



Faits concernant le premier rapport sur le transfert

Situation initiale:

Transférer la plus grande part du trafic marchandises transalpin de la route vers le rail constitue l'objectif principal de la politique suisse des transports. La RPLP, la modernisation de l'infrastructure ferroviaire (NLFA) et la réforme des chemins de fer sont des instruments ad hoc. Toutefois, ils ne peuvent déployer tous leurs effets que si les tunnels de base sont opérationnels (Lötschberg 2006/07, Gothard 2013/14). De même, le montant complet de la RPLP (325 francs en moyenne) ne peut être perçu que lorsque le nouveau tunnel de base du Lötschberg sera en service.

Afin que le transfert sur le rail commence le plus vite possible, le Parlement a adopté une loi sur le transfert du trafic assortie de mesures d'accompagnement. La loi est en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2001. Un groupe de projet « Suivi des mesures d'accompagnement » (SMA) est institué afin que les mesures puissent être évaluées quant à leur efficacité.

Mesures d'accompagnement

Celles-ci agissent aux niveaux suivants:

- Les prescriptions sur la circulation seront appliquées systématiquement aux camions à l'aide de:
 - contrôles renforcés sur les poids lourds
 - la garantie de la mise en œuvre des prescriptions sur le travail des camionneurs
 - la gestion du trafic lourd destinée à assurer la fluidité du trafic
- Conditions-cadres améliorées pour le transport ferroviaire des marchandises et amélioration de la productivité des chemins de fer à l'aide de:
 - la nouvelle fixation des indemnités (commande des prestations avec indemnisation des coûts non couverts)
 - rabais sur les prix des sillons (réduction de ces prix pour le transport ferroviaire des marchandises)
 - une participation financière aux terminaux pour le trafic combiné
 - du remboursement forfaitaire de la RPLP pour le trafic d'apport aux terminaux de chargement
 - la promotion du transport ferroviaire des marchandises sur le plan international
 - la réalisation rapide du tunnel de base du Lötschberg (2007)
 - l'amélioration de la productivité de l'infrastructure et de l'exploitation ferroviaires

Financement des mesures

De 2000 à 2010, la somme mise à disposition pour financer les mesures d'accompagnement (indemnités et rabais sur le prix des sillons) sera plafonnée à 2,85 milliards de francs, ce qui, sur 11 ans, correspond à 259 millions par année.

Objectifs du transfert

- Objectif 1: Briser la croissance du transport routier des marchandises
Objectif 2: Stabilisation au niveau du volume du trafic lourd en l'an 2000, soit à 1,4 million de camions par année
Objectif 3: Diminution progressive du nombre des trajets de camions à travers les Alpes et déplacement du trafic lourd sur le rail
Objectif 4: En 2009 (deux années après l'ouverture du tunnel de base du Lötschberg), le nombre des camions* traversant les Alpes par la route ne doit pas dépasser 650'000.

Graphique:

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

(*Ce qui est déterminant, ce n'est pas le pourcentage du rail ou de la route dans tout le trafic marchandises, mais uniquement le nombre des camions **traversant les Alpes**.)

Evolution du trafic ferroviaire transalpin:

Le rail s'est développé dans les trois secteurs.

- 2001: 56'508 LKW camions ont été transportés par la chaussée roulante (+5,5 % par rapport à 2000)
- 2001: 462'045 envois ont été acheminés par le trafic combiné non accompagné (+ 1,7 %)
- Dans le trafic par wagons complets, le nombre des tonnes nettes a atteint 11,1 millions de tonnes nettes (+5 %).

Evolution du trafic routier:

En 2001, le nombre des camions ayant traversé les Alpes a baissé de 33'000 unités par rapport à l'année dernière (- 2.4 %). Toutefois, le tunnel routier du Gothard a été fermé pendant deux mois. Même si ce tunnel était resté ouvert, la croissance du trafic lourd, estimé pour toute l'année 2001, se serait affaiblie. La croissance a été uniquement de 3 % (+43'000 camions, alors qu'elle était de 7 % en l'an 2000).

On remarque la tendance suivante : il y a plus de camions lourds/chargés et moins de camions petits/vides. Cela signifie que la combinaison de la limite de poids et de la RPLP porte ses fruits : le taux de remplissage augmente et le déroulement du transport s'améliore. En d'autres termes, il y a moins de camions.