rôle (cf. → Action N° 1, plan d'action, page 15) ainsi que les mesures de régulation du trafic (cf. → Action N° 2, plan d'action, page 15), du fait des situations de congestion et des événements

<sup>6</sup> Cf. article 3, 4<sup>e</sup> al., de la loi sur le transfert du trafic, RS 740.1

extraordinaires au St-Gothard. Ces mesures mettent au premier plan les aspects sécuritaires ainsi que la fluidité de l'écoulement du trafic en Suisse.

De même, les mesures décidées à l'occasion de la rencontre des ministres des transports du 30 novembre 2001 suivent deux directions à la fois: d'une part, il faut augmenter la sécurité sur la route et d'autre part, encourager le transfert de la route au rail dans le sens d'un développement durable (cf. → Action N° 3, plan d'action, page 15).

## **262 Mesures ferroviaires**

Pour pouvoir mettre en œuvre efficacement la politique de transfert, le rail doit gagner en attrait, et les mesures d'accompagnement doivent lui fournir le soutien nécessaire pendant la phase transitoire jusqu'à l'augmentation du taux de la RPLP (à partir de 2005) et à la mise en exploitation du tunnel de base du Lötschberg (2007). Il y a donc des mesures à prendre dès maintenant, pour que le trafic marchandises par rail devienne une alternative intéressante au transport par la route.

La qualité, notamment celle du trafic marchandises par rail international, doit s'améliorer. Ce sont surtout des problèmes sur les sections italiennes qui ont eu pour effet que par exemple la CR du Loetschberg-Simplon n'a pu fonctionner à plein régime que pendant un mois. Etant donné cette situation, des mesures, notamment à court terme, doivent être prises dans le cadre de la promotion du trafic ferroviaire international des marchandises, en collaboration avec les autres Etats et tous les partenaires du trafic-marchandises. Cependant, la Suisse ne peut pas gérer cette évolution à elle seule, mais dépend de la collaboration et du soutien de ses partenaires européens. La création de meilleures conditions générales internationales pour le trafic marchandises par rail est en bonne voie. Le nouveau Livre blanc de l'UE sur la politique des transports communautaire jusqu'à 2010, qui accorde une grande importance à l'amélioration de la qualité du rail, le démontre.

A ce point de vue, divers efforts ont été entrepris au cours de la période sous revue, qui devront encore être concrétisés et mis en œuvre au cours de la prochaine période. Sur la base d'un 'Memorandum of Understanding' signé par les ministres des transports néerlandaise et suisse, le 14 mai 2001, on a constitué un groupe de travail international pour l'analyse et la solution des problèmes du corridor de trafic marchandises nord-sud. La liste des mesures élaborée dans le cadre de ce groupe de travail sera mise en œuvre au cours de la période suivante (cf. → Action N° 4, plan d'action, page 15, ainsi qu'annexe XVIII).

CFF Cargo prévoit d'ici à 2012 un doublement du tonnage transporté. Afin que cette croissance puisse être atteinte, il est nécessaire d'appliquer les mesures proposées dans le rapport « Capacité Nord-Sud – priorités en matière de sillons » que les CFF ont adressé à l'OFT le 31 octobre 2001. Trois trains de mesures suffiront à éliminer les insuffisances de capacité actuelles, même sans modification générale des priorités<sup>7</sup>. Cela étant, la systématisation du trafic marchandises passant par le Gothard pourra être possible à partir de 2003 (cf. actions 5-7, plan d'action, page 15).

Le trafic combiné non accompagné (trafic par conteneurs) – notamment sur le plan international – représente en fait le principal potentiel du transfert durable de la route au rail. Cependant, pour les nouveaux arrivants, la décision de changer de concept logistique est de nature stratégique et s'opère donc à moyen terme. Une politique de transfert fiable et durable pèse donc considérablement dans les décisions de passer de la route au rail. C'est précisément dans la phase transitoire actuelle jusqu'à l'augmentation de la RPLP (à partir de 2005) qu'il s'agit de motiver les utilisateurs potentiels du trafic combiné à changer de système. Dans la situation actuelle, il n'est pas possible de le faire sans soutien de l'Etat, du fait du gain de productivité de la route. Les commandes en TCNA doivent donc être augmentées conformément à la demande; en d'autres termes, il faut faciliter le passage au trafic combiné. Il faut également envisager certains «financements-coup-de-pouce» de la part de l'Etat, comme c'est déjà le cas depuis un certain temps pour les terminaux nécessaires au trafic combiné (cf. → Actions N° 8 et 11, plan d'action, pages 15-16).

De même, si la demande s'accroît au cours de la période suivante, il faudra augmenter les contributions de l'Etat pour les voies de raccordement privées, importantes pour le trafic combiné et le trafic par wagons complets, qui permettent des liaisons porte à porte (p. ex. d'une aire industrielle à l'autre) (cf. → Action N°. 13, plan d'action, page 16).

Pour la CR, mesure de transfert à court terme appelée à jouer un grand rôle surtout dans la phase transitoire et dans les situations d'urgence (cf. la fermeture de deux mois du tunnel routier du St-Gothard), comme pour le reste du trafic marchandises par rail, la qualité doit être garantie dans toutes les circonstances. Ainsi, tous les problèmes de qualité constatés au cours de la période sous revue sur les sections italiennes doivent être résolus avec les moyens appropriés. L'offre doit aussi être augmentée en fonction de la demande (cf. → Actions N° 8, 10 et 12, plan d'action, pages 15-16).

---

<sup>7</sup> D'après l'article 9a actuel, alinéa 2 de la loi sur les chemins de fer (RS 742.101) le trafic des voyageurs cadencé est prioritaire lors de l'attribution de l'accès au réseau.

Mais il faut aussi mettre à disposition des alternatives ferroviaires attrayantes non seulement sur le plan international, mais aussi dans le trafic intérieur (cf. → Action N° 9, plan d'action, page 15).

## **263 Mesures concernant le suivi**

S'agissant du suivi du trafic routier des marchandises, on ne dispose pas encore de toutes les données. Il manque notamment des informations sur la composition du trafic lourd (p.ex. poids global). Les bases à compléter ont une grande importance tant pour améliorer l'analyse des effets que pour le suivi environnemental. Une «offensive de qualité» et un suivi systématique doivent permettre de garantir que les mesures ferroviaires déploient au mieux leurs effets, fournissant ainsi un apport décisif au transfert. (cf. également → Actions N 15 et 16 , plan d'action, page 16).

La première année de perception de la RPLP et de l'entrée en vigueur des mesures d'accompagnement a vu survenir plusieurs situations extraordinaires. Le système de reconnaissance précoce devra donc être développé et mis en place de toute urgence, afin de pouvoir réagir avec souplesse aux événements extraordinaires (cf. → Action N° 14, plan d'action, page 16).

Le concept élaboré en vue du suivi environnemental<sup>8</sup> devra être mis en œuvre au cours de la prochaine période (cf. → Action N° 16, plan d'action, page 16).

## **264 Plan d'action pour la prochaine période de rapport**

Voici le plan d'action qui devra être mis en œuvre au cours de la prochaine période pour atteindre l'objectif de stabilisation:

---

<sup>8</sup> cf. **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**

Secteur	Action N°	Description de l'activité
route	1	Poursuite de l'intensification ciblée des <i>contrôles du trafic lourd</i> et création de l'infrastructure nécessaire (centres de compétences)
	2	Mise en œuvre des <i>mesures de régulation du trafic</i> (intégration au projet «gestion du trafic lourd en Suisse»)
	3	Mise en œuvre des décisions de la rencontre des ministres des transports du 30 novembre 2001 en vue d'augmenter la <i>sécurité du trafic routier</i> et d' <i>encourager le transfert</i> des marchandises sur le rail
rail	4	Extension des efforts internationaux pour l' <i>amélioration de la qualité du trafic marchandises par rail</i> : intégration de l'Allemagne et de l'Italie dans le groupe de travail néerlandais-suisse et mise en œuvre des mesures (cf. plan de mesures à la suite de ce tableau)
	5	<i>Optimisations internes du secteur ferroviaire</i> (temps d'exploitation, cadencement du trafic marchandises, vitesses plus élevées, augmentation de la charge des attelages, formalités douanières moins lourdes, pas de changement de locomotive dans les gares frontière)
	6	Investissements dans les <i>gares frontière et les terminaux de transbordement</i>
	7	Mesures d'augmentation des prestations sur les tronçon à problèmes de capacité (certaines sont comprises dans les projets d'offre en cours d'élaboration de la deuxième étape de RAIL 2000, ainsi que dans la convention sur les prestations 03-06 entre la Confédération et les CFF)
	8	Augmentation conforme à la demande des <i>commandes du trafic combiné non accompagné et des offres de la chaussée roulante</i>
	9	Promotion d' <i>alternatives ferroviaires attrayantes pour le trafic intérieur</i>
	10	Examen et soutien d'un <i>terminal CR</i> à Domodossola et de la construction d'un «poste de déchargement d'urgence» à Iselle, év. aussi à Brigue

	<b>11</b>	Augmentation des subventions pour les « <i>financements-coup-de-pouce</i> » (p. ex. aide au démarrage pour les opérateurs de traction indépendants, les parcs de caisses mobiles et d'autres innovations techniques comme les plates-formes surbaissées) et examen du financement de matériel roulant servant directement à un effet de transfert supplémentaire
	<b>12</b>	Examen de la possibilité d' <i>exploitation du tronçon jusqu'à Domodossola</i> par une entreprise suisse et co-financement par la Suisse (dans le cadre du renouvellement de la convention du Simplon), examen de la gérance des tronçons italiens moyennant co-financement de la Confédération
	<b>13</b>	Augmentation conforme à la demande des contributions à la construction de <i>voies de raccordement</i>
<b>sui</b> <b>vi</b>	<b>14</b>	Mise en œuvre du <i>système de reconnaissance précoce</i>
	<b>15</b>	Amélioration de la <i>saisie des données</i> en trafic lourd (recensement «trafic transalpin», indications de poids, de types de poids lourds et taux d'utilisation indiqués par les installations WIM et les balises RPLP supplémentaires)
	<b>16</b>	Mise en œuvre du concept de <i>sui</i> <i>vi</i> <i>environnemental</i>



## Sur l'action n°4

## Plan des mesures

Délai de mise en œuvre	Court terme (2002-2003)	Moyen terme (2004-2007)	Long terme (2008-2015)
<b>Gestion intégrée de l'infrastructure</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mise en place d'un centre de contrôle du corridor</li> <li>Amélioration de l'intégration de la planification pour le trafic marchandises</li> <li>Révision des règles de priorité</li> <li>Transparence des prix</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mise en place d'un bureau d'infrastructure, de coordination et de commercialisation du corridor: „one-stop-shop”</li> <li>Dév. de systèmes informatiques ouverts (p.ex. Train Position Tracking) pour tous les utilisateurs du corridor</li> </ul>	
<b>Amélioration de l'exploitation</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pool de locomotives spécifiques pour le corridor</li> <li>Acquisition de locomotives pluricourant</li> <li>Amélioration de la coordination et des flux d'information dans la planification quotidienne du trafic marchandises</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Utilisation transfrontalière des locomotives et des mécaniciens</li> </ul>	
<b>Améliorations de la capacité</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Elaboration du plan de capacité pour le corridor nord-sud</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Amélioration de la capacité: Elimination des goulets d'étranglement (terminaux, réseaux d'apport locaux etc.)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Extension du réseau principal selon les besoins</li> </ul>
<b>Harmonisation des conditions-cadres</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Extension de la procédure douanière simplifiée à tous les exploitants ferroviaires</li> <li>Observation coordonnée du marché pour éviter les distorsions de la concurrence</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Création d'un poste de décompte spécial pour la procédure douanière simplifiée</li> <li>Reconnaissance mutuelle de la formation et de l'admission des mécaniciens de locomotives</li> </ul>	

## 27 Financement des mesures

La loi sur le transfert du trafic dispose que des mesures supplémentaires doivent être proposées au besoin pour atteindre l'objectif de transfert. Vu les résultats constatés, les mesures décrites sont donc nécessaires et judicieuses pour accélérer le transfert sur le rail. Elles ne peuvent toutefois pas être financées entièrement avec les fonds décidés pour les années 2002 (345 mio. CHF) et 2003.

Seule la convention sur les prestations 03-06 prévoit, par exemple, certains fonds pour éliminer les goulets d'étranglement des infrastructures.

Les nouveaux besoins financiers qui en résultent sont déterminés avec les chemins de fer et les opérateurs et, en cas de besoin, seront présentés au Parlement pour 2002 dans le cadre de la procédure des crédits supplémentaires. Pour les rabais sur les prix des sillons et les indemnités, cela n'implique toutefois pas une augmentation des fonds prévus dans le plafond des dépenses, mais uniquement une anticipation de leur utilisation. Les fonds éventuellement nécessaires pour 2003 seront approuvés au titre du budget 2003.

## **28 Conclusion**

Le premier objectif intermédiaire (briser la tendance à la croissance dans le transport routier des marchandises à travers les Alpes) a été atteint durant la période sous revue, même si l'on fait abstraction des effets de la fermeture du Gothard. La stabilisation du transport précité au niveau de l'année 2000, c'est-à-dire 1,4 million de camions traversant les Alpes, devra être atteinte durant la prochaine période de rapport, même si les conditions-cadres changent. Le plan d'action prévu met en place les points forts nécessaires.

Malgré la situation conjoncturelle difficile, les mesures d'accompagnement ont permis d'enregistrer une nouvelle hausse du trafic ferroviaire des marchandises à travers les Alpes. Il devra encore augmenter durant la période suivante. Il faudra notamment améliorer la qualité du TCNA et éliminer les obstacles à l'accès à ce secteur pour les clients et pour les nouveaux participants au marché.

La politique suisse de transfert a des objectifs clairement définis. Leur mise en œuvre ne se fera pas en un jour, mais elle exige des efforts plus durables et plus efficaces de tous les participants. Pendant toute la période de transition, difficile pour le rail, qui se terminera au moment de l'augmentation de la RPLP, le transfert continuera d'être soutenu par les mesures d'accompagnement actuelles, ainsi que par leur optimisation et des mesures complémentaires. Au cours des années à venir, il faudra mettre des accents supplémentaires, pour venir à bout de la période transitoire qui durera jusqu'en 2005/2007.