



RAPPORT DU CONSEIL FÉDÉRAL

Rapport sur le transfert du trafic de décembre 2011

Rapport sur le transfert juillet 2009 – juin 2011



A2 au sud d'Amsteg Photo : Theodor Stalder (Thema Fotografie GmbH)

Table des matières

Management Summary	5
<i>Evolution des transports et atteintes à l'environnement</i>	5
<i>Instruments de transfert et mesures d'appoint</i>	5
<i>Future politique de transfert: faisabilité et propositions de mesures supplémentaires</i>	6
<i>Réponse aux interventions parlementaires</i>	8
1 Introduction	9
1.1 <i>Point de la situation</i>	9
1.2 <i>Reconnaissance précoce dans le suivi des mesures d'accompagnement (SMA)</i>	10
2 Evolution des transports	11
2.1 <i>Evolution du trafic marchandises à travers les Alpes</i>	11
2.1.1 <i>Courses de poids lourds à travers les Alpes</i>	11
2.1.2 <i>Evolution du trafic marchandises ferroviaire à travers les Alpes</i>	18
2.1.3 <i>Evolution de la quantité totale de marchandises passant par les Alpes suisses</i>	21
2.2 <i>Evolution des transports en 2011 : comportement du trafic transalpin après la crise</i>	24
2.2.1 <i>Vue d'ensemble du trafic marchandises transalpin au 1^{er} semestre 2011</i>	24
2.2.2 <i>Trafic marchandises transalpin par la route au 1^{er} semestre 2011</i>	25
2.2.3 <i>Trafic marchandises transalpin par le rail au 1^{er} semestre 2011</i>	26
2.2.4 <i>Répartition modale au 1^{er} semestre 2011</i>	27
2.3 <i>Evolution de référence du trafic marchandises transalpin</i>	28
2.3.1 <i>Comment le trafic marchandises transalpin aurait-il évolué sans la politique de transfert ?</i>	28
2.3.2 <i>Résultats de l'évolution de référence dans le trafic marchandises transalpin</i>	29
2.4 <i>Interprétation de l'évolution du débit de circulation</i>	30
2.4.1 <i>Interprétation générale</i>	30
2.4.2 <i>Evolution conjoncturelle</i>	30
2.4.3 <i>Evolution des taux de change</i>	32
2.4.4 <i>Evolution tarifaire du transport de marchandises</i>	33
2.4.5 <i>Evolution du rail : TWC, TCNA et chaussée roulante</i>	38
2.5 <i>Résumé de l'évolution des transports</i>	40
3 Suivi environnemental	42
3.1 <i>Mandat</i>	42
3.2 <i>Aperçu</i>	42
3.2.1 <i>Pollution de l'air le long des autoroutes A2 (Saint-Gothard) et A13 (San Bernardino)</i>	42
3.2.2 <i>Nuisances sonores le long des autoroutes A2 (Saint-Gothard) et A13 (San Bernardino)</i>	45
3.2.3 <i>Nuisances sonores le long des voies ferrées du Saint-Gothard et du Loetschberg</i>	46
3.3 <i>Mesures potentielles visant à réduire la pollution atmosphérique et les nuisances sonores dues au trafic</i>	49
3.4 <i>Effets de la politique de transfert sur l'environnement</i>	51
3.4.1 <i>Objectif</i>	51
3.4.2 <i>Méthodologie du bilan environnemental</i>	51
3.4.3 <i>Effets sur les émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre</i>	54

3.4.4 Conclusion.....	54
4 Etat d'avancement de la mise en œuvre des instruments de transfert.....	55
4.1 <i>Aperçu du concept de transfert de la loi sur le transfert du transport de marchandises (LTTM)</i>	55
4.2 <i>NLFA (modernisation de l'infrastructure ferroviaire)</i>	56
4.2.1 Avancement de la mise en œuvre	56
4.2.2 Pertinence de la NLFA pour le processus de transfert	57
4.3 <i>Redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP)</i>	58
4.3.1 Avancement de la mise en œuvre	58
4.3.2 Pertinence pour le processus de transfert	60
4.4 <i>Réforme des chemins de fer : libéralisation du marché du trafic marchandises ferroviaire</i>	61
4.4.1 Avancement de la mise en œuvre	61
4.4.2 Pertinence pour le processus de transfert	62
4.4.3 Evolution des parts de marché et de la situation de marché	63
4.5 <i>Résumé : état, mise en œuvre et effet des instruments de transfert</i>	64
5 Avancement de la mise en œuvre des mesures d'appoint.....	66
5.1 <i>Moyens financiers</i>	66
5.2 <i>Commandes en transport combiné : TCNA et CR</i>	68
5.2.1 Avancement de la mise en œuvre	68
5.2.2 Mesures prises en réaction à la vigueur du franc	70
5.2.3 CR: mise au concours, négociations	72
5.2.4 Suivi de la qualité du transport combiné transalpin	74
5.3 <i>Promotion des investissements en faveur du transport combiné (investissements dans les terminaux)</i>	76
5.4 <i>Intensification des contrôles du trafic lourd</i>	78
5.5 <i>Résumé des mesures d'appoint au transfert</i>	79
6 Evolution des conditions-cadre et des tendances en matière de trafic marchandises.....	81
6.1 <i>Prix du sillon en Suisse</i>	81
6.2 <i>Evolution des capacités ferroviaires sur les axes nord-sud</i>	83
6.2.1 Utilisation des capacités ferroviaires le long des axes nord-sud.....	84
6.2.2 Restrictions d'accès à l'infrastructure	88
6.2.3 Développement de l'infrastructure ferroviaire (ZEB), aménagement des lignes d'accès à la NLFA pour le trafic marchandises, en particulier accélération des projets déjà approuvés dans le cadre de ZEB 1.....	89
6.2.4 Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF).....	90
6.2.5 Voies d'accès à l'étranger.....	91
6.2.6 ETCS sur le corridor nord-sud	93
6.2.7 Formalités douanières sur le corridor nord-sud	94
6.2.8 Perfectionnement de la conception des corridors en fret ferroviaire européen.....	95
6.3 <i>Perfectionnement des instruments de gestion du trafic lourd : résultats des travaux et des vérifications du Suivi de Zurich</i>	98
6.4 <i>Perfectionnement de la promotion du transport combiné</i>	99
6.4.1 Possibilités de différenciation de l'encouragement financier du TCNA.....	99

6.4.2	Résultats d'une étude sur les tendances et les innovations en transport combiné.....	100
6.4.3	Utilisation de matériel roulant novateur dans le transport combiné à travers les Alpes.....	101
6.5	<i>Conditions-cadre dans les pays voisins, dans les régions de provenance et celles de destination du trafic transalpin.....</i>	<i>104</i>
6.5.1	Péage en Europe : directive sur l'eurovignette.....	104
6.5.2	Péage en Allemagne.....	105
6.5.3	Péage et régime de la circulation routière en Autriche.....	106
6.5.4	Péage en France.....	108
6.5.5	Péage aux tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus.....	108
6.5.6	Péage en Italie (pedaggio).....	108
6.6	<i>Elaboration d'une conception globale de promotion du fret ferroviaire sur tout le territoire suisse (Mo. CTT-E 10.3881).....</i>	<i>109</i>
7	La future politique de transfert de la Suisse, les chances et les risques du processus de transfert.....	110
7.1	<i>Direction et itinéraire de transfert selon la loi sur le transfert du transport de marchandises.....</i>	<i>110</i>
7.2	<i>Analyse et perfectionnement du futur processus de transfert.....</i>	<i>111</i>
7.2.1	Conclusions de la période étudiée 2009 – 2011.....	111
7.2.2	Pertinence de la NLFA pour la réalisation de l'objectif de transfert : analyse du potentiel de la mise en exploitation du tunnel de base du Saint-Gothard et d'une éventuelle réalisation d'un corridor de 4-mètres de hauteur aux angles sur l'axe du Saint-Gothard.....	112
7.2.3	« Dialogues sur le report modal » avec les milieux intéressés.....	115
7.2.4	Potentiel de la politique de transfert dans l'évolution du contexte.....	115
7.3	<i>Non-réalisation de l'objectif intermédiaire 2011.....</i>	<i>117</i>
7.4	<i>Non-réalisation de l'objectif de transfert 2018.....</i>	<i>118</i>
7.4.1	Non-réalisation avec les mesures décidées et déjà mises en œuvre.....	118
7.4.2	Non-réalisation dans le cadre de la Constitution et des conventions internationales.....	118
7.5	<i>Propositions pour de nouvelles mesures de soutien du processus de transfert.....</i>	<i>122</i>
7.5.1	Exécution du mandat de négociation d'une bourse du transit alpin concertée au niveau international, évolution d'autres instruments de gestion du trafic lourd.....	122
7.5.2	Perfectionnement du régime de la redevance pour le trafic lourd transalpin (RPLP et alternatives).....	123
7.5.3	Corridor de 4 m de hauteur aux angles : aménagement du profil des lignes d'accès au tunnel de base du Saint-Gothard.....	128
7.5.4	Prorogation du plafond des dépenses pour la promotion du trafic marchandises ferroviaire transalpin.....	131
7.5.5	Durcissement des prescriptions relatives au transport de marchandises dangereuses.....	133
7.5.6	Capacité des terminaux : perfectionnement de la carte des terminaux, notamment au sud des Alpes.....	134
7.5.7	Produits innovants et chaussée roulante.....	137
7.6	<i>Orientation de la politique de transfert dans la prochaine période (2011 – 2013) : nécessité d'un vaste débat sur l'avenir de la politique de transfert.....</i>	<i>137</i>
Annexe	139
	Répertoire des illustrations.....	139
	Répertoire des tableaux :.....	141
	Liste des relations de trafic marchandises transalpin commandées en 2011.....	142

Management Summary

Evolution des transports et atteintes à l'environnement

Le transport de marchandises à travers les Alpes a été marqué par deux évolutions totalement contradictoires durant la période sous revue (juillet 2009 – juin 2011). En effet, le trafic global s'est contracté de 14 % en 2009, année de la crise financière et économique, le rail accusant alors une baisse nettement plus forte (-18 %) que la route (-7 %). La part du rail en Suisse a par conséquent reculé à 61 %, atteignant ainsi son plus bas niveau depuis que les données sur le trafic transalpin de marchandises font l'objet d'une collecte systématique.

En revanche, au cours de l'année 2010 et du 1^{er} semestre 2011, une croissance particulièrement dynamique a été enregistrée, notamment au niveau du rail. Si le volume total du trafic a progressé de 12,2 % en 2010, le trafic marchandises ferroviaire a lui gagné 15 %, soit une croissance deux fois plus élevée que celle du trafic routier (7 %). Dès lors, la part du rail était remontée à 63 % à fin 2010. Le premier semestre 2011 est resté sous le signe de la croissance, tant pour le rail que pour la route, même si la dynamique a quelque peu ralenti (rail : +13 %, route : +5 %). A la mi-2011, la part du rail dépassait donc à nouveau les 64 %.

D'ici à la fin 2011, le nombre de courses transalpines de véhicules lourds par la route devrait dès lors avoisiner 1,25-1,27 million. En ce qui concerne le rail, l'évolution au premier semestre 2011 laisse présager un résultat record en matière de trafic marchandises à travers les Alpes. Si la tendance se confirme jusqu'à la fin de l'année, la barre des 26 millions de tonnes de marchandises transportées sur les deux axes ferroviaires suisses sera atteinte pour la première fois.

Les polluants, qu'il s'agisse des oxydes d'azote ou des particules fines (PM10), émis le long des axes de transit ont légèrement diminué ces dernières années. Pour autant, les valeurs limites en matière de NO₂ et de particules fines sont généralement dépassées le long de l'A2 (axe du Saint-Gothard), très fréquentée, et respectées le long de l'A13 (San Bernardino), où le trafic est moindre. On observe en outre une légère augmentation des nuisances sonores imputables à la route le long des axes de transit, alors que celles imputables au trafic ferroviaire se sont quelque peu réduites.

Instruments de transfert et mesures d'appoint

Le rapport montre que les instruments de transfert adoptés et largement appliqués – NLFA, RPLP et réforme des chemins de fer – continuent à déployer leurs effets. Ils contribuent à stabiliser le nombre de poids lourds circulant à travers les Alpes et à maintenir une part de marché élevée du rail dans le transport marchandises transalpin. Sans les instruments et les mesures d'ores et déjà mis en œuvre, 600'000 camions supplémentaires franchiraient les Alpes chaque année. Il ressort clairement du présent rapport qu'aucun potentiel de transfert supplémentaire n'est à attendre de la RPLP et de la réforme des chemins de fer dans leur forme actuelle. Seules l'ouverture du tunnel de base du Saint-

Gothard, suivie de celle du tunnel de base du Ceneri, permettront de donner un coup d'accélérateur au transfert.

Les diverses mesures d'appoint touchant à la route et au rail interviennent à différents stades de la chaîne de création de valeur du trafic marchandises. La quasi-totalité d'entre elles ont été ajustées durant la dernière période de rapport, ce qui a permis, selon les cas, de contribuer à une amélioration des capacités et de la qualité et à une rationalisation de l'exploitation du trafic ferroviaire ainsi qu'à une intensification de l'activité de contrôle dans le trafic routier. Dans le même temps, force est de constater que si les diverses mesures – au même titre que les instruments centraux de transfert – se révèlent efficaces et constituent un élément-charnière du concept élaboré pour servir la politique de transfert, elles ne sont pas susceptibles de générer de nouvelles impulsions et incitations au transfert. Un état de fait notamment imputable aux évolutions observées dans l'espace européen.

Future politique de transfert: faisabilité et propositions de mesures supplémentaires

A travers le présent rapport, le Conseil fédéral formule les observations suivantes :

- l'objectif intermédiaire d'un million de courses transalpines sur l'année 2011 ne sera pas atteint. Et, vu l'évolution du contexte, il est peu probable qu'il puisse l'être ces prochaines années sans mesures supplémentaires.
- L'objectif de transfert fixé à 650'000 courses transalpines d'ici à 2018 (deux ans après l'ouverture du TBG) ne pourra être atteint au moyen des mesures adoptées et mises en œuvre.
- Même des mesures supplémentaires conçues dans le cadre des dispositions constitutionnelles et des accords internationaux en vigueur ne suffiraient pas à garantir la réalisation de l'objectif de transfert de 650'000 cours transalpines d'ici à 2018.

Le Conseil fédéral justifie ces observations comme suit :

- Les récentes analyses relatives à la mise en service de la NLFA montrent que celle-ci est porteuse d'un potentiel de transfert certes important, mais qui ne permettra dans le meilleur des scénarios que de stabiliser le nombre de courses de poids lourds à travers les Alpes à leur niveau actuel.
- Les récents développements constatés en Europe ne sont pas de nature à soutenir le processus de transfert engagé en Suisse, ce qui limite également l'efficacité des instruments et des mesures en place. Entre autres développements, il convient de citer l'évolution de la fiscalité routière (décisions relatives à la directive « eurovignette ») et le coup d'arrêt porté au renouvellement de l'infrastructure ferroviaire par la crise financière qui sévit dans toute l'Union.

La Constitution fédérale et les accords internationaux en vigueur ne laissent, aux yeux du Conseil fédéral, aucune marge permettant de prendre des mesures susceptibles de garantir la réalisation de l'objectif de transfert. Pour créer de nouvelles impulsions en faveur du transfert, il faudrait en effet relever encore les redevances appliquées au transport routier de marchandises. Or, une telle augmentation serait contraire au principe de couverture des coûts énoncé à l'art. 85 de la Constitution

fédérale et à la réglementation des redevances définie à l'art. 40 de l'Accord sur les transports terrestres (ATT), voire à d'autres principes prévus par le même accord.

Parallèlement, les infrastructures ferroviaires – étrangères notamment – devraient être modernisées afin d'accroître les capacités disponibles et d'ouvrir la voie à des gains de productivité. Or la Suisse n'a aucune prise sur le développement infrastructurel hors de ses frontières, en particulier en ce qui concerne les voies d'accès en Allemagne et en Italie et les capacités des terminaux situés en Italie du Nord. La Suisse ne dispose d'aucun moyen de sanction susceptible d'entraîner une accélération de ces chantiers.

Le Conseil fédéral conserve le mandat de négocier des accords internationaux relatifs à la bourse du transit alpin. A l'heure actuelle, il ne voit toutefois aucune possibilité de conclure des accords internationaux portant sur l'introduction d'une bourse du transit alpin ou d'autres instruments de gestion du trafic poids lourds car cet instrument peine à trouver grâce aux yeux des pays voisins.

Dans le présent rapport sur le transfert, le Conseil fédéral propose au Parlement des mesures supplémentaires et prépare leur transposition dans le processus politique. Ces mesures ne pourront toutefois apporter qu'une maigre contribution au transfert car elles restent dans le cadre de la Constitution et des accords internationaux. De plus, une partie de leurs effets ne se fera sentir qu'après 2018. Concrètement, les mesures proposées sont les suivantes :

- construction et financement d'un corridor de 4 mètres pour le trafic marchandises sur l'axe du Saint-Gothard (un message à cet effet sera soumis en 2012) ;
- mise à profit de la marge de manœuvre offerte par l'ATT en matière de fixation des tarifs applicables au trafic lourd à travers les Alpes (le cas échéant, présentation d'un message avec le rapport sur le transfert 2013) ;
- prorogation du plafond de dépenses' alloué à la promotion du trafic marchandises ferroviaire (présentation d'un message avec le rapport sur le transfert 2013) ;
- augmentation de la capacité des terminaux au sud des Alpes via une planification coordonnée des capacités et l'étude de sites au Tessin qui serviraient temporairement de solutions de repli.

Considérant que l'objectif de transfert est irréalisable, le Conseil fédéral estime indispensable d'ouvrir un large débat politique sur la politique de transfert.

- Le Conseil fédéral réitère son soutien à la politique de transfert et aux objectifs ambitieux en la matière. Pour autant, ceux-ci doivent être réalistes et s'appuyer sur des mesures opérantes. Il y a dès lors lieu d'adapter l'objectif quantitatif et/ou de prendre des mesures supplémentaires.
- Le Conseil fédéral reconnaît l'existence de champs de tension dans la mesure où une correction de l'objectif pourrait – mais ce n'est pas une fatalité – être contraire au mandat constitutionnel en matière de transfert et où des mesures supplémentaires vont à l'encontre d'autres dispositions ancrées dans la Constitution et dans des accords internationaux.
- Le Conseil fédéral est convaincu que les instruments et mesures adoptés jusqu'ici doivent être conservés, car ils témoignent de la détermination suisse à concrétiser le transfert de la route au rail.

Réponse aux interventions parlementaires

Via le présent rapport sur le transfert, le Conseil fédéral apporte une réponse aux interventions parlementaires suivantes :

- *Motion 10.3010 CTT-CE, Transfert du transport de marchandises. Pour une réduction par étapes du trafic des poids lourds à travers les Alpes*
- *Postulat 10.3325 Schmidt Roberto, Transfert de la route au rail. Donner la priorité au transport de marchandises dangereuses*
- *Postulat 10.3893 CTT-CN, Développement de l'axe ferroviaire nord-sud d'ici l'ouverture du tunnel de base du Gothard*
- *Postulat 11.3490 Savary Géraldine, Les camions par le rail. On peut faire mieux!*

1 Introduction

1.1 Point de la situation

Le transfert du trafic marchandises lourd de la route au rail est l'une des principales préoccupations de la politique suisse des transports. Le peuple suisse, en approuvant l'article constitutionnel sur la protection des Alpes (art. 84 de la Constitution fédérale), a exprimé clairement sa volonté de transférer dans toute la mesure du possible le trafic marchandises lourd transalpin de la route au rail. Il a confirmé sa résolution lors de votations ultérieures. Le Parlement, par ses décisions sur la loi sur le transfert du trafic (1999) et sur le projet de législation concernant le trafic marchandises (2008), a adopté des lois d'exécution de l'article constitutionnel sur la protection des Alpes. La loi sur le transfert du transport de marchandises (LTTM, RS 740.1), qui fait partie intégrante du projet de législation concernant le trafic marchandises, est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2010.

Le présent rapport sur le transfert est le premier établi conformément à la LTTM. Il est désormais soumis à l'Assemblée fédérale, et non plus aux commissions parlementaires compétentes. En vertu de l'art. 4, al. 2, LTTM, le Conseil fédéral rédige tous les deux ans à l'intention du Parlement un rapport sur le transfert dans lequel il rend compte de l'efficacité des mesures et de l'état du transfert. Il y trace par ailleurs les grandes lignes des prochaines étapes concernant la mise en œuvre de la politique suisse de transfert. Il y formule en outre, conformément à l'art. 4, al. 2, LTTM, des propositions portant sur les objectifs intermédiaires et les mesures à prendre.

Le présent rapport doit par conséquent comporter des indications sur l'évaluation des mesures mises en œuvre jusqu'ici, sur les objectifs pour la période suivante et sur la marche à suivre afin d'atteindre aussi vite que possible l'objectif de transfert. Il s'inscrit dans la lignée d'une série de rapports qui ont été soumis tous les deux ans – en vertu de la loi sur le transfert du trafic – aux commissions parlementaires compétentes dans le cadre du contrôle de l'efficacité. Le premier rapport sur le transfert a été adopté par le Conseil fédéral le 27 mars 2002 avant d'être examiné par les commissions parlementaires compétentes. Le deuxième rapport montrait l'état du transfert au 30 juin 2004 ; il portait sur les années 2002 et 2003 et sur le premier semestre 2004. Il a également été traité dans les commissions ainsi qu'en Assemblée plénière du Conseil des Etats. Le message sur le projet de législation concernant le trafic marchandises du 8 juin 2007 contenait le rapport pour la période 2004 à 2006. Le troisième rapport portait sur la période de 2007 au 30 juin 2009. Il s'agissait du dernier rapport sur le transfert relevant du régime de la loi sur le transfert du trafic.

Le présent rapport, qui porte sur la période allant de juillet 2009 à juin 2011, reprend la structure des rapports précédents. Il tient compte des analyses et connaissances sans cesse réexaminées sur le trafic marchandises à travers les Alpes. La pondération entre la partie rétrospective et celle consacrée aux évolutions attendues tend à accorder une place accrue à la seconde. Le Conseil fédéral se sent notamment le devoir de fournir des informations détaillées sur la faisabilité des objectifs fixés quant à la politique suisse de transfert, sur l'efficacité à attendre des instruments et mesures existants et sur le potentiel que recèlent des mesures supplémentaires.

1.2 Reconnaissance précoce dans le suivi des mesures d'accompagnement (SMA)

Le Conseil fédéral a développé et mis en œuvre depuis plusieurs années un système de reconnaissance précoce qui assure une observation systématique de l'évolution du trafic marchandises transalpin et permet d'anticiper les risques pour le processus de transfert

Ce système comporte les éléments suivants :

- observation de l'évolution du trafic marchandises routier et ferroviaire transalpin ;
- détermination et comparaison des valeurs-cibles et effectives du trafic lourd transalpin ;
- suivi et évaluation de divers facteurs pertinents pour les transports (notamment les développements économiques et politiques en Suisse et dans les pays voisins).

Le système de reconnaissance précoce analyse les décisions de politique des transports et l'évolution des transports – dans la mesure où des données sont disponibles ou accessibles – en Suisse, en Italie, en Allemagne, en Autriche, aux Pays-Bas et en France.

Instrument de travail inhérent au projet, le système de suivi et de reconnaissance précoce fournit des bases à l'élaboration de mesures qui sont proposées au sein de l'organisation du projet «Suivi des mesures d'accompagnement» (SMA) Une organisation de projet interdépartementale sous la direction de l'Office fédéral des transports (OFT) vérifie continuellement l'efficacité des mesures d'accompagnement et engage si nécessaire des adaptations. L'organisation du projet SMA se compose de collaborateurs des offices impliqués (OFT, ARE, OFROU, AFD, OFS, OFEV).

2 Evolution des transports

2.1 Evolution du trafic marchandises à travers les Alpes

2.1.1 Courses de poids lourds à travers les Alpes

Par rapport à l'année de référence 2000 de la loi sur le transfert du trafic, le nombre de véhicules lourds ayant franchi les passages transalpins suisses a diminué de 10,5 % à fin 2010. Au cours de la période sous revue, à savoir de 2008 à 2010, un léger recul a été enregistré (-1,4 %).

Entre 2000 et 2006, le nombre de courses transalpines n'a cessé de diminuer (la baisse totale s'établissant à 15,9 %). Le net recul observé en 2002 (qui a été suivi d'un rebond en 2003) est à mettre sur le compte de l'incendie qui a ravagé le tunnel routier du Gothard et des limitations de capacités qui en ont découlé l'année d'après. De 2006 à 2008, une forte augmentation (+8,0 %) a encore été enregistrée, mais la crise économique et financière qui a éclaté à l'échelle mondiale au 4^e trimestre 2008 s'est traduite par un recul de 7,4 % en 2009. La reprise conjoncturelle à l'issue de la crise financière a donné lieu à une hausse non négligeable des courses transalpines en 2010 (+6,5 %). Dans l'ensemble, le nombre de courses est à présent inférieur de 150'000 à celui de l'année de référence 2000.

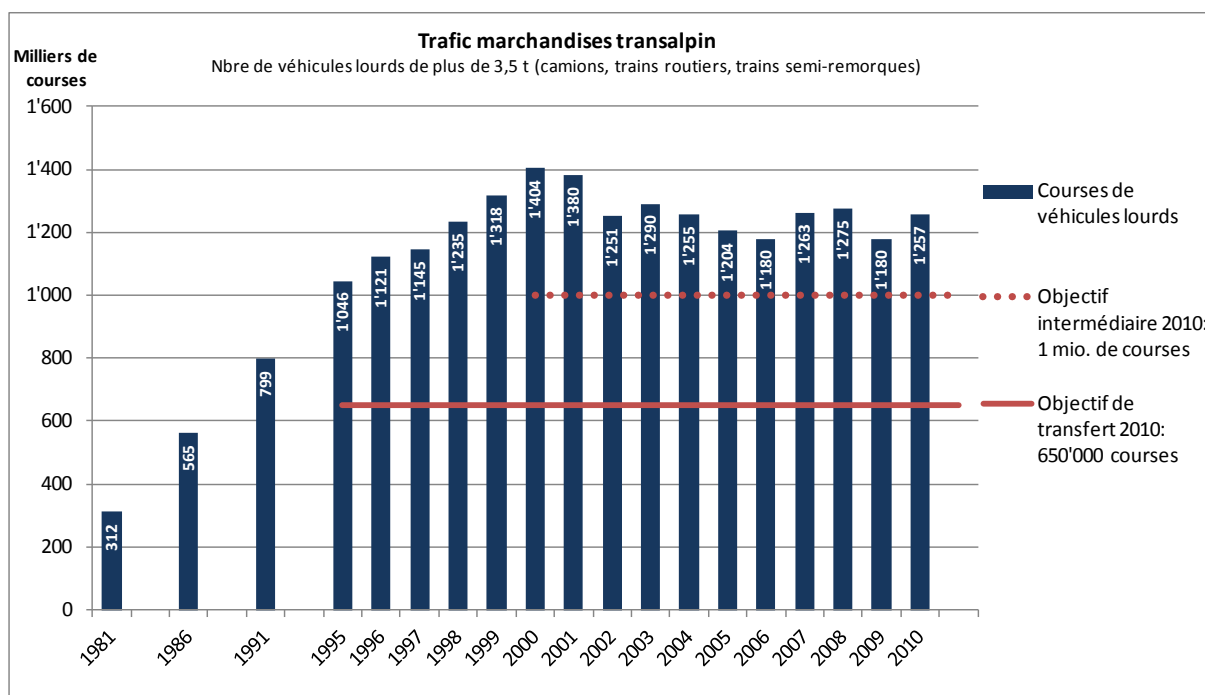


Figure 1: Evolution des courses de trafic marchandises à travers les Alpes de 1981 à 2010

Vue d'ensemble des axes routiers

Le Saint-Gothard est de loin le principal passage routier, avec une part d'environ 75 % en 2010. Il n'a affiché une part inférieure à 75 % qu'en 2001-2002 (incendie et travaux de réfection) et en 2006 (chu-

te de rochers à Gurtellen). Durant l'année de la crise financière, lorsque le trafic avait chuté de 7,4 % dans l'ensemble de la Suisse, le Saint-Gothard avait accusé le plus fort recul absolu (-73'000 courses de poids lourds). Le San Bernardino est le deuxième plus important passage suisse et devient l'itinéraire privilégié en cas de fermeture du Saint-Gothard (voir 2001-2002 et 2006).

1000 véh./an	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	08->09	2009	09->10	2010
Saint-Gothard	1187	967	859	1003	968	925	856	963	973	-7,5%	900	+4,8%	943
San Bernardino	138	275	205	144	155	150	185	162	163	+1,4%	166	+12,4%	186
Simplon	27	76	98	72	68	73	82	82	82	-16,4%	68	+15,9%	79
Gd-St-Bernard	52	62	89	71	66	56	58	55	57	-19,6%	46	+5,0%	48
CH (Total)	1404	1380	1251	1290	1256	1204	1180	1263	1275	-7,4%	1180	+6,5%	1257

Tableau 1: Nombre de courses transalpines via la Suisse, par passage

Part en %	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Saint-Gothard	85%	70%	69%	78%	77%	77%	72%	76%	76%	76%	75%
San Bernardino	10%	20%	16%	11%	12%	12%	16%	13%	13%	14%	15%
Simplon	2%	6%	8%	6%	5%	6%	7%	7%	6%	6%	6%
Gd-St-Bernard	4%	4%	7%	6%	5%	5%	5%	4%	4%	4%	4%

Tableau 2: Parts des passages alpins dans le transport de marchandises par la route

Catégorie et immatriculation des véhicules

La part des trains semi-remorques s'est accrue du fait du relèvement de la limite de poids de 28 t à 34 t en 2001, passant en l'espace de deux ans de 47 à environ 60 %. Le relèvement de la limite à 40 t en 2005 n'a en revanche pas eu d'impact supplémentaire sur la répartition des types de véhicules traversant les Alpes. Depuis lors, la part des trains semi-remorques s'est maintenue chaque année autour de 60 %, ce qui place cette catégorie de véhicules nettement en tête pour ce qui est du trafic marchandises transalpin. Du fait de leur charge utile supérieure (voir Figure 6), la part des trains semi-remorques est encore plus élevée si l'on se réfère à la charge transportée.

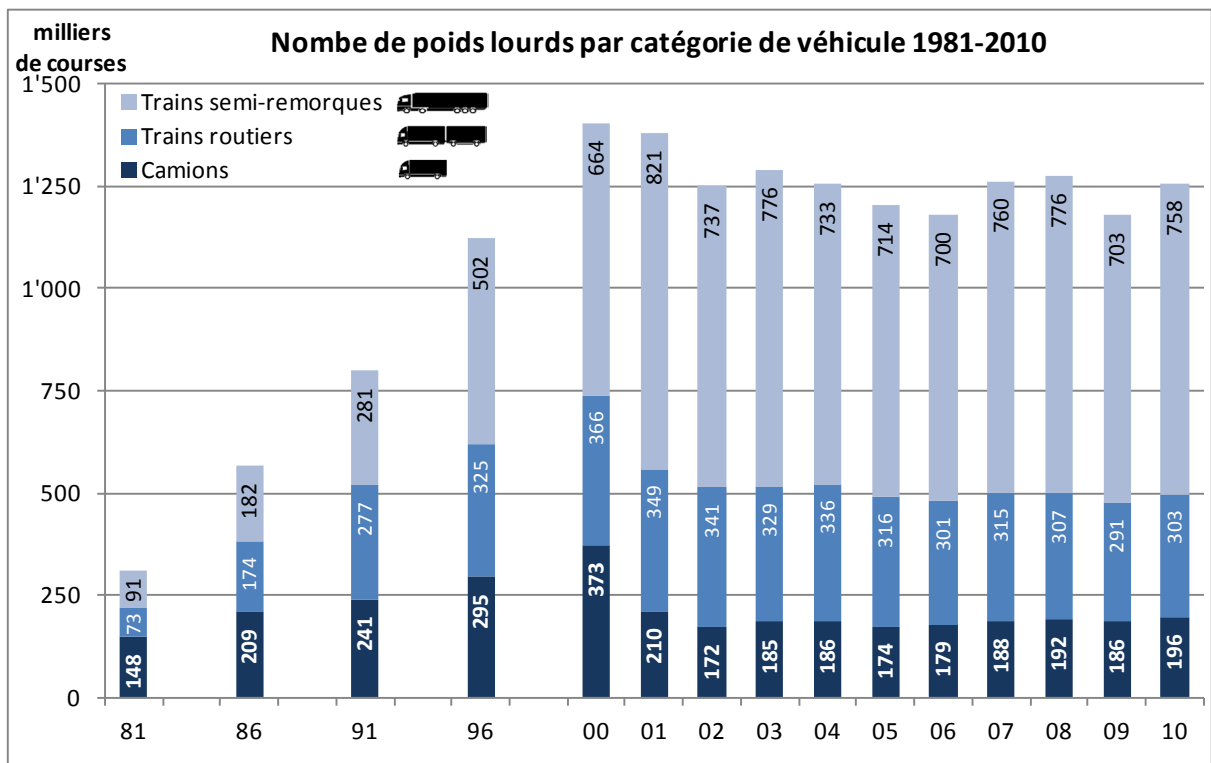


Figure 2: Evolution des courses de poids lourds à travers les Alpes par catégorie de véhicule 1981-2010

Entre le début des observations (1981) et 2002, la part des poids lourds étrangers s'est inscrite en hausse constante, passant de 49 à 75 % (voir Figure 3). Après une nette diminution en 2004 (-4 points de pourcentage), la part des véhicules étrangers s'est maintenue dans une fourchette allant de 69 à 71 %. En 2010, elle s'est établie à 71 %.

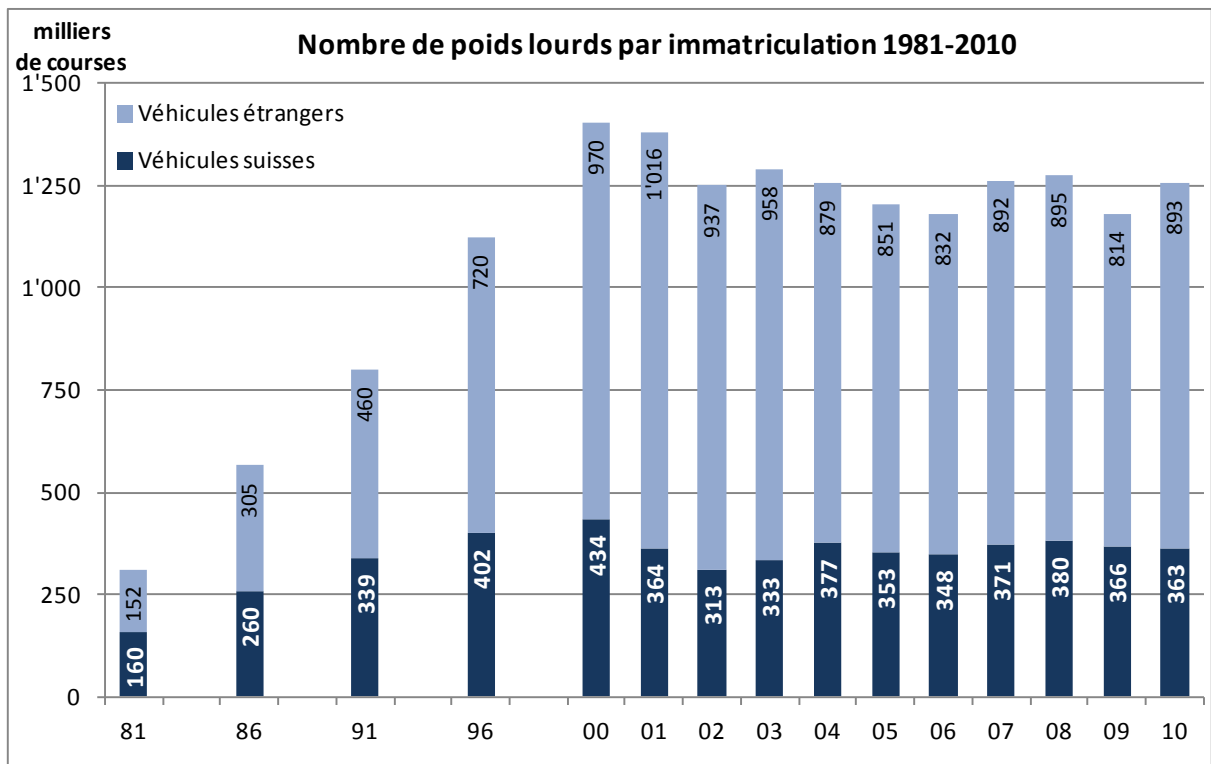


Figure 3: Evolution des courses de poids lourds à travers les Alpes par immatriculation 1981-2010

Route : trafic de transit et intérieur import/export

Durant la période sous revue, la part des courses de transit dans le trafic routier de marchandises à travers les Alpes a augmenté de 53 % en 2008 à 55 % en 2010. La part du transit n'avait été supérieure qu'en 2003 (59 %) et en 2004 (56 %).

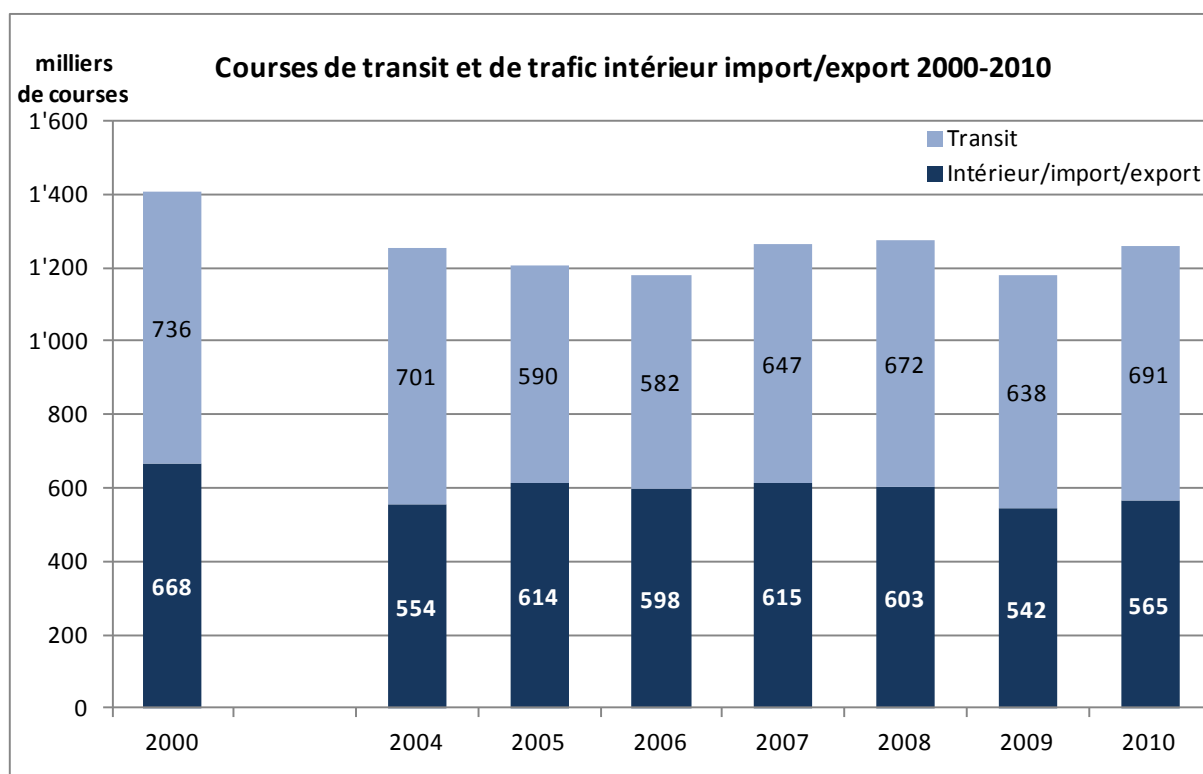


Figure 4: Evolution des courses de transit et de trafic intérieur import/export 2000-2010

Le tableau suivant détaille les parts des différents types de courses :

Part en %	2000	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Transit	52%	56%	49%	49%	51%	53%	54%	55%
Intérieur import/export	48%	44%	51%	51%	49%	47%	46%	45%

Tableau 3: Part des courses de transit et de trafic intérieur import/export sur l'ensemble des courses transalpines

Transport de marchandises dangereuses

Les transports de marchandises dangereuses dans le trafic lourd transalpin sont soumis à certaines charges régies par l'ordonnance du 29 novembre 2002 relative au transport des marchandises dangereuses par route (SDR ; RS 741.621)¹. Aucun transport de marchandises dangereuses ne doit en principe emprunter le tunnel du Grand-St-Bernard, le tunnel du St-Gothard et le tunnel du San Bernardino. Des dérogations sont néanmoins possibles pour le St-Gothard et le San Bernardino. Depuis 1999, les transports de marchandises dangereuses sont recensés, par sondage, via le comptage manuel des étiquettes orange de marchandises dangereuses. Cela permet à la fois d'obtenir un ordre de grandeur absolu de ces véhicules et d'observer l'évolution de ce trafic.

¹ Les transports de marchandises dangereuses ne peuvent circuler que sur autorisation à travers certains tunnels routiers précisément déterminés ou avec d'autres restrictions. Le transport transalpin de marchandises dangereuses sans autorisation spéciale ne peut donc passer que par le Simplon. Voir à ce sujet la réponse du Conseil fédéral à la motion Amherd : Interdire les camions dangereux sur les routes de montagne (n° 08.3008).

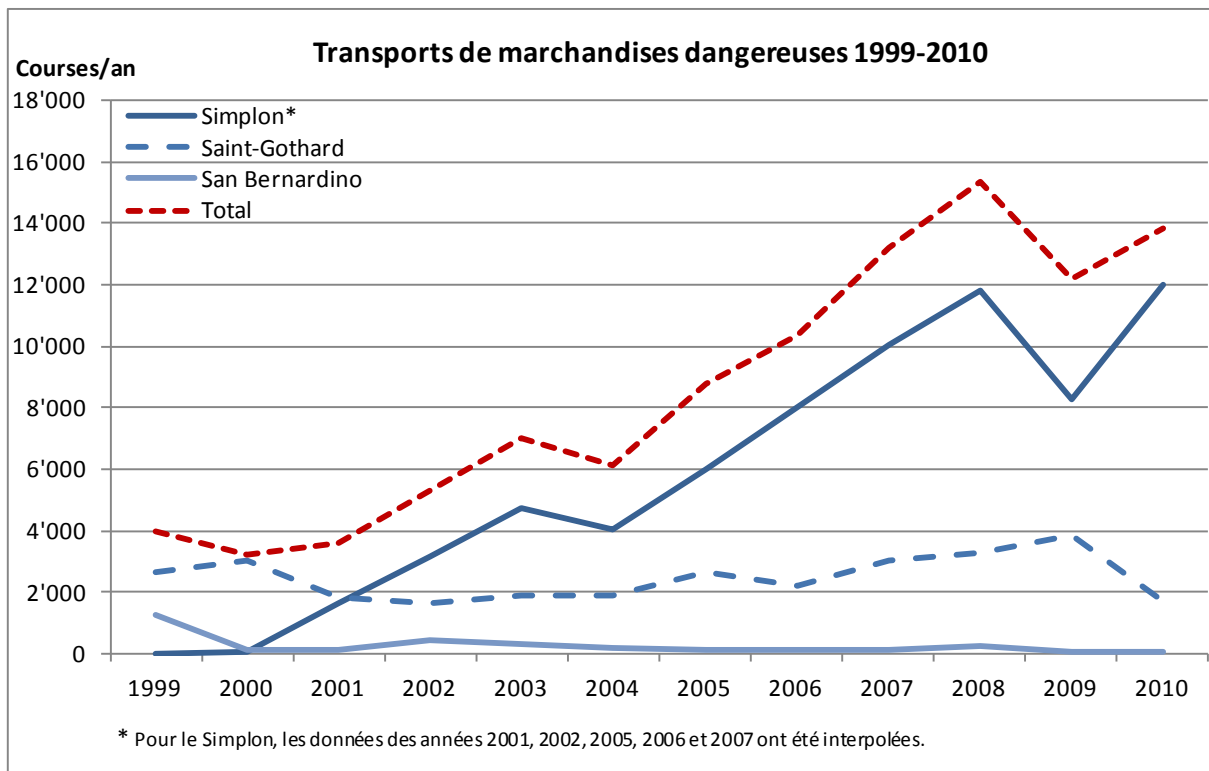


Figure 5: Evolution des transports de marchandises dangereuses sur les routes transalpines 2000-2010

Au Simplon, quelque 15 % des poids lourds transportaient des marchandises dangereuses en 2010, ce qui correspond à environ 12'000 véhicules par an. Quelque 1'700 véhicules transportant des marchandises dangereuses ont emprunté le St-Gothard en 2010, ce qui correspond à 0,18 % des poids lourds. Au San Bernardino, environ 75 véhicules étaient dans ce cas, soit 0,04 % des poids lourds.

Chargement des poids lourds

A l'aide des données de l'installation WIM² au tunnel du Saint-Gothard, on peut estimer le poids en charge moyen des véhicules marchandises lourds. Depuis la grande collecte de données de 2004, les chiffres ont été combinés au nombre de véhicules afin d'estimer la quantité de marchandises transportées par la route. Pour l'année 2009, cette extrapolation a donné des résultats provisoires. Grâce au dépouillement de la grande collecte de données 2009, nous disposons maintenant des quantités définitives. La série 2004 – 2009 a été interpolée sur cette base, ce qui explique la correction des quantités transportées par la route de 2005 à 2009.

Après l'augmentation de la limite de poids à 40 t (en 2001 pour certains contingents et en 2005 en général), le poids en charge moyen des véhicules marchandises lourds a, comme on pouvait s'y attendre, augmenté de 2004 à 2005. Alors que celui des camions restait pratiquement inchangé, celui des trains routiers a augmenté de 6 % en moyenne entre 2004 et 2005 et celui des trains semi-

² weigh-in-motion : mesure dynamique du poids

remorques d'environ 8 %. Depuis 2005, l'augmentation des poids en charge moyens s'est poursuivie. La croissance annuelle est toutefois nettement plus faible.

Par rapport à 2004, la dernière année avant l'augmentation générale de la limite de poids à 40 t, les poids en charge moyens des trains routiers et des trains semi-remorques ont respectivement augmenté de 3 % et 18 % en 2010. En valeur absolue, l'augmentation s'établit à +0,3t pour les trains routiers et à +2,2t pour les trains semi-remorques. Sur la même période, le poids en charge moyen des camions a diminué de 2 %, soit de 0,1 t.

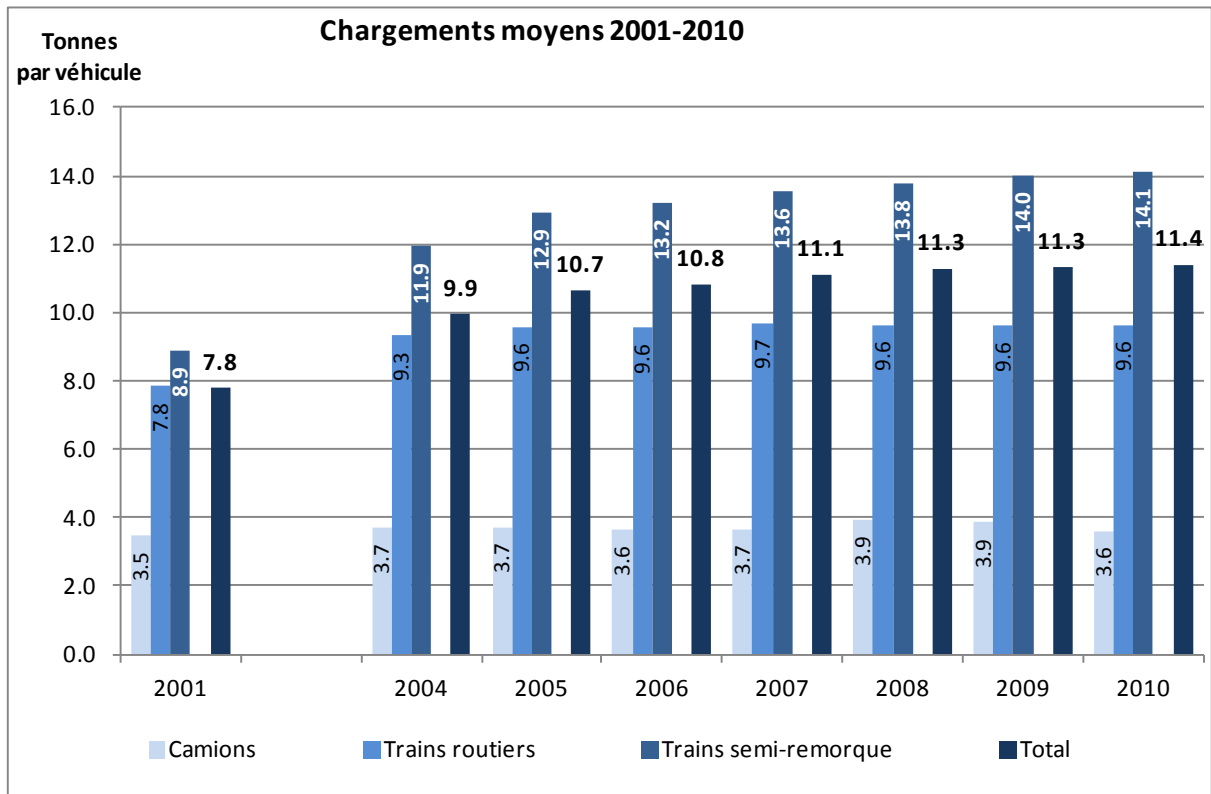


Figure 6: Evolution des poids en charge moyens 2001-2010

Camionnettes

On avait supposé que l'introduction de la RPLP en 2001 occasionnerait un transfert des véhicules marchandises lourds aux camionnettes. C'est pourquoi, depuis 2001, les camionnettes à pneus ou essieux jumelés sont recensées dans le comptage manuel par sondage.

Le nombre de camionnettes à pneus ou essieux jumelés a nettement diminué en 2009 par rapport à 2008 (-16 %), avant de repartir à la hausse en 2010 (+10 %). Par rapport à 2001, il s'inscrit en recul de 25 %. La part de ces camionnettes dans le trafic marchandises total (véhicules marchandises lourds et cette catégorie de camionnettes) oscille depuis 2001 entre 3,6 et 4,6 % (3,9 % durant l'année sous revue). Depuis 2001, aucun transfert des véhicules marchandises lourds aux camionnettes n'a donc été observé dans le trafic transalpin.

Evénements extraordinaires dans le trafic routier de marchandises

Au cours de la période 2009-2010, les événements extraordinaires ont été plutôt rares dans le trafic routier de marchandises. En 2009, 7 jours ont donné lieu au déclenchement de la phase rouge par suite de fortes chutes de neige en région alpine. S'ajoutent à cela quelques jours durant lesquels des passages ont dû être fermés pour une durée maximale d'un jour en raison d'intempéries ou de chute de rochers.

En 2010, la phase rouge n'a pas eu à être déclenchée, mais des fermetures de quelques heures ont été nécessaires sur plusieurs axes pour cause d'intempéries, d'éboulements et d'accidents. Des travaux ont par ailleurs sensiblement perturbé la circulation au col du Simplon au premier semestre 2010.

2.1.2 Evolution du trafic marchandises ferroviaire à travers les Alpes

Au cours de la période considérée, à savoir de 2008 à 2010, le trafic marchandises transalpin s'est inscrit en recul de 5,2 %. Cette évolution est due en grande partie à la crise économique et financière, dont les effets se sont fait sentir à partir du 3^e trimestre 2008 mais surtout durant l'année 2009. Dans l'ensemble, le trafic marchandises ferroviaire s'est replié de 17,9 % en 2009 pour rebondir de 15,4 % l'année suivante, ce qui l'a pratiquement ramené à son niveau d'avant la crise.

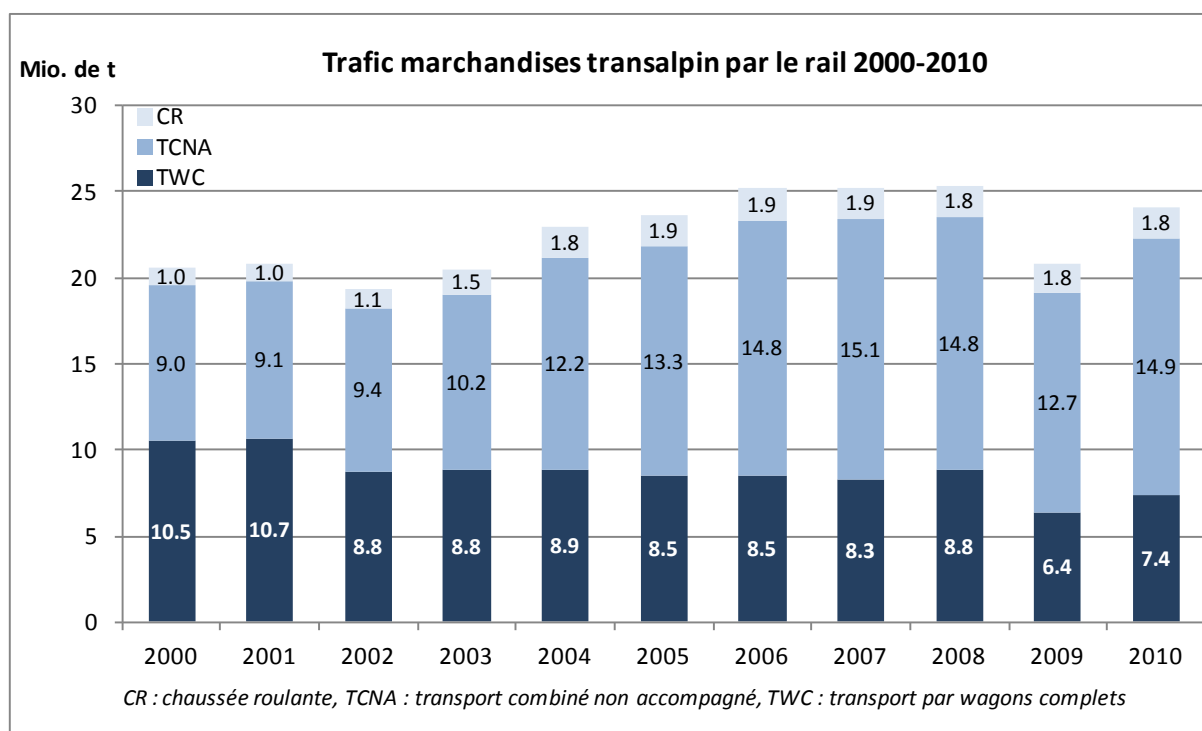


Figure 7 : Evolution du trafic marchandises ferroviaire à travers les Alpes 2000-2010 en millions de tonnes nettes-nettes³

Evolution du rail : TWC, TCNA et chaussée roulante

Durant la période sous revue, la part du transport combiné non accompagné (TCNA) s'est accrue de 4 points de pourcentage – au détriment du transport par wagons complets (TWC) – pour s'établir à 62 %. A l'issue de la période, le TWC n'affichait plus qu'une part de 31 % et confirmait ainsi sa tendance baissière. La part de la chaussée roulante est en revanche restée constante aux environs de 7-8 %.

Part des tonnes nettes-nettes en %	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Transport par wagons complets	51%	51%	45%	43%	39%	36%	34%	33%	35%	31%	31%
Transport combiné non accompagné	44%	44%	49%	50%	53%	56%	59%	60%	58%	61%	62%
Chaussée roulante	5%	5%	6%	7%	8%	8%	7%	7%	7%	8%	7%

Tableau 4: Part du TWC, du TCNA et de la CR dans le trafic marchandises ferroviaire en Suisse 2000-2010.

Rail : trafic de transit et intérieur import/export

La part du trafic de transit est nettement plus élevée sur le rail que sur la route en ce qui concerne le trafic marchandises transalpin. Elle s'est établie à 88,5 % en 2010 et s'est ainsi inscrite en légère

³ Tonnes nettes-nettes : poids des marchandises acheminées hors poids des conteneurs, caisses mobiles et semi-remorques dans le cas du TCNA ou hors poids des camions, remorques et semi-remorques dans le cas de la chaussée roulante.

hausse par rapport à 2008. En 2009, au plus fort de la crise économique et financière, elle avait reculé à 86,4 %.

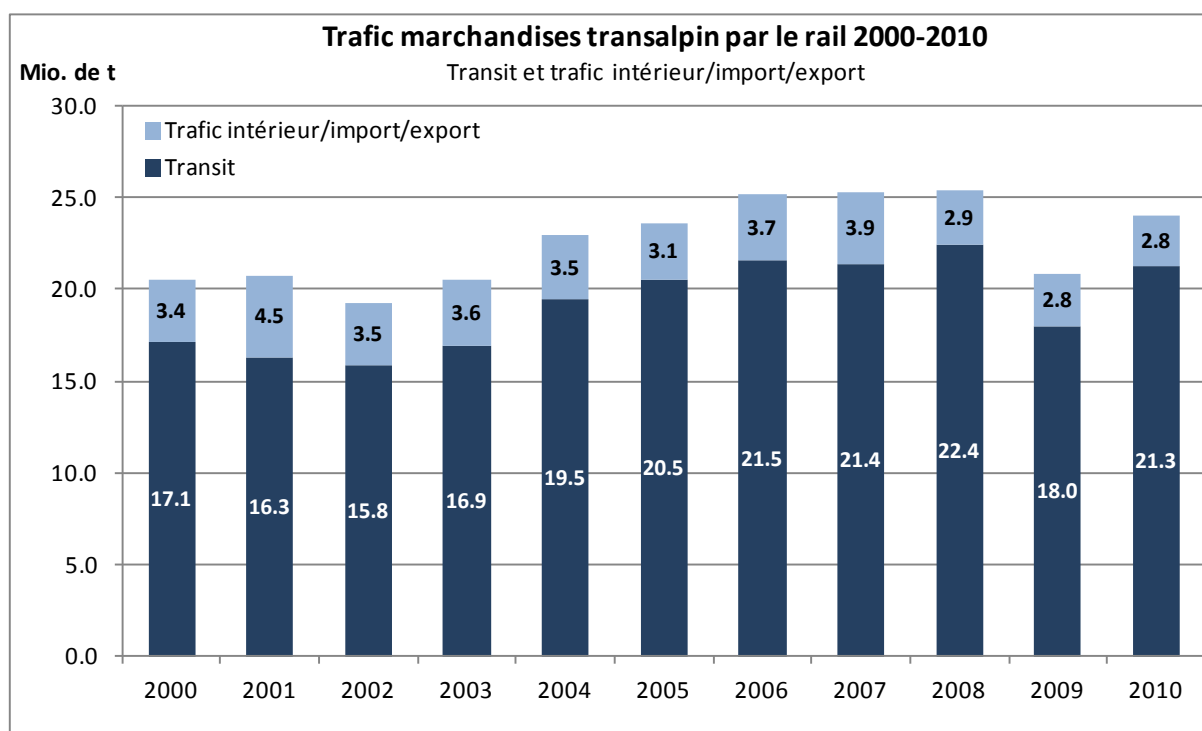


Figure 8: Evolution du trafic marchandises ferroviaire (transit et intérieur import/export) à travers les Alpes 2000-2010.

Part en %	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Transit	83,3%	78,6%	82,1%	82,5%	84,9%	86,8%	85,5%	84,7%	88,4%	86,4%	88,5%
Intérieur import/export	16,7%	21,4%	17,9%	17,5%	15,1%	13,2%	14,5%	15,3%	11,6%	13,6%	11,5%

Tableau 5: Part du trafic intérieur import/export et du transit dans le trafic marchandises ferroviaire en Suisse 2000-2010

Analyse par axe ferroviaire

Durant la période sous revue, les parts des deux axes ferroviaires nord-sud suisses sont restées relativement stables, même si la part du Saint-Gothard a chuté au niveau encore inconnu de 56 % en 2009 (crise financière) en raison de la saturation des infrastructures sur cet axe. En 2010, la part du Saint-Gothard est toutefois remontée à 60 %. L'axe du Simplon a quant à lui absorbé 40 % des marchandises.

	<i>Mio. de t</i>	2000	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Saint-Gothard		16,8	16,0	15,6	16,2	15,6	15,5	11,6	14,4
- dont TWC		6,9	5,8	5,4	5,2	5,0	5,5	3,8	4,7
- dont TCNA		8,9	9,7	9,7	10,6	10,2	9,7	7,6	9,5
- dont CR		1,0	0,5	0,4	0,4	0,4	0,3	0,2	0,2
Simplon		3,7	7,0	8,0	9,0	9,7	9,9	9,2	9,6
- dont TWC		3,6	3,0	3,0	3,3	3,3	3,3	2,6	2,6
- dont TCNA		0,1	2,6	3,6	4,2	4,9	5,1	5,1	5,4
- dont CR		0,0	1,4	1,4	1,5	1,5	1,5	1,6	1,6

Tableau 6: Comparaison par axe du trafic marchandises ferroviaire à travers les Alpes. Valeurs en millions de tonnes nettes nettes.

Dans l'ensemble, la période 2008-2010 s'est soldée par un recul sur les deux axes. Si celui-ci a été modéré sur l'axe du Simplon (-2,8 %), le Saint-Gothard a en revanche accusé un repli nettement plus net (-6,7 %). Ces variations cumulées sur deux ans cachent des évolutions annuelles totalement opposées. En 2009, le trafic au Saint-Gothard a en effet chuté de 25 %, alors que la baisse se limitait à 6,6 % au Simplon. L'année suivante, le Saint-Gothard enregistrerait une reprise de 24,5 %, tandis que le Simplon se contentait d'une croissance de 4,0 %. Cette évolution est principalement à mettre sur le compte de la fin des restrictions de capacités sur l'axe du Saint-Gothard et sur le report sur ce dernier des liaisons qui avaient été déviées vers le Simplon.

2.1.3 Evolution de la quantité totale de marchandises passant par les Alpes suisses

La quantité de marchandises transportées sur la route et sur le rail à travers les Alpes suisses est passée de 39,8 à 38,4 millions de tonnes entre 2008 et 2010, ce qui représente une baisse de 3,4 %. Derrière ces chiffres se cachent deux années très différentes, puisque 2009 s'est soldée par un net recul (-14,0 %) alors que 2010 a donné lieu à une reprise de 12,2 %. L'un dans l'autre, les volumes de marchandises traversant les Alpes ont en 2010 pratiquement retrouvé leur niveau d'avant la crise.

Quantités de marchandises sur la route et sur le rail

	<i>Mio. de t</i>	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	08->09	2009	09->10	2010
Route		8,9	10,8	10,7	11,4	12,5	12,8	12,8	14,0	14,4	-7,1%	13,4	+7,3%	14,3
Transport combiné		10,1	10,1	10,5	11,7	14,1	15,2	16,7	17,0	16,6	-12,8%	14,4	+15,3%	16,7
Transport par wagons complets		10,5	10,7	8,8	8,8	8,9	8,5	8,5	8,3	8,8	-27,4%	6,4	+15,7%	7,4
Rail total		20,6	20,8	19,3	20,5	23,0	23,6	25,2	25,3	25,4	-17,9%	20,8	+15,4%	24,0
Total		29,5	31,5	30,0	32,0	35,4	36,5	38,0	39,3	39,8	-14,0%	34,2	+12,2%	38,4

Tableau 7: Quantités de marchandises transportées via les passages alpins en millions de tonnes nettes nettes.

La figure ci-après montre l'évolution des volumes totaux à travers les Alpes depuis 1984. Il y apparaît clairement que le recul de 2009 est, en pourcentage comme en valeur absolue, le plus fort qui ait été observé dans le trafic marchandises transalpin.

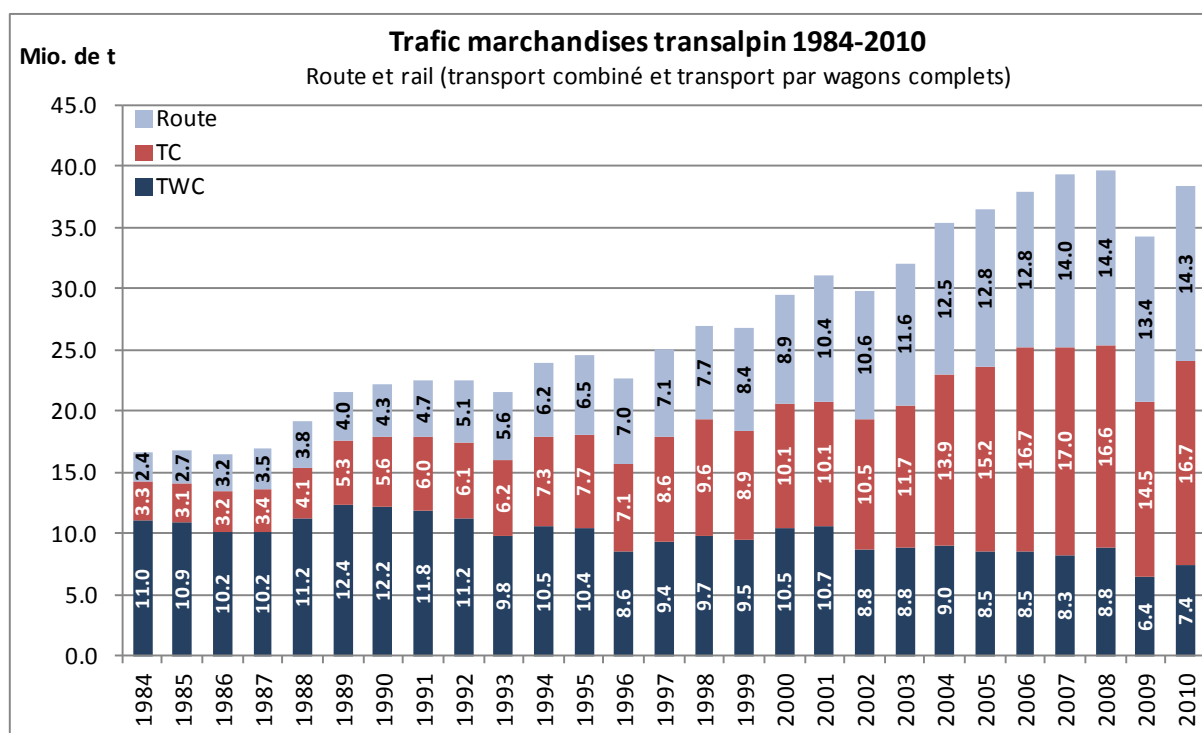


Figure 9 : Quantités de marchandises transportées via les passages alpins 1984-2010 en millions de tonnes nettes nettes.

Répartition modale

La part du rail dans le trafic marchandises transalpin s'établit à 62,6 % à fin 2010, ce qui est inférieur de 1,2 point au niveau de 2008. En 2009, elle était provisoirement redescendue à 60,9 %. Il faut y voir le contrecoup de la crise financière, laquelle a nettement plus touché le trafic ferroviaire que le trafic routier. Depuis, le rail est parvenu à regagner 1,7 point.

Mio. de t	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Route	30,2%	34,1%	35,6%	35,8%	35,2%	35,2%	33,7%	35,7%	36,2%	39,1%	37,4%
Transport combiné	34,2%	32,1%	35,2%	36,7%	39,7%	41,6%	43,9%	43,2%	41,7%	42,2%	43,4%
Transport par wagons complets	35,6%	33,8%	29,3%	27,5%	25,1%	23,3%	22,4%	21,0%	22,1%	18,7%	19,3%
Rail total	69,8%	65,9%	64,4%	64,2%	64,8%	64,8%	66,3%	64,3%	63,8%	60,9%	62,6%

Tableau 8 : Répartition modale du trafic marchandises transalpin 2000-2010

La figure ci-après montre l'évolution de la répartition modale entre 1984 et 2010 :

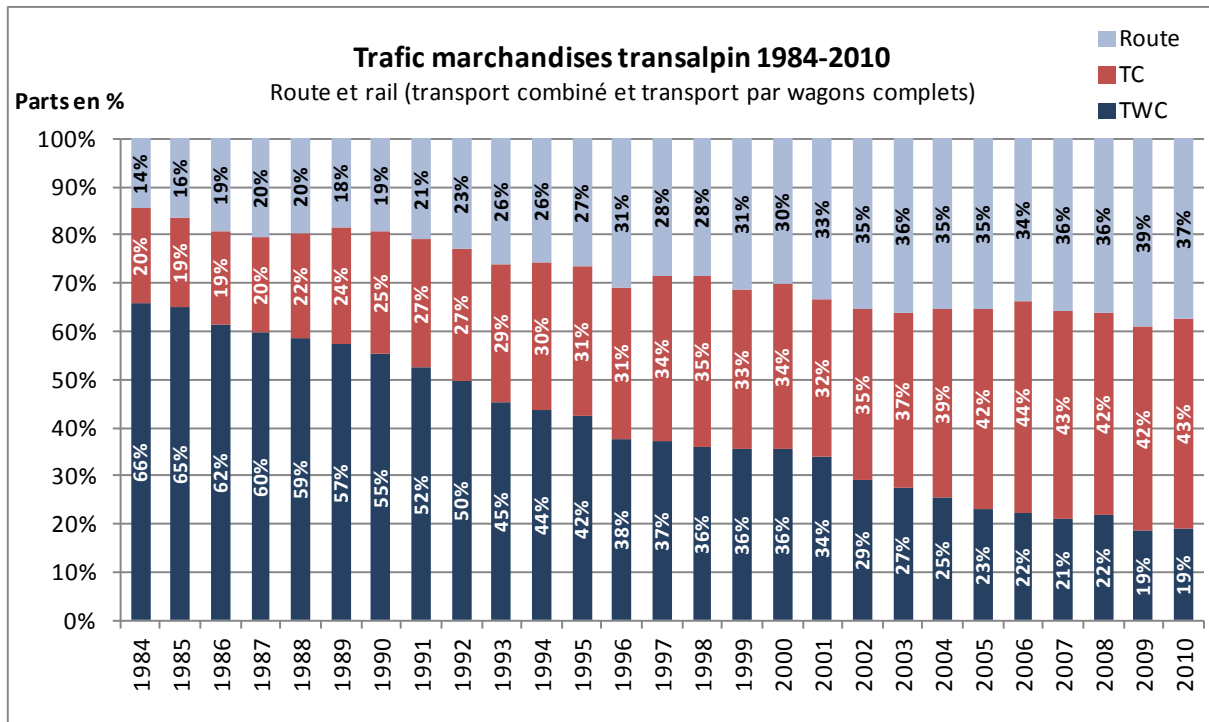


Figure 10: Répartition modale du trafic marchandises transalpin via la Suisse 1984-2010 en %

Comparaison internationale

En comparaison avec la France et l'Autriche, la Suisse conserve en 2010 une part du rail très élevée (62,6 %) dans le trafic marchandises transalpin. La figure suivante montre l'évolution du trafic entre 1980 et 2010 pour l'arc Alpin entre le Mont-Cenis/Fréjus (F) et le Brenner (A)⁴ :

⁴ L'arc Alpin intérieur entre le Mont-Cenis/Fréjus en France et le Brenner en Autriche est également désigné sous l'appellation arc Alpin A (notamment dans la publication Alpinfo de l'OFT).

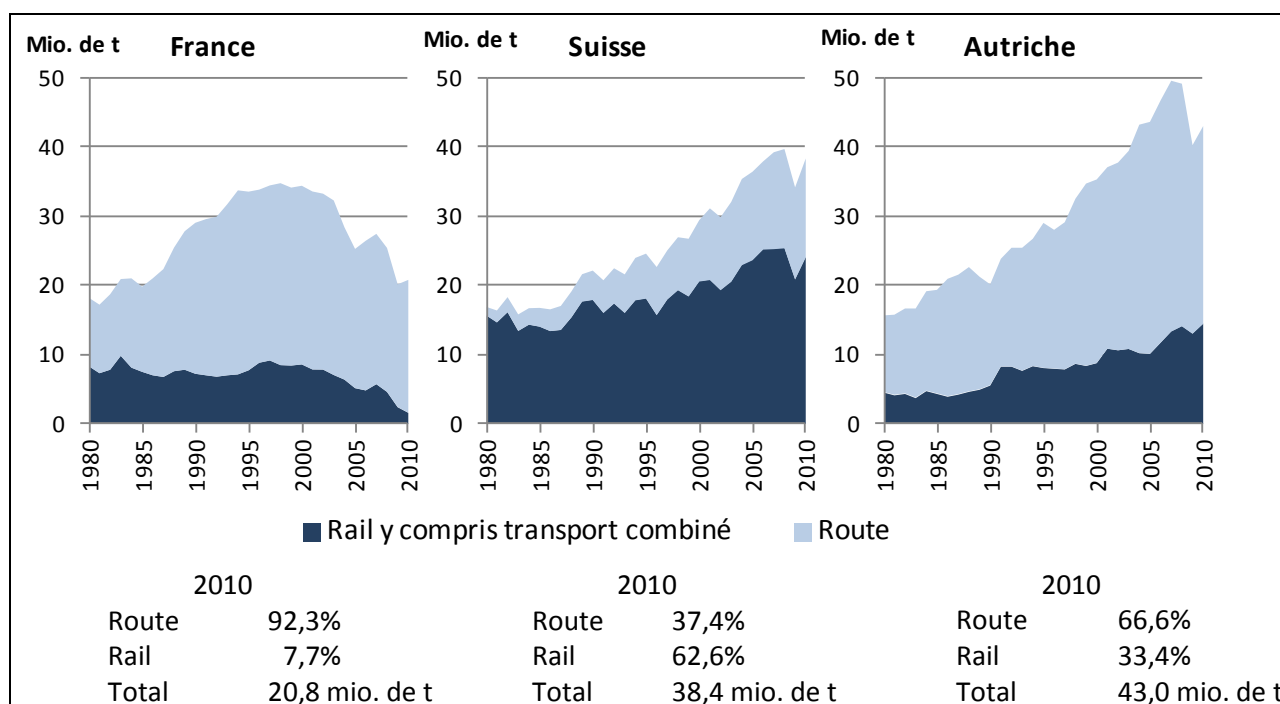


Figure 11: Trafic marchandises transalpin 1980-2010 dans l'arc Alpin intérieur entre le Mont-Cenis/Fréjus (F) et le Brenner (A)

Dans l'arc Alpin intérieur, 102,2 millions de tonnes de marchandises ont été transportées par la route et par le rail sur l'année 2010, ce qui représente une croissance de 101,2 % par rapport à la première année de mesures (1980) et de 8,0 % par rapport à 2009. La part du rail dans l'ensemble du trafic transalpin s'établit à 39,2 %, soit tout juste un point de pourcentage de plus qu'en 2009. D'importantes disparités existent toutefois entre les pays : si la part du rail en France accuse à nouveau un net recul en 2010 à seulement 7,7 %⁵, elle s'est par contre légèrement redressée en Autriche pour passer à 33,4 %. Alors qu'en Suisse, elle est pratiquement deux fois plus élevée qu'en Autriche (62,6 %).

2.2 Evolution des transports en 2011 : comportement du trafic transalpin après la crise

2.2.1 Vue d'ensemble du trafic marchandises transalpin au 1^{er} semestre 2011

Comme 2010, l'année 2011 est placée sous le signe d'une nette reprise après la crise financière et économique de 2009. Au premier semestre 2011, le trafic marchandises transalpin en Suisse a progressé de 10 %, et la croissance du rail (12,7 %) a été deux fois plus élevée que celle de la route (5,3 %). Une augmentation sensible à laquelle le TCNA, en hausse de 13,9 %, et le transport par wagons complets (TWC), en hausse de 12,4 %, ont tout particulièrement contribué.

⁵ En France, les données relatives au trafic marchandises transalpin font actuellement l'objet d'un contrôle. Il est possible que les statistiques existantes ne tiennent pas compte de nouveaux prestataires de fret ferroviaire.

Nombre (en milliers) Véhicules marchandises lourds	2011				2010 1 ^{er} semestre Total	2011 1 ^{er} semestre Total	(+/ -)
	1 ^{er} trimestre		2 ^e trimestre				
	Total	(+/ -)	Total	(+/ -)			
CH (Total)	311	+4.1%	336	+4.4%	621	647	+4.3%
Saint-Gothard	237	+1.8%	244	+0.7%	475	481	+1.2%
San Bernardino	45	+14.4%	53	+7.9%	89	98	+10.8%
Simplon	15	-1.7%	24	+27.5%	34	39	+14.3%
Grand-Saint-Bernard	14	+25.0%	15	+27.6%	23	29	+26.3%
Total CH (trains routiers, semi-rem.)	272	+5.1%	286	+5.2%	530	557	+5.2%
Brenner (trains routiers, semi-rem.)	431	+5.7%	448	+5.7%	831	879	+5.7%

Par type de transport (chiffres en milliers de tonnes nettes)	2011				2010 1 ^{er} semestre Total	2011 1 ^{er} semestre Total	(+/ -)
	1 ^{er} trimestre		2 ^e trimestre				
	Total	(+/ -)	Total	(+/ -)			
Total CH route et rail	10'229	+12.6%	10'716	+7.5%	19'053	20'945	+9.9%
Route CH	3'643	+5.3%	3'871	+5.4%	7'133	7'513	+5.3%
Rail CH	6'586	+17.0%	6'846	+8.8%	11'919	13'432	+12.7%
TWC Saint-Gothard	1'324	+18.7%	1'357	+9.4%	2'356	2'681	+13.8%
TWC Simplon	731	+13.8%	774	+6.7%	1'368	1'505	+10.0%
TWC Total	2'055	+16.9%	2'131	+8.4%	3'724	4'187	+12.4%
TCNA Saint-Gothard	2'244	+13.4%	2'306	-0.7%	4'302	4'550	+5.8%
TCNA Simplon	1'807	+24.8%	1'939	+26.7%	2'978	3'746	+25.8%
TCNA Total	4'051	+18.2%	4'245	+10.2%	7'280	8'296	+13.9%
CR Saint-Gothard	49	+4.7%	49	+2.1%	94	98	+3.4%
CR Simplon	431	+8.8%	421	-0.9%	820	852	+3.8%
CR Total	480	+8.4%	469	-0.6%	915	949	+3.8%

Légende : véhicules marchandises lourds = véhicules > 3,5 t

(+/ -) = variation en % par rapport à la même période de l'année précédente

Tableau 9: Evolution du trafic marchandises transalpin sur la route et sur le rail au 1^{er} semestre 2011

2.2.2 Trafic marchandises transalpin par la route au 1^{er} semestre 2011

Les courses transalpines de véhicules lourds ont enregistré une forte croissance au premier semestre 2011. Par rapport à la même période de l'année précédente, les véhicules lourds ayant traversé les Alpes suisses ont augmenté de 4,3 %. Le nombre total de courses, 647'000, est supérieur d'environ 26'000 à celui d'il y a un an et renoue dès lors avec les niveaux de 2007 et 2008. Depuis juin 2011, le nombre de courses est stable par rapport à l'année précédente. Entre juillet 2011 et octobre 2011, il est inférieur de 3,9 % au chiffre de la même période en 2010. Les effets du ralentissement économique chez nos voisins européens se font clairement sentir. Le nombre de courses cumulées sur les dix premiers mois de 2011 n'excède que de 1,1 % la valeur sur la même période de 2010. Pour 2011 dans son ensemble, nous tablons sur un total d'environ 1,25-1,27 million de courses transalpines, ce qui est globalement conforme au chiffre de l'an dernier. L'objectif intermédiaire fixé par l'art. 3, al. 4, LTTM, ne sera par conséquent pas atteint.

La figure suivante montre l'évolution prévue pour l'année 2011 sur la base d'une extrapolation des chiffres du 1^{er} semestre 2011 :

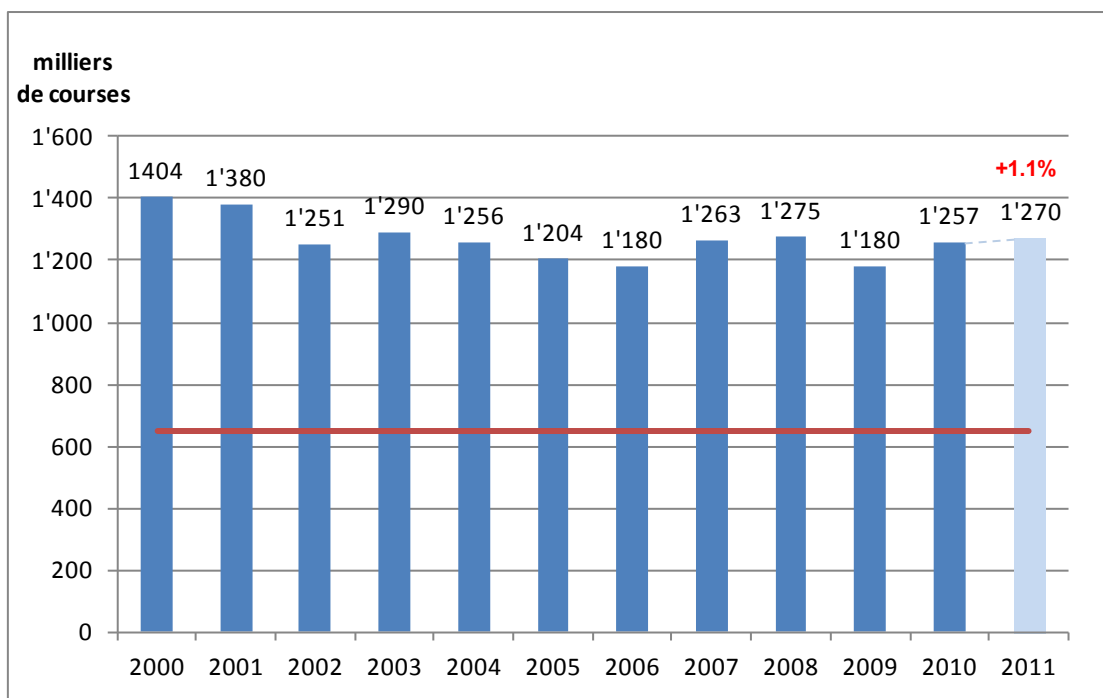


Figure 12: Evolution prévue du trafic marchandises transalpin par la route pour l'année 2011

2.2.3 Trafic marchandises transalpin par le rail au 1^{er} semestre 2011

Le trafic marchandises transalpin par le rail s'est accru de 12,7 % au premier semestre 2011. La croissance a certes légèrement ralenti par rapport au deuxième semestre 2010 (14,3 %), mais en valeur absolue, 13,4 millions de tonnes, soit 1,3 million de plus qu'au deuxième semestre 2010, ont été transportées par le rail. Globalement, le volume transporté par le rail est proche de celui du premier semestre 2008, c'est-à-dire du niveau d'avant la crise de 2009. Cela correspond au deuxième volume le plus élevé enregistré en trafic ferroviaire transalpin au titre d'un premier semestre. Il est légitime de s'attendre à ce que l'évolution du fret ferroviaire reste sur sa bonne lancée au deuxième semestre 2011. Comme pour la route, les taux de croissance s'annoncent toutefois plus bas qu'au premier semestre car la consolidation dure déjà depuis un an et demi. L'un dans l'autre, on peut s'attendre pour 2011 à un léger report modal en faveur du rail.

La figure suivante montre le résultat de l'extrapolation glissante du trafic marchandises par le rail pour l'année 2011 en comparaison avec la période 2000-2010 :

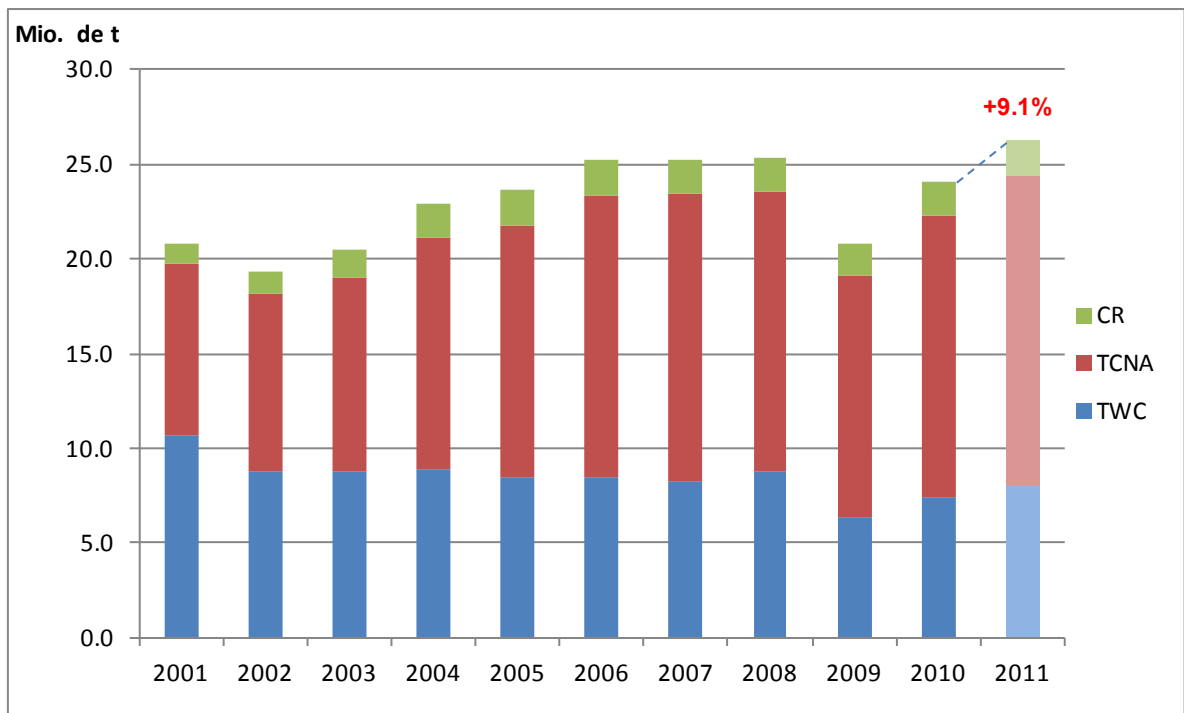


Figure 13: Evolution prévue du trafic marchandises transalpin par le rail pour l'année 2011

2.2.4 Répartition modale au 1^{er} semestre 2011

Au premier semestre 2011, la répartition modale s'est améliorée par rapport au premier semestre 2010, passant de 62,6 à 64,1 %. Sur l'ensemble de l'année 2011, il semble que la part du rail dans le trafic marchandises transalpin soit à nouveau appelée à augmenter :

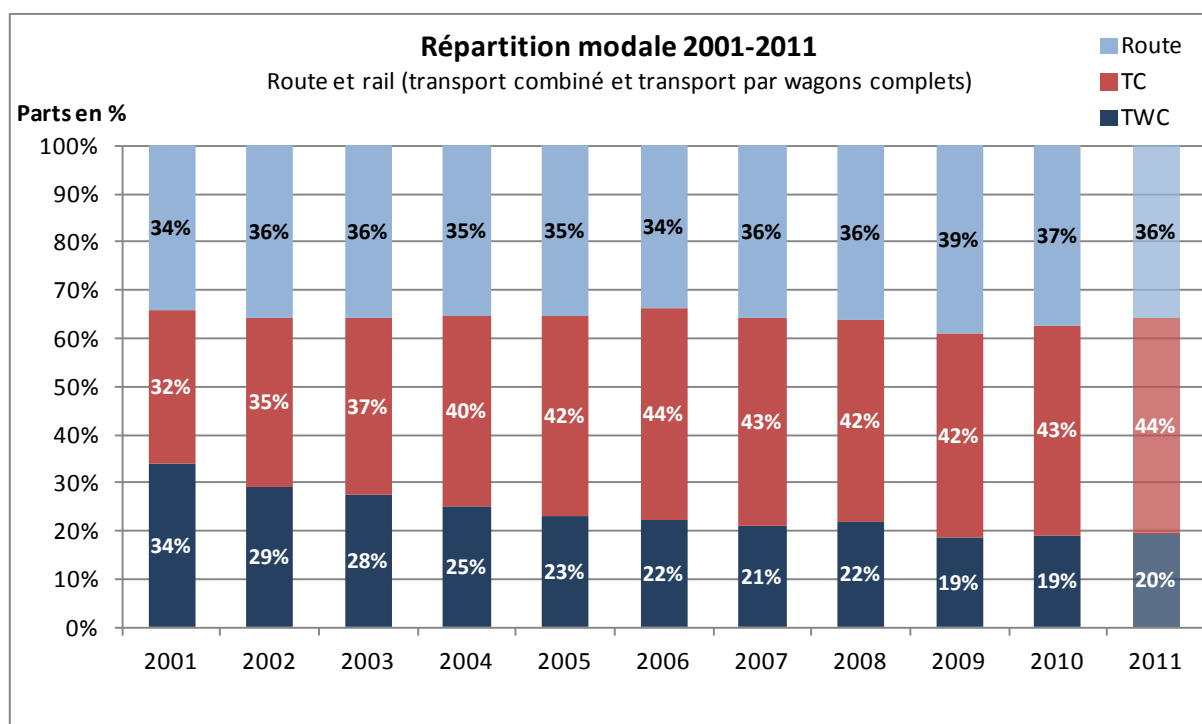


Figure 14: Evolution prévue de la répartition modale pour l'année 2011

2.3 Evolution de référence du trafic marchandises transalpin

2.3.1 Comment le trafic marchandises transalpin aurait-il évolué sans la politique de transfert ?

Pour analyser l'impact de la politique suisse de transfert sur le trafic marchandises transalpin, il est insuffisant de ne considérer que l'évolution constatée en la matière. Il faut également se demander comment le fret transalpin aurait évolué si la Suisse n'avait pas pris les mesures en place, notamment :

- si la redevance sur le trafic poids lourds liée aux prestations (RPLP) n'avait pas été introduite ;
- si la limite de poids pour les véhicules lourds n'avait pas été relevée à 34/40 t mais maintenue à 28 t ; et
- si aucune mesure d'appoint n'avait été prise pour le rail (indemnités en faveur du transport combiné, aides au financement de terminaux et de voies de raccordement) et pour la route (contrôles du trafic lourd, par exemple).

2.3.2 Résultats de l'évolution de référence dans le trafic marchandises transalpin

Une récente analyse du trafic routier de marchandises selon l'ancien et le nouveau régime de transport, basée sur une étude de l'Office fédéral du développement territorial (ARE)⁶, a donné les résultats suivants quant à l'évolution qu'aurait connue le trafic routier transalpin à travers la Suisse sans les mesures et les instruments issus de la politique de transfert. L'analyse s'est concentrée sur les implications de la RPLP et du relèvement de la limite de poids pour les prestations de transport routier.

La figure ci-après confronte l'évolution effectivement mesurée du fret routier transalpin à l'évolution sans RPLP, ni limite à 40 t, ni mesures d'appoint :

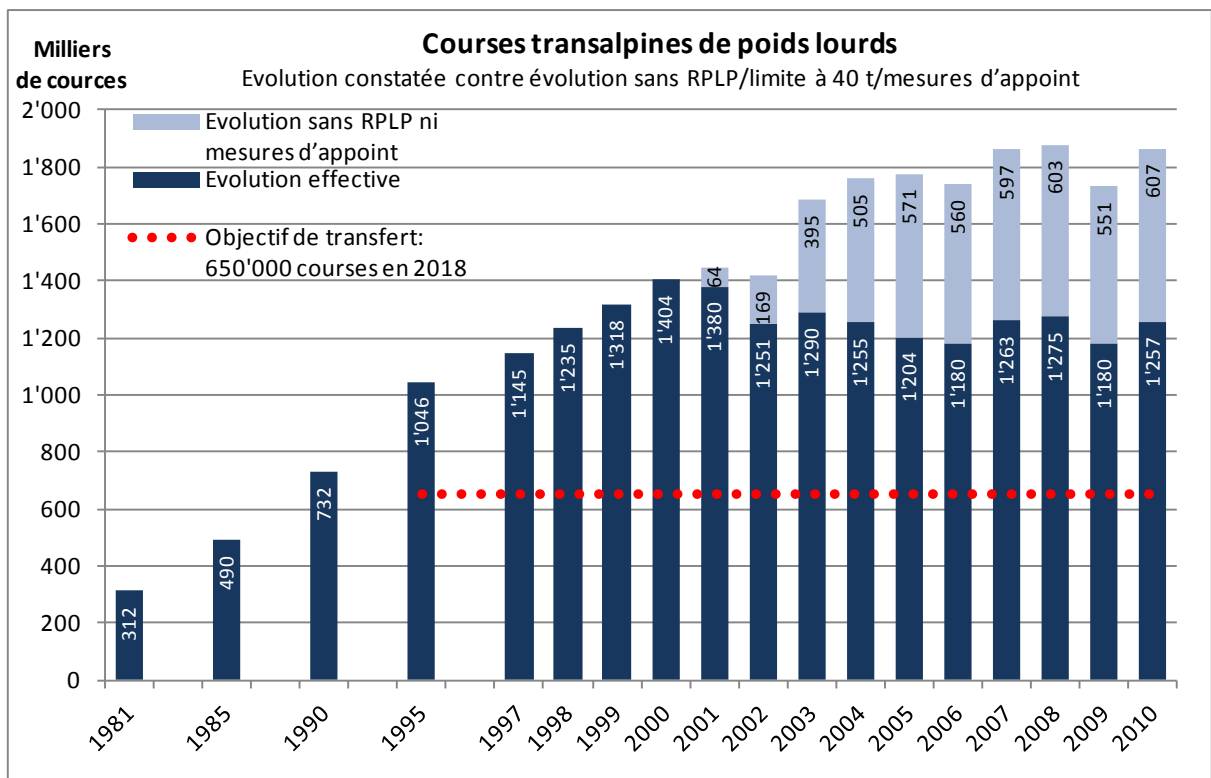


Figure 15: Evolution du trafic selon l'ancien et le nouveau régime. Source : Ecoplan/Infras 2011, propres calculs.

Sans les mesures et les instruments actuellement en place, au moins 600'000 véhicules lourds de plus (soit une hausse de 50 %) auraient emprunté les corridors alpins suisses pendant la période sous revue (2008-2010). La stabilisation des courses transalpines tient principalement au relèvement progressif de la limite de poids à 40 t, qui a nettement renforcé la productivité du fret routier. De plus, l'introduction de la RPLP s'est traduite par des incitations à maximiser le chargement des véhicules et à éviter les courses à vide (voir à ce sujet le chapitre 4.3).

⁶ Ecoplan/Infras 2011 : Strassengüterverkehr in der Schweiz: Entwicklung im alten und neuen Verkehrsregime, Aktualisierung für die Jahre 2005 bis 2009, Schlussbericht, 22. September 2011 zuhanden des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE)

2.4 Interprétation de l'évolution du débit de circulation

2.4.1 Interprétation générale

Deux tendances économiques diamétralement opposées ont marqué l'évolution du trafic au cours de la période 2009-2010. En effet, la crise économique et financière de 2009 a provoqué un creux conjoncturel en Europe, creux qui n'a pas épargné les régions d'origine et de destination du trafic marchandises transalpin. Il en est résulté une diminution de 7,4 %, à 1,18 million, des courses transalpines de véhicules lourds, chiffre qui est inférieur au plancher atteint en 2006 et qui constitue ainsi la valeur la plus basse constatée depuis 1998. La crise a frappé de plein fouet le fret ferroviaire. En recul de 18 %, à 20,8 millions de tonnes nettes, les quantités transportées sont pratiquement retombées à leur niveau de 2003. Que ce soit en valeur absolue ou en pourcentage, le rail a été nettement plus touché que la route par cette diminution des quantités. Il faut dire que les transports internationaux de biens d'équipement, de produits semi-finis (chimie ou acier, par exemple) et de produits finis (voitures, en particulier) représentent une part bien plus importante pour le rail que pour la route. Or, ces groupes de produits ont été les plus affectés par le fléchissement de la demande observé en 2009 et ont par conséquent été beaucoup moins transportés. A l'inverse, la part du rail dans le transport des biens de consommation élémentaires est faible. Dans ce segment, qui repose essentiellement sur le trafic intérieur, la diminution a été nettement plus faible.

L'année 2010, en revanche, a été placée sous le signe d'une reprise de l'économie mondiale, qui a fait repartir à la hausse le trafic marchandises transalpin. Après les pertes considérables accusées en 2009, le rail a enregistré en 2010 des taux de croissance (15,4 %) nettement plus élevés que la route (nombre de véhicules lourds en hausse de 6,5 %, tonnes nettes en progression de 7,3 %). Il a ainsi pu compenser en grande partie les pertes de 2009.

Nous allons aborder ci-après les principaux facteurs ayant influé sur l'évolution du trafic transalpin durant la période sous revue.

2.4.2 Evolution conjoncturelle

La croissance économique a été sujette à des fluctuations extrêmes durant la période sous revue. L'année 2009 a ainsi été placée sous le signe d'un effondrement quasi-généralisé de la croissance, qui s'est inscrite en baisse de plus de 4% à l'échelle de l'Union européenne. La Suisse n'a pas échappé à cette tendance, mais le fléchissement s'est limité à 2 %. Parmi les principales régions d'origine et de destination du trafic marchandises transalpin, l'Allemagne et l'Italie ont vu leur PIB se contracter de plus de 5 %. En 2010, tous les pays de la zone euro et la Suisse ont renoué avec une croissance positive.

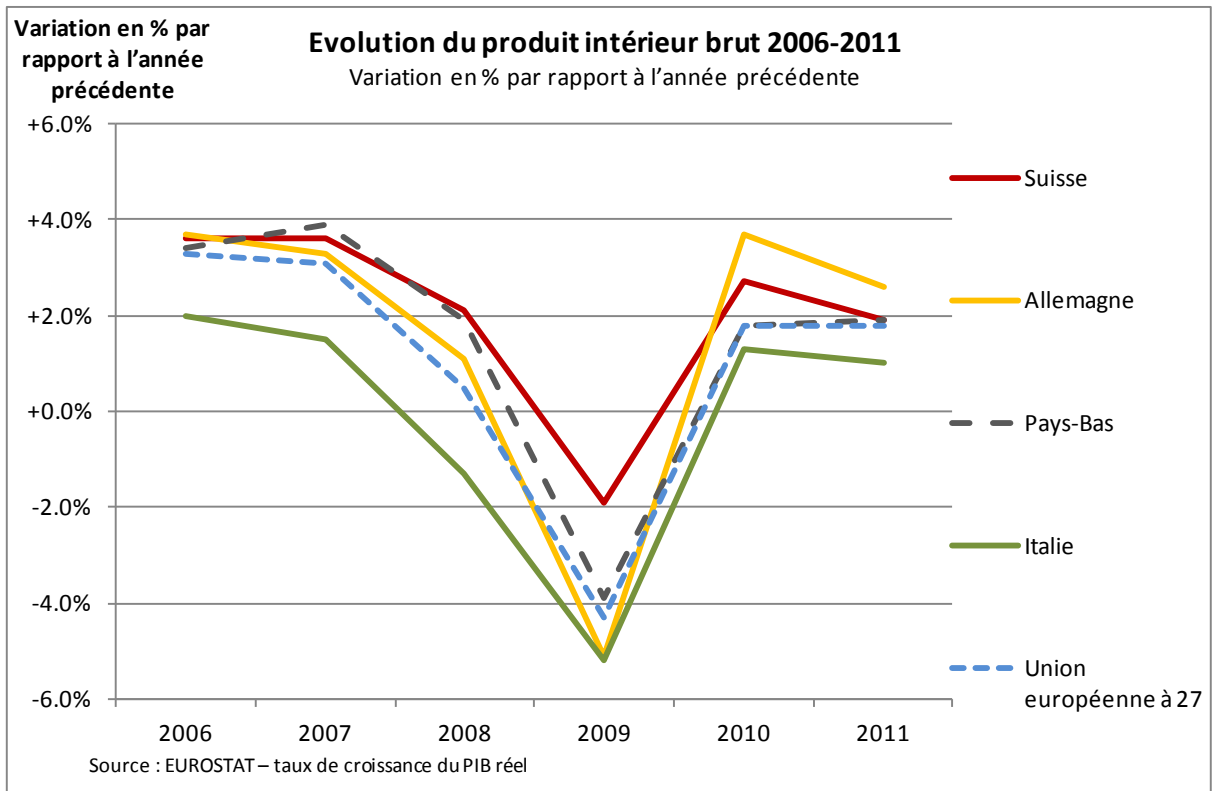


Figure 16: Evolution du PIB réel 2006-2011. Variations en % par rapport à l'année précédente.

En 2009, la crise économique et financière a particulièrement pesé sur le commerce extérieur, qui affiche des variations nettement plus marquées que celles du PIB et qui peut dès lors être considéré comme un indicateur fiable en ce qui concerne l'évolution des flux de trafic marchandises à travers les Alpes. La figure ci-après montre les taux de variation du volume du commerce extérieur (en valeur) pour les pays de l'UE participant le plus aux transports transalpins, pour l'ensemble de l'UE et pour la Suisse :

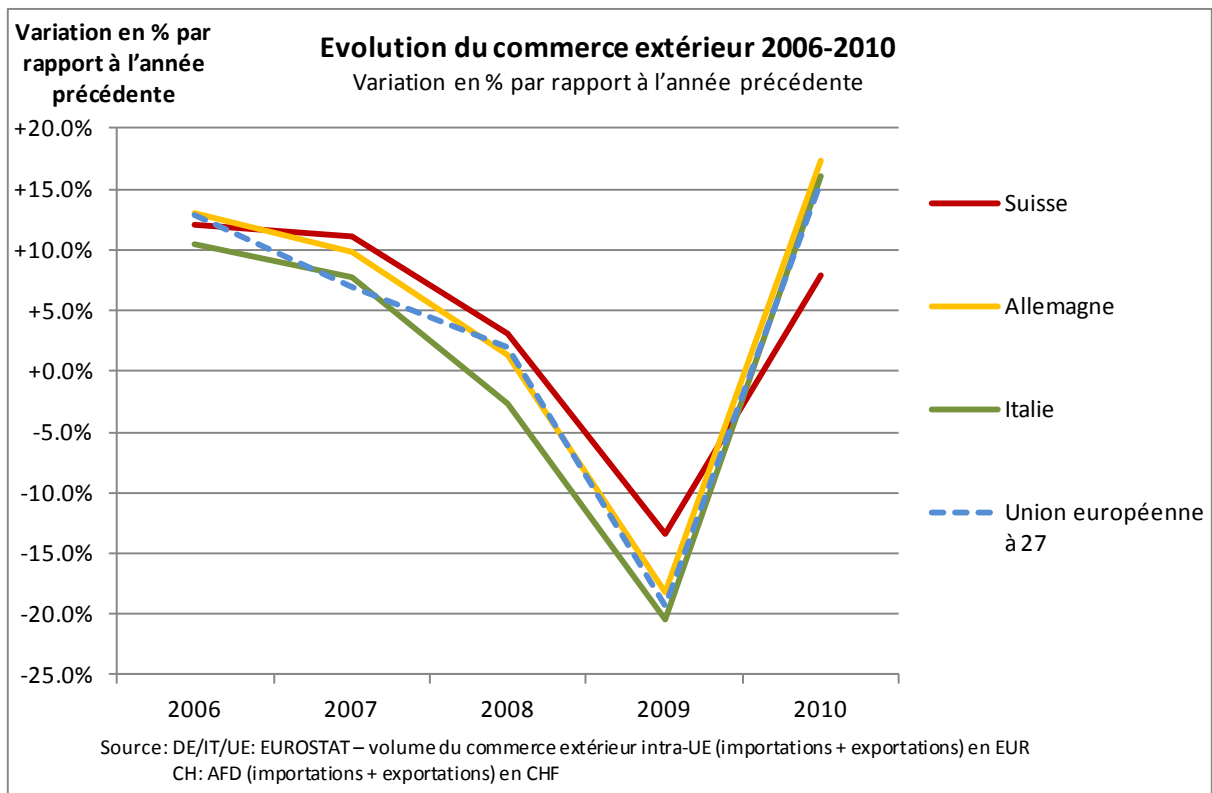


Figure 17: Taux de variation du volume du commerce extérieur (en valeur) 2006-2010

A l'échelle de l'UE, le volume du commerce extérieur a reculé d'environ 19,3 % en 2009. Le repli atteint 20,4 % en Italie, contre 18,1 % en Allemagne. En Suisse, le volume du commerce extérieur a connu un fléchissement plus modéré, qui s'établit à 13,3 %. L'ensemble du trafic marchandises transalpin a reculé de 14 % en 2009, ce qui est dans la moyenne des variations affichées par la Suisse et l'UE. La croissance, tous modes de transport confondus, de 12,2 % observée en 2010 en matière de trafic transalpin s'inscrit elle aussi dans la moyenne des taux de variation enregistrés par le commerce extérieur en Suisse (+7,9 %) et dans l'UE (+15,6 %).

2.4.3 Evolution des taux de change

De juillet 2009 à juin 2011, l'euro a perdu environ 20 % de sa valeur par rapport au franc suisse.

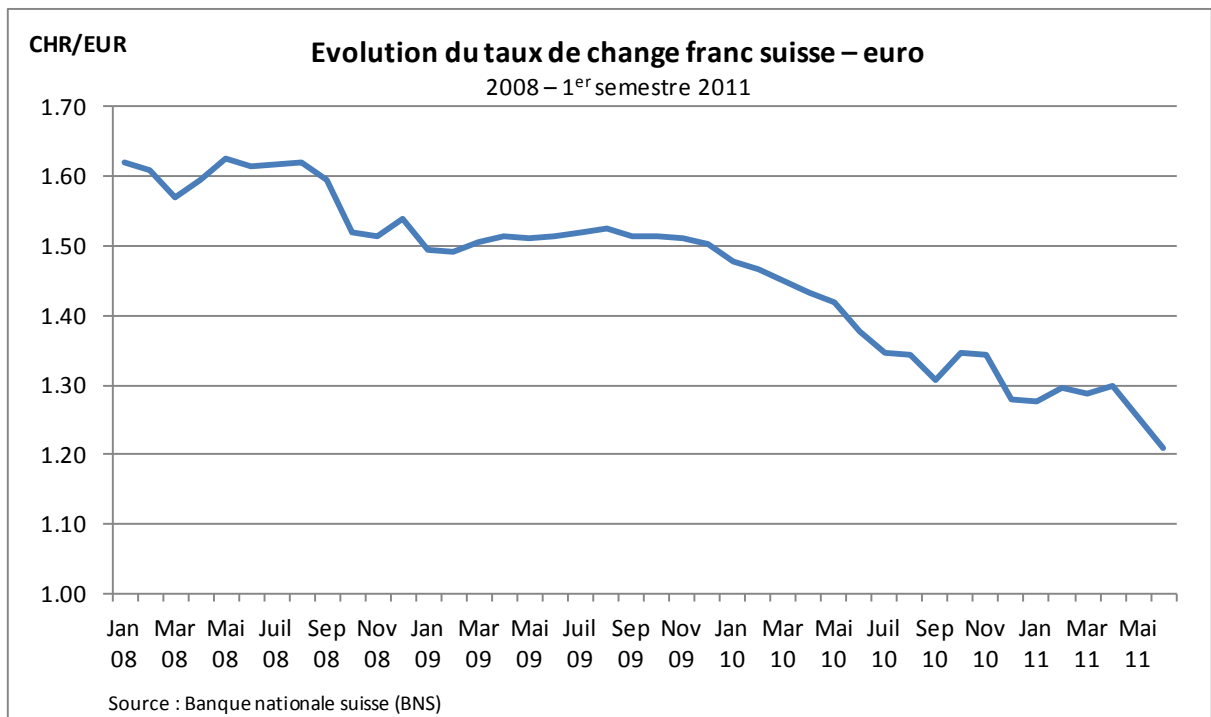


Figure 18: Evolution du taux de change CHF/EUR

L'appréciation du franc par rapport à l'euro entraîne diverses conséquences sur le trafic marchandises à travers les Alpes :

- renchérissement des courses à travers la Suisse pour les véhicules et entreprises de transport étrangers dont la comptabilité et la facturation sont libellées en euros (hausse de la RPLP et du carburant) ;
- contraction des exportations suisses du fait du renchérissement des produits helvétiques dans la zone euro, à laquelle s'oppose une augmentation des importations (ces deux facteurs ne concernent qu'en partie les transports transalpins et s'appliquent surtout aux importations de et aux exportations vers l'Italie).

2.4.4 Evolution tarifaire du transport de marchandises

L'Office fédéral de la statistique (OFS) suit l'évolution des prix du trafic marchandises par la route et par le rail depuis 2001. En avril 2008, les catégories considérées ont été révisées afin notamment de permettre une comparaison de l'évolution tarifaire pour le trafic transalpin. Or, il apparaît qu'entre octobre 2008 et avril 2011, et donc sur l'ensemble de la période sous revue, le rapport de prix n'a pas évolué au détriment du rail, bien au contraire. La baisse de prix la plus marquée s'observe au niveau du transport combiné (-8,1 %), mais les trains complets affichent aussi une baisse sur la période (-3,7 %), alors que les prix du transport par wagons complets restent pratiquement stables (-0,5 %).

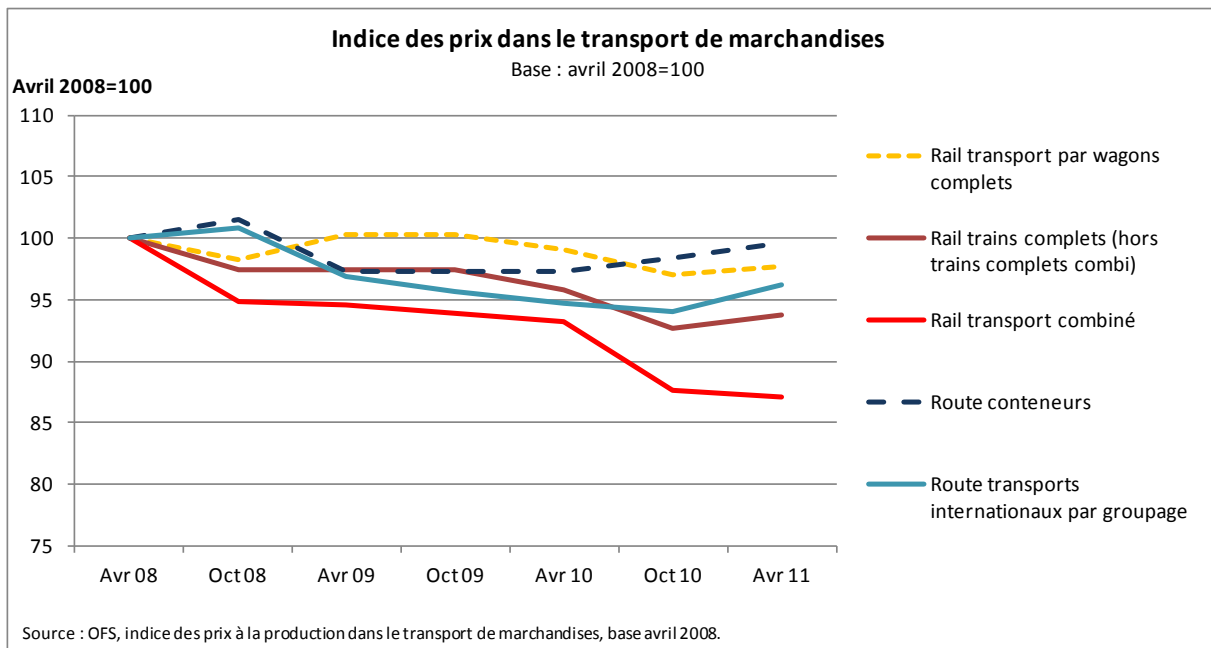


Figure 19: Indice des prix à la production pour le trafic marchandises (OFS). Avril 2008=100.

En ce qui concerne la route, le prix des transports internationaux par groupage, qui sont typiques du trafic transalpin, s'inscrit également en nette baisse (-4,6 %). Une analyse approfondie de l'évolution tarifaire en matière de trafic ferroviaire (figure ci-dessous) laisse également apparaître des baisses de prix marquées (- 8,0 % pour le trafic de transit et - 6,7 % dans le trafic import/export), tandis que le trafic intérieur facturé en francs suisses s'inscrit en légère augmentation (+2,8 %).

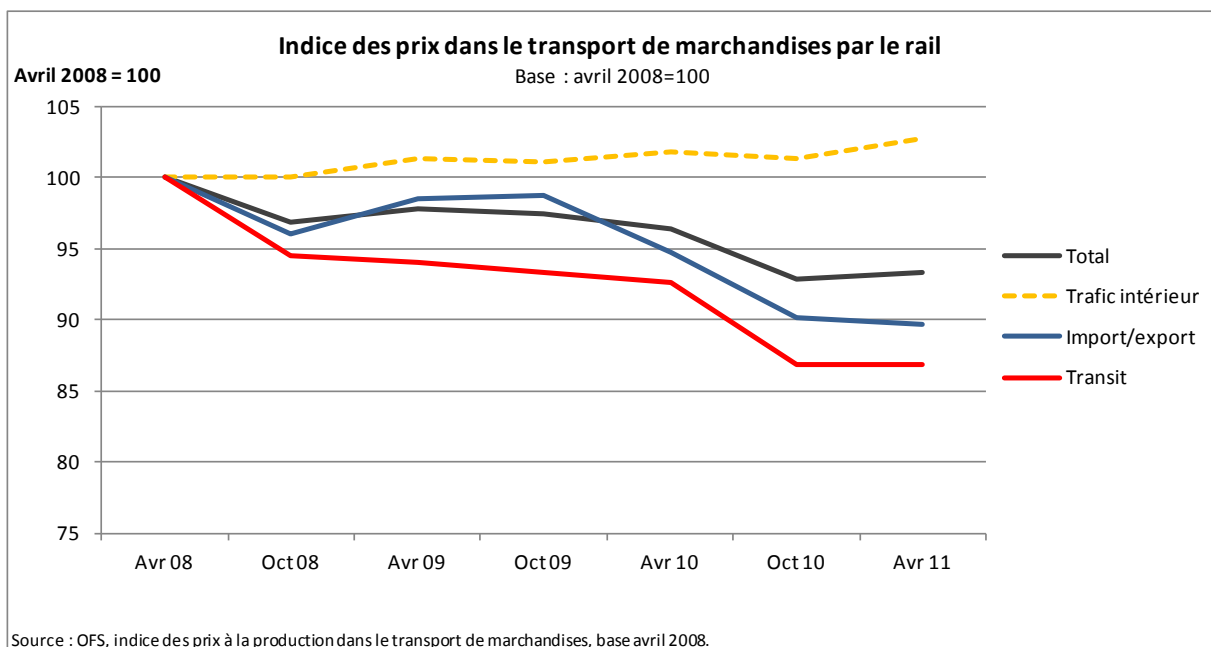


Figure 20: Indice des prix à la production pour le trafic marchandises par le rail (OFS). Avril 2008=100.

La portée de l'indice des prix est toutefois limitée par le fait qu'il ne tient compte que des entreprises basées en Suisse. Or, les véhicules immatriculés en Suisse ne représentent qu'une part relativement minime du trafic routier de marchandises à travers les Alpes (moins de 1 % dans le trafic de transit et

environ 35 % dans le trafic import/export). En ce sens, la pertinence de l'indice des prix pour ce qui est du trafic marchandises transalpin est donc limitée. Par ailleurs, pour le trafic international, l'indice se base principalement sur un panier de marchandises facturé en euros. Par conséquent, la forte diminution des prix dans le trafic international, tant pour la route que pour le rail, tient également à l'évolution de la parité euro/franc suisse. Sur la période allant d'octobre 2008 à avril 2011, l'euro s'est affaibli de quelque 15 % par rapport au franc, et cette dépréciation pèse nettement plus lourd que les variations tarifaires dans l'indice de l'OFS sur le trafic marchandises. Un calcul approximatif – en tenant compte de l'évolution de l'euro et en partant de l'hypothèse simplifiée que l'ensemble du trafic transfrontalier est facturé en euros – jette un éclairage très différent sur l'évolution tarifaire : sur la période allant d'octobre 2008 à avril 2011, les prix du transport combiné ont augmenté de 7 % et ceux du transport par trains complets de 12 %. Pour ce qui est du trafic import/export par le rail, la hausse des prix s'établit à 9 %, contre 7 % pour le trafic ferroviaire de transit. Un bilan similaire ressort de la situation corrigée des variations de change pour le trafic international par groupage sur la route : l'augmentation des prix entre octobre 2008 et avril 2011 avoisine les 11 %. A noter que ce calcul approximatif surestime peut-être légèrement la hausse des prix dans le trafic marchandises en Suisse dans la mesure où les transports transfrontaliers ne sont pas systématiquement facturés en euros, mais il relativise considérablement la tendance dégagée par l'indice sur la période sous revue.

L'indice des prix du transport de marchandises en Allemagne confirme l'orientation donnée par l'indice des prix suisse corrigé des variations de change. Entre le 4^e trimestre 2008 et le 1^{er} trimestre 2011 en Allemagne, le trafic par wagons complets isolés (TPWCI) et le transport par trains complets se sont renchérissés en moyenne de 5,3 %, les prestations de traction pour le TC sont restées stables et le trafic routier transfrontalier a vu ses prix se réduire de 2,2 %. Globalement, les prix déterminants pour le trafic transalpin (route et prestations de traction pour le TC) ont donc légèrement évolué en faveur de la route en Allemagne.

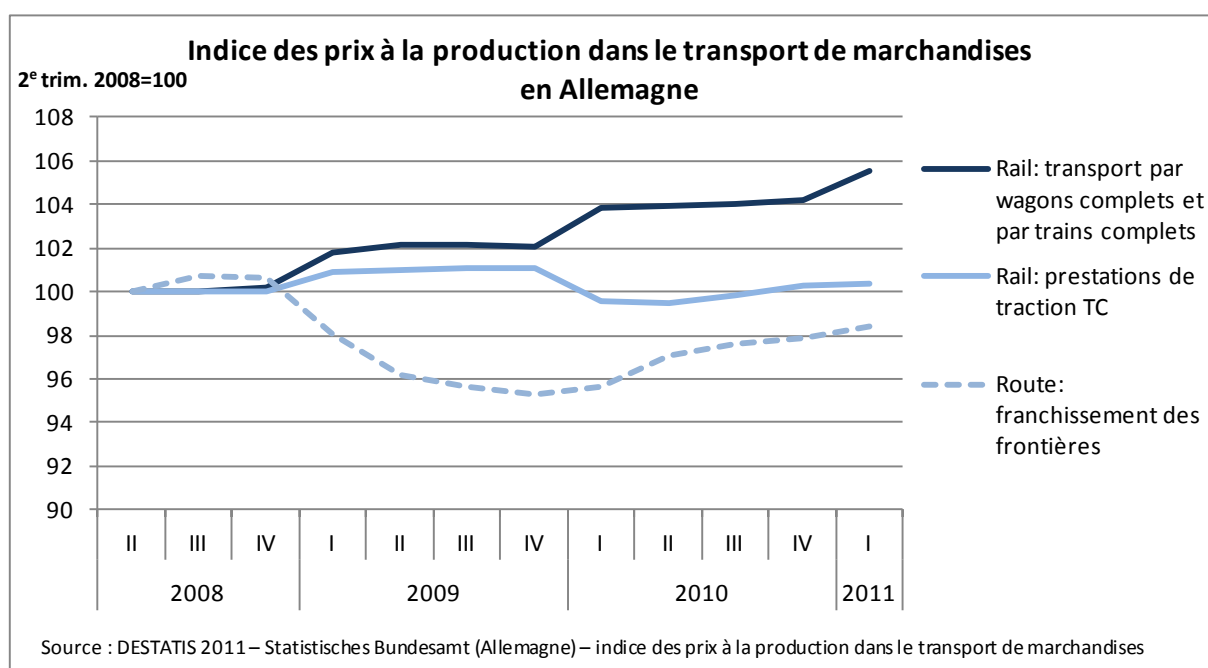


Figure 21: Indice des prix à la production dans le transport de marchandises. Afin de faciliter la comparaison avec l'indice suisse (état à avril 2008=100), l'indice a été rééchelonné au 2^e trimestre 2008 (indice d'origine DESTATIS 2006=100).

La RPLP, composante du prix du trafic routier de marchandises

La RPLP est une importante composante du prix du trafic marchandises à travers les Alpes. Sur le trajet moyen parcouru par le trafic de transit alpin, soit 800 à 1000 km (ce qui correspond par exemple au trajet Anvers – Novare), il représente en effet 15 à 20 % des coûts de transport, mais cette part peut dépasser 30 % sur des trajets plus courts (tels que Singen – Milan). Du fait de la baisse de l'euro par rapport au franc au cours de la période sous revue, le montant de la RPLP pour les courses transalpines de transit facturées en euros a augmenté d'environ 17 % (c'est-à-dire de 33 à 35 euros), ce qui n'est pas sans conséquence pour les coûts totaux, dont la hausse s'est établie de 2,5 à 3,5 % pour les longues distances et a pu atteindre 5 % sur les courtes distances.

L'impact du renchérissement de la RPLP pour les véhicules étrangers et pour les transports facturés en euros traversant les Alpes suisses est difficile à dissocier de l'effet produit par d'autres facteurs. Lorsque des itinéraires de substitution via l'Autriche ou la France étaient possibles sans entraîner de détour supérieur à 5 %, la hausse de la RPLP a pu inciter certains transporteurs étrangers à éviter les axes de transit helvétiques. Sur les longues distances, cet effet est toutefois pratiquement négligeable. L'évolution de la parité euro/franc et la hausse de la RPLP qui en a résulté pour les véhicules étrangers n'ont en aucun cas créé des incitations supplémentaires à emprunter les axes de transit suisses.

Prix du diesel en Suisse et en Europe

Entre le début de la crise économique au 2^e semestre 2008 et la fin de la période considérée, le prix du diesel (hors TVA) a baissé de 18 % en Suisse. Ce recul est encore plus marqué chez nos voisins alpins (environ 30 %), en sachant que, là aussi, l'évolution du taux de change euro/franc s'est superposée au reflux des cours du pétrole et l'a même amplifiée.

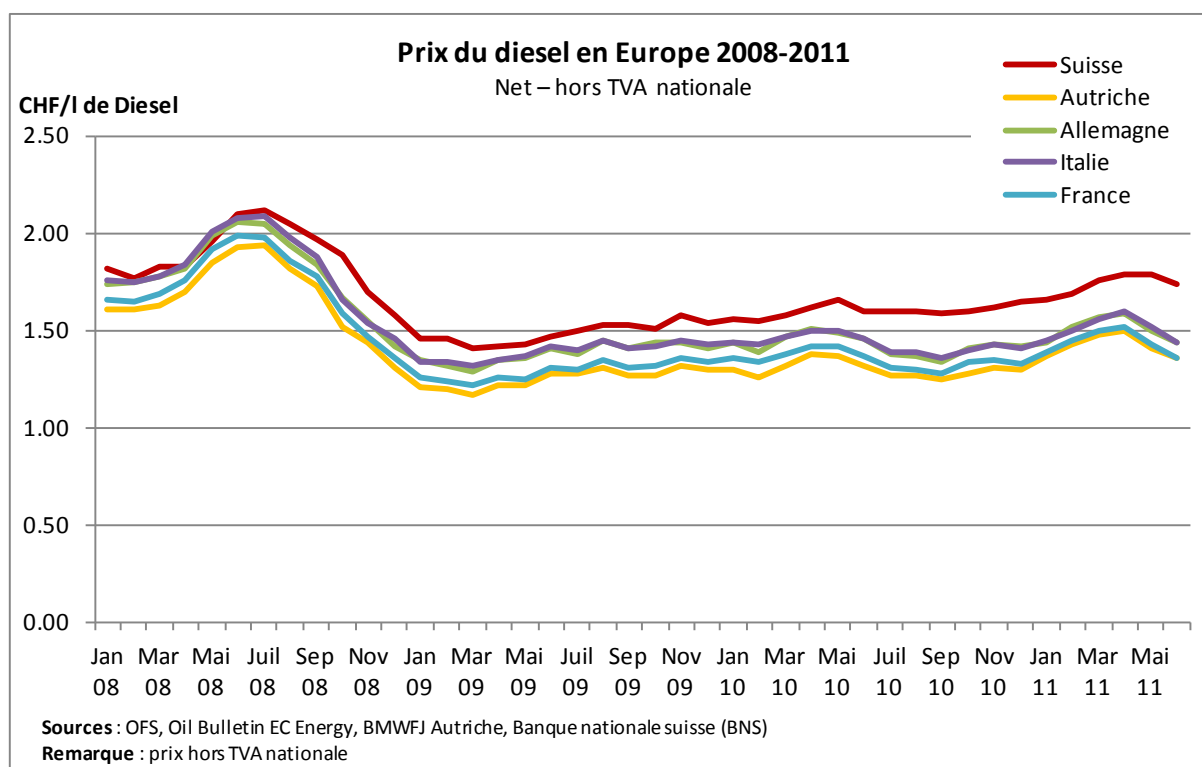


Figure 22: Evolution du prix du diesel en Europe entre 2008 et 2011 (conversion en francs suisses au cours moyen de chaque mois)

Sur la période allant de début 2009 à juin 2011, le prix du diesel a augmenté de 19,3 % en Suisse. Chez nos voisins allemands, italiens, français et autrichiens, la hausse a été plus modérée puisque comprise entre 6 à 13 %. Le prix du diesel est nettement plus élevé en Suisse que dans les pays voisins. Au début de l'année 2009, il était supérieur de 8 % au prix allemand, de 9 % au prix italien, de 17 % au prix français et même de 21 % au prix autrichien. Ces écarts de prix ont continué à se creuser jusqu'en juin 2011 pour atteindre 21 % par rapport à l'Allemagne et 28 % par rapport à l'Autriche. Ils s'expliquent notamment par l'avantage fiscal dont bénéficie le diesel par rapport aux autres carburants dans les pays qui entourent la Suisse. Ces écarts considérables ne sont pas faits pour inciter les transporteurs routiers étrangers à emprunter les axes de transit helvétiques.

Bien que les fluctuations des prix des carburants n'exercent qu'une influence mineure sur le choix des modes de transport, le recul conséquent observé depuis l'été 2008, conjugué à l'excédent d'offre sur la route, s'est traduit par une nette baisse des prix des transports routiers. De ce fait, la concurrence entre la route et le rail s'est encore intensifiée, une tendance que confirme l'évolution des indices des prix étrangers du transport de marchandises.

2.4.5 Evolution du rail : TWC, TCNA et chaussée roulante

Condensé

La crise a frappé de plein fouet de transport ferroviaire de marchandises en 2009. Les quantités transportées – 21 millions de tonnes nettes – sont ainsi pratiquement retombées à leur niveau de 2003. Que ce soit en valeur absolue ou en pourcentage, le rail a été nettement plus touché que la route par la diminution des quantités transportées, ce qui s'explique entre autres par les facteurs suivants :

- Les transports internationaux de biens d'équipement, de produits semi-finis (chimie ou acier, par exemple) et de produits finis (voitures, en particulier) représentent une part bien plus importante pour le rail que pour la route. Or, ces groupes de produits ont été les plus affectés par le fléchissement de la demande observé en 2009 et ont par conséquent été beaucoup moins transportés. A l'inverse, la part du rail dans le transport des biens de consommation élémentaires est faible. Dans ce segment, qui repose essentiellement sur le trafic intérieur, la diminution a été nettement plus faible.
- Le durcissement de la concurrence tarifaire avec la route a surtout touché le TCNA car il existe dans ce cas des relations en concurrence directe. Pour y faire face, les opérateurs de TC ne disposaient toutefois que d'une faible marge de manœuvre tarifaire en raison principalement de la part de coûts fixes très élevée (matériel roulant, locomotives) dans la chaîne de création de valeur du TCNA. Le relèvement des indemnités pour les envois TCNA a permis de pallier ce problème.

En 2010 ainsi qu'au premier semestre 2011, la reprise économique a tiré vers le haut les taux de croissance dans le trafic ferroviaire, en particulier au niveau du TCNA.

Pour chacun des types de transport, on a observé l'évolution suivante :

Transport par wagons complets

Le transport par wagons complets et par trains complets a chuté de plus de 25 % en 2009 pour retomber à 6,4 millions de tonnes. Les entreprises de transport ferroviaire imputent principalement ce recul à l'effondrement de la demande de transport dans les secteurs de la sidérurgie, de l'automobile, du bois et du papier du fait du refroidissement conjoncturel. En 2010, le TWC a connu un redressement spectaculaire, avec une croissance de 15,7 %. L'embellie conjoncturelle a provoqué un net redémarrage de la demande dans les secteurs qui avaient été particulièrement malmenés en 2009. Malgré cela, les volumes transportés ne sont pas remontés au niveau de 2007-2008. Peut-être faut-il aussi y voir les premiers effets de la réduction de la desserte en matière de TPWCI en France et en Italie.

Le TWC s'est accru de 12,4 % au premier semestre 2011, une croissance qui a été particulièrement marquée sur les trois premiers mois de l'année (16,9 %). La suppression de points de desserte en Italie ne s'est jusqu'ici pas répercutée de manière perceptible sur l'évolution du TWC. La croissance du TWC se répartit à parts relativement égales entre les deux axes ferroviaires suisses, même si la croissance est légèrement plus forte sur celui du Saint-Gothard.

TCNA

En forte contraction (- 23,9 %) au premier semestre 2009 du fait de la crise économique, le TCNA s'est ensuite stabilisé pour afficher sur l'année 2009 dans son ensemble un recul de 14,1 %. Comme une grande partie des biens d'équipement et des marchandises d'outre-mer est transportée en conteneurs, le TCNA a été le premier et le plus durement touché par la crise. Les relations ont plus ou moins toutes été affectées dans la même mesure. Certaines offres ont été abandonnées. Signe avant-coureur d'une stabilisation de la conjoncture européenne, un léger infléchissement a été constaté au deuxième semestre 2009. De plus, le relèvement des taux d'indemnisation pour les envois en TCNA à compter de mai 2009 a contribué à stabiliser les transports. En réaction au déséquilibre des courbes de quantités et de prix entre la route et le TCNA, l'Office fédéral des transports a en effet adapté les taux d'indemnisation maximaux en mai 2009 afin de soutenir le TCNA transalpin (cf. point 5.2.1) En annonçant aux opérateurs de TCNA des indemnités supplémentaires, il leur a donné la possibilité de proposer à leurs clients un prix concurrentiel par rapport à la route.

En 2010, le TCNA a enregistré une belle avancée (17,2 %) sans toutefois parvenir à renouer avec les niveaux d'avant la crise. Les quantités transportées (14,9 millions de tonnes nettes-nettes) sont pratiquement les mêmes qu'en 2006. Malgré plusieurs semaines de grève en France, qui ont parfois complètement paralysé le trafic SNCF, de nouvelles relations de TCNA ont pu être commercialisées entre la France et l'Italie en 2010.

Au premier semestre 2011, le TCNA est resté sur la voie de la croissance puisque les marchandises transportées en TCNA ont augmenté de 13,9 %, ce qui porte les quantités transportées bien au-dessus du niveau d'avant la crise. La croissance se répartit de manière relativement uniforme entre les diverses relations de TCNA. Jamais encore une telle quantité de marchandises n'avait été transportée en TCNA transalpin via la Suisse au cours d'un premier semestre.

Chaussée roulante

En 2009, la chaussée roulante (CR) a évolué à contre-courant du reste du transport ferroviaire. Sur l'année, elle a en effet atteint un niveau proche de celui de 2008 (- 2,5 %). Il faut dire que l'exploitation a été largement épargnée par les problèmes techniques. Dans le cadre de l'offre CR de RAlpin sur l'axe du Simplon, les quantités transportées ont même atteint un record (+7,3 % par rapport à 2008). Sur l'axe du Saint-Gothard, le volume a toutefois nettement diminué suite à l'abandon de la relation Singen – Milan (ou Lentate). Cet abandon est dû à la réfection du tunnel du Monte Olimpino II et à la fermeture du terminal CR de Milan.

Revers de la médaille, la chaussée roulante n'a, contrairement au TWC et au TCNA, enregistré qu'une croissance modérée en 2010. Elle a même accusé un recul de 3,1 % au deuxième semestre. Sur 2010 dans son ensemble, sa progression se limite donc à 1,6 %. La contreperformance du deuxième semestre 2010 s'explique principalement par les travaux de réfection effectués dans le tunnel hélicoïdal de Varzo, sur l'axe du Simplon, qui ont requis des fermetures temporaires et la circulation sur une seule voie. L'horaire CR de RAlpin s'en est par conséquent trouvé partiellement tronqué. Sur l'axe du Saint-Gothard, l'année 2010 s'est soldée par une croissance vigoureuse – quoique soutenue par un effet de base favorable – de 14,0 %.

Au premier semestre 2011, la croissance de la CR est restée inférieure à celle du TWC et du TCNA. Un recul de 0,6 % a même été observé au deuxième trimestre. Il est à mettre sur le compte de la fermeture totale du tunnel du Simplon entre le 9 et le 13 juin 2011 en raison d'un incendie. Par conséquent, 60 trains ont été supprimés entre Fribourg-en-Brigau et Novare, ce qui correspond à environ 1000 véhicules lourds. De plus, l'accident ferroviaire survenu à Müllheim (D) en mai 2011 a entraîné la suppression de 44 trains pour la CR.

Événements extraordinaires dans le trafic ferroviaire de marchandises

Plusieurs événements extraordinaires et fermetures programmées ont touché le trafic ferroviaire de marchandises à travers les Alpes durant la période sous revue, ce qui a provisoirement réduit les capacités disponibles et a donc nui à la qualité de l'offre. Figurent au nombre de ces événements :

- *Travaux effectués dans le tunnel hélicoïdal de Varzo de juin à décembre 2010* : ces travaux ont limité les capacités disponibles pour le fret ferroviaire, et plus particulièrement pour la chaussée roulante. Du fait d'infiltrations d'eau qui perturbaient l'exploitation ferroviaire, un assainissement s'imposait dans les plus brefs délais.
- *Travaux au Gambarogno de février à août 2011* : ce chantier a nécessité la fermeture complète du tronçon à simple voie du Gambarogno à certaines heures de la journée ainsi qu'en août 2011. L'essentiel du trafic a dû être dévié vers l'axe du Loetschberg – Simplon.
- *Fermeture et restrictions de circulation après l'incendie au tunnel du Simplon en juin 2011* : l'incendie qui a ravagé le tunnel le 9 juin 2011 a causé la suppression de 60 trains (ce qui correspond à environ 1000 véhicules lourds) pour la chaussée roulante. De plus, un horaire spécial, assorti de restrictions pour le trafic marchandises, est en place depuis le 16 juin pour les trains qui empruntent le tunnel du Simplon. Les capacités du trafic marchandises se trouvent dès lors amputées d'un tiers et ne représentent plus que 53 sillons pour trains de marchandises par jour dans chaque sens, soit quelque 25 sillons de moins qu'en temps normal dans chaque sens.
- *Déraillement à Müllheim/Baden (mai 2011)* : le 19 mai 2011, un train de TC a déraillé à Müllheim, causant d'importants dégâts à l'infrastructure. La ligne entre Fribourg en Brigau et Bâle a par conséquent été fermée jusqu'au 22 mai. Pour le seul opérateur TC Hupac, cet accident a entraîné la suppression de plus de 40 trains TCNA.

2.5 Résumé de l'évolution des transports

Le transport de marchandises à travers les Alpes a été marqué par deux évolutions totalement contradictoires durant la période sous revue. En effet, le trafic global s'est contracté de 14 % en 2009, année de la crise financière et économique, le rail accusant alors une baisse nettement plus forte (-18 %) que la route (-7 %). La part du rail en Suisse a par conséquent reculé à 61 %, atteignant ainsi son plus bas niveau depuis que les données sur le trafic transalpin de marchandises font l'objet d'une collecte systématique.

En revanche, au cours de l'année 2010 et du 1^{er} semestre 2011, une croissance particulièrement dynamique a été enregistrée, notamment au niveau du rail. Si le volume total du trafic a progressé de 12,2 % en 2010, le trafic marchandises ferroviaire a lui gagné 15 %, soit une croissance deux fois plus

élevée que celle du trafic routier (7 %). Dès lors, la part du rail était remontée à 63 % à fin 2010. Le premier semestre 2011 est resté sous le signe de la croissance, tant pour le rail que pour la route, même si la dynamique a quelque peu ralenti (rail : +13 %, route : +5 %). A la mi-2011, la part du rail dépassait donc à nouveau les 64 %. Dans le même temps, il est devenu évident que l'objectif intermédiaire d'un million de courses transalpines sur l'année 2011 ne serait pas atteint. D'ici à la fin 2011, le nombre de courses transalpines de véhicules lourds par la route devrait dès lors avoisiner 1,25-1,27 million. En ce qui concerne le rail, l'évolution au 1^{er} semestre 2011 et jusqu'à fin août 2011 laisse présager un résultat record en matière de trafic marchandises à travers les Alpes. Si la tendance se confirme jusqu'à la fin de l'année, la barre des 26 millions de tonnes de marchandises transportées sur les deux axes ferroviaires suisses sera atteinte pour la première fois.

3 Suivi environnemental

3.1 Mandat

Dans sa réponse à l'interpellation Stadler du 6 juin 2000, le Conseil fédéral a confirmé qu'il surveillerait les répercussions écologiques du trafic marchandises à travers les Alpes à l'aide d'un programme d'observation de l'environnement.

En collaboration avec les cantons BL, LU, UR, TI et GR, l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) surveille la pollution atmosphérique et les nuisances sonores depuis 2003 le long des autoroutes A2 et A13. En ce qui concerne le rail, l'Office fédéral des transports (OFT) surveille l'évolution du bruit le long des lignes du Saint-Gothard et du Loetschberg dans le cadre de l'assainissement phonique des chemins de fer.

3.2 Aperçu

La pollution atmosphérique et les nuisances sonores sont obtenues grâce à des mesures effectuées à proximité immédiate des routes. Pour davantage d'informations, nous renvoyons au site Internet (www.bafu.admin.ch/mfm-u) du suivi environnemental.

3.2.1 Pollution de l'air le long des autoroutes A2 (Saint-Gothard) et A13 (San Bernardino)

Du fait de leur topographie et des conditions météorologiques particulières qui y règnent, les vallées alpines sont des zones particulièrement sensibles à la pollution de l'air, laquelle ne peut pas toujours se diluer sur les côtés voire vers le haut (en cas d'inversion thermique). Elles présentent alors des niveaux de pollution près de trois fois supérieurs à ceux du Plateau pour des émissions d'oxydes d'azote équivalentes en journée. Et la nuit, l'émission d'une quantité équivalente d'oxydes d'azote se traduit dans les vallées alpines par des taux jusqu'à six fois plus élevés que sur le Plateau.

Les quantités d'oxydes d'azote (NO_x) émises par la circulation sur les autoroutes A2 (Gothard) et A13 (San Bernardino) ont diminué de près de 50 % de 2003 à 2009, la baisse des particules fines (PM10) directement rejetées par les pots d'échappement se montant elle à presque 45 %, ce qui s'explique par les progrès technologiques enregistrés au niveau des moteurs. En revanche, l'émission de particules causée par l'usure des freins, des pneus et du revêtement des chaussées, qui est directement liée aux prestations de transport, a sur la même période augmenté de 3 % pour l'ensemble du trafic. Les émissions de frottement provoquées par les véhicules marchandises lourds ont reculé de 13 % de 2000 à 2009 du fait de la réduction du nombre de courses et des kilomètres parcourus sur la période.

En 2009, les véhicules marchandises lourds ont contribué à hauteur de près de 50 % aux émissions de NO_x sur les autoroutes A2 et A13 dans la zone alpine alors que leur part dans les prestations totales de transport sur l'année (kilomètres parcourus / année) était inférieure à 10 %. Dans le cadre d'une modélisation, la part de chaque source a été déterminée dans les immissions totales à Erstfeld.

A cet effet, c'est le dioxyde d'azote (NO₂), pour lequel une valeur limite est fixée dans l'ordonnance sur la protection de l'air, qui a été considéré. Les résultats (Figure 23) montrent clairement que la part du trafic lourd dans la pollution atmosphérique est élevée au regard de son importance dans le trafic total.

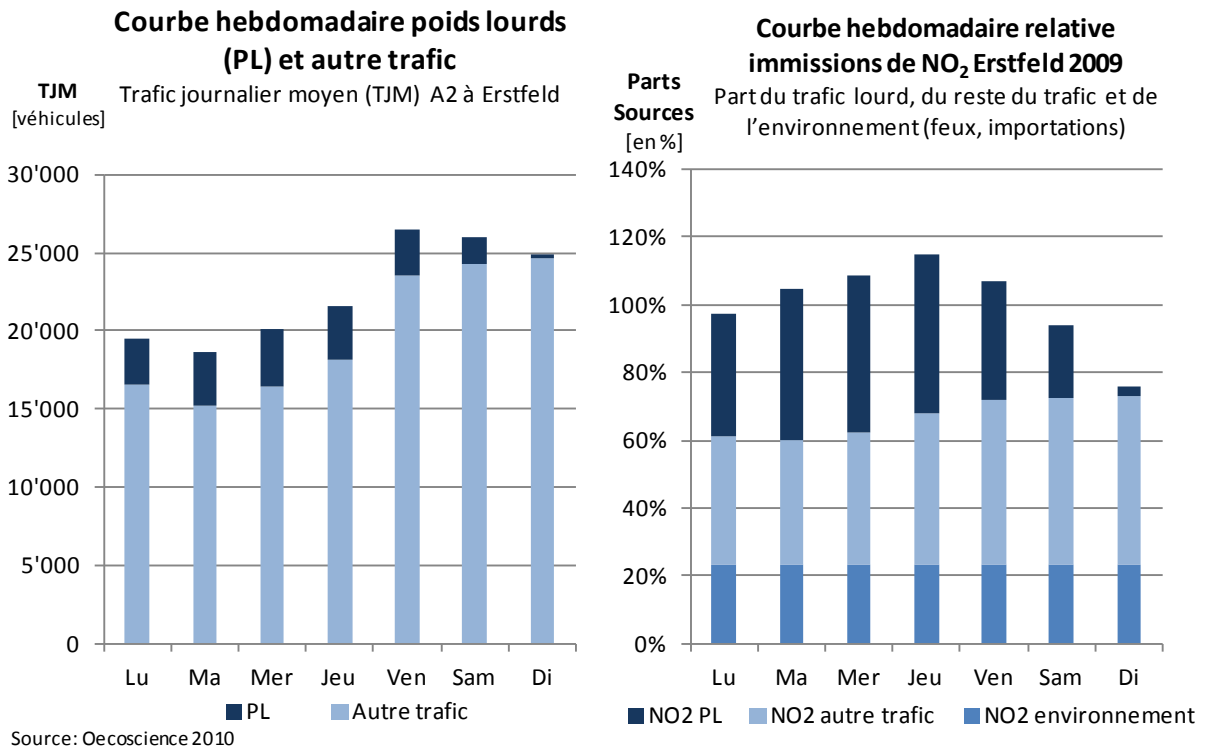


Figure 23: Part du trafic lourd dans le trafic total et dans les immissions de NO₂ à Erstfeld en 2009

Un léger recul des immissions a été constaté entre 2003 et 2010, essentiellement pour ce qui est des oxydes d'azote et des particules fines (PM10). Les valeurs limites en matière de NO₂ et de particules fines sont généralement dépassées le long de l'A2, très fréquentée, et respectées le long de l'A13, où le trafic est moindre. Les figures suivantes montrent l'évolution des immissions de polluants atmosphériques que sont le NO₂ et les PM10, pour lesquels l'ordonnance sur la protection de l'air (OPair) fixe des valeurs-limites.

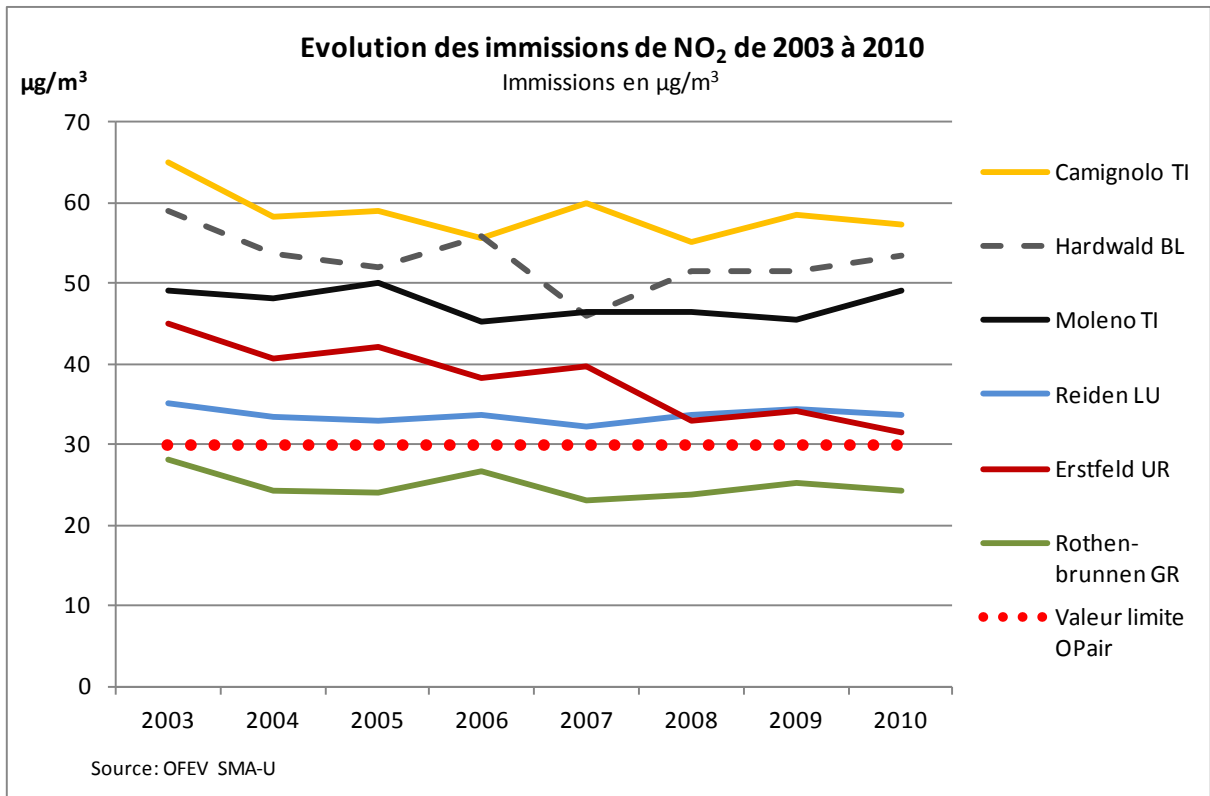


Figure 24: Evolution des immissions de NO₂ de 2003 à 2010. La ligne pointillée signale la valeur limite fixée par l'OPair (30 µg/m³).

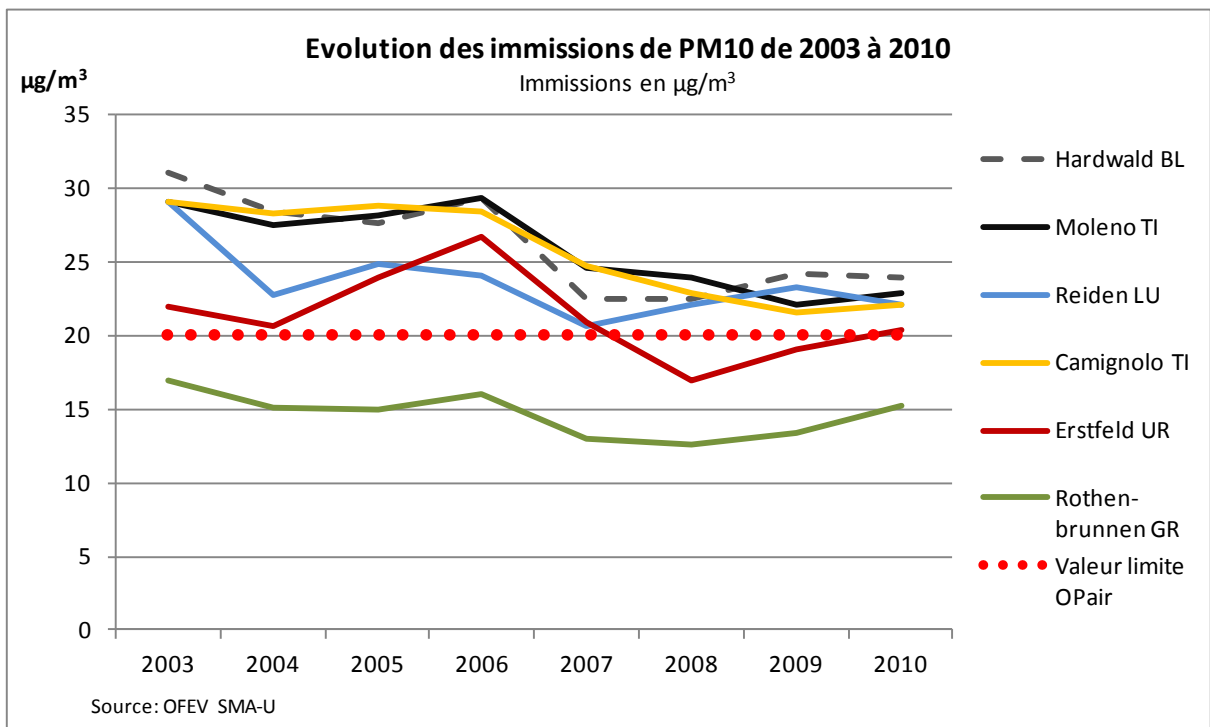


Figure 25: Evolution des immissions de PM₁₀ de 2003 à 2010. La ligne pointillée signale la valeur limite fixée par l'OPair (30 µg/m³).

3.2.2 Nuisances sonores le long des autoroutes A2 (Saint-Gothard) et A13 (San Bernardino)

Du fait de leur topographie et des conditions météorologiques particulières qui y règnent, les vallées alpines sont des zones particulièrement sensibles aux nuisances sonores. La pollution sonore y est en effet perçue depuis les versants en contact visuel avec la source de bruit, y compris si celle-ci est éloignée. Les émissions sonores le long des autoroutes A2 et A13 n'ont que peu évolué entre 2004 et 2010, même si les mesures renvoient plutôt à une légère augmentation du bruit (voir ci-dessous).

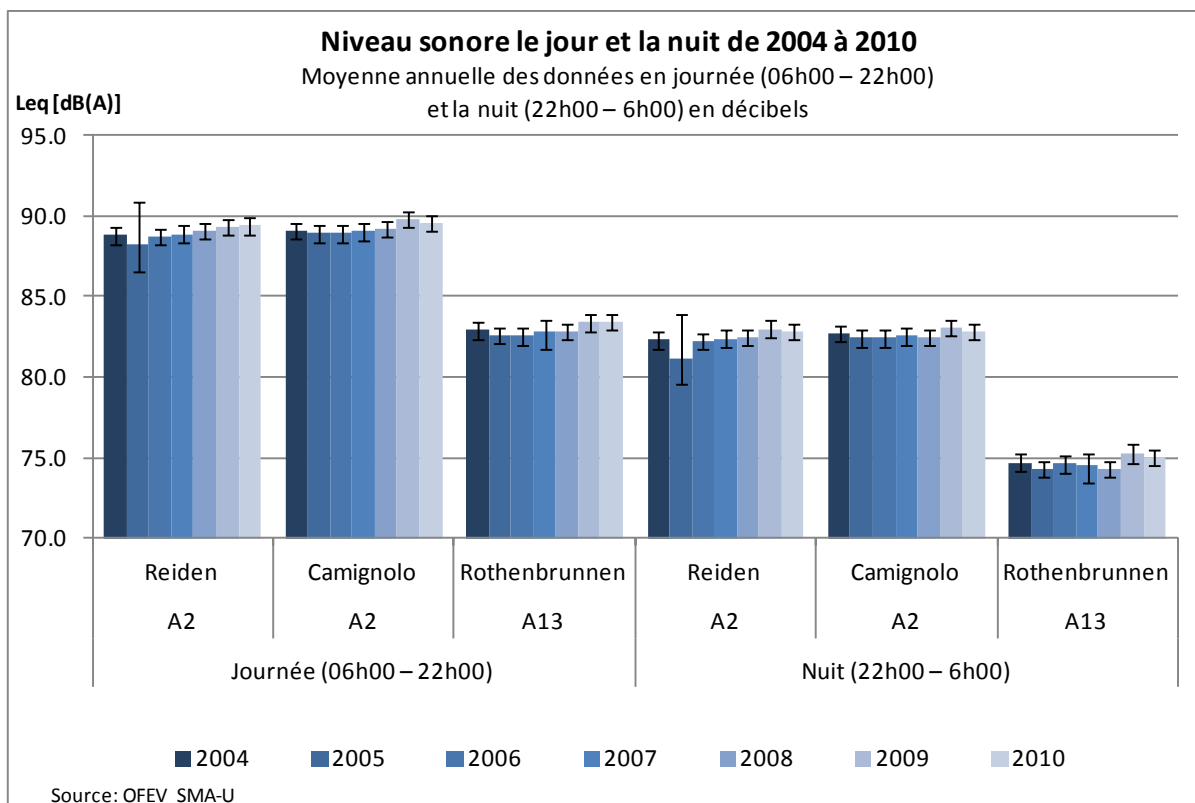


Figure 26: Niveau sonore le long des autoroutes A2 et A13 de 2004 à 2010

Bien que représentant une faible part du trafic total, les véhicules marchandises lourds contribuent très fortement à la pollution sonore (voir Figure 27). Leur part moyenne dans les émissions sonores s'est ainsi établie ces dernières années à 34 % du total du bruit à Reiden (Plateau) alors qu'ils ne représentaient que 12 % du trafic total. Du point de vue de la protection contre le bruit, la tranche allant de 5 à 6 heures du matin est critique dans la mesure où elle est considérée par l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) comme la dernière heure de la nuit. A la levée de l'interdiction de circulation nocturne, les véhicules marchandises lourds contribuent de manière démesurée à la pollution sonore durant les premières heures de la matinée.

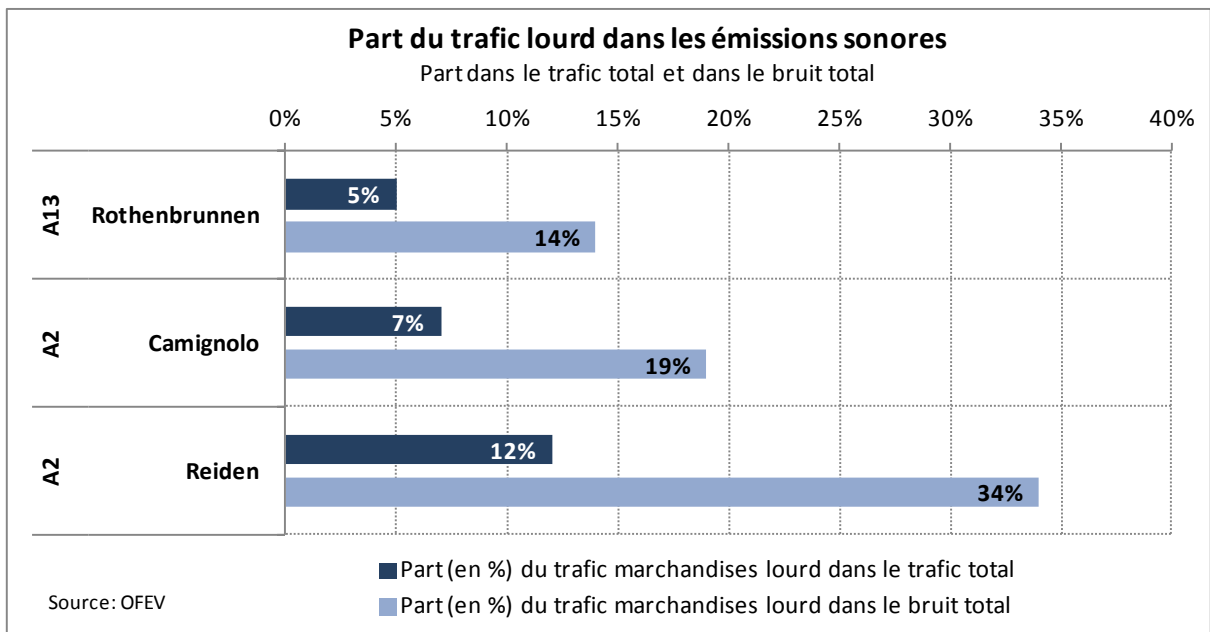


Figure 27: Part du trafic lourd dans les émissions sonores

3.2.3 Nuisances sonores le long des voies ferrées du Saint-Gothard et du Loetschberg

Dans le cadre de l'assainissement phonique, l'OFT surveille l'évolution du bruit émis par les chemins de fer en Suisse⁷. Les stations de mesure situées le long des lignes du Saint-Gothard (Steinen SZ) et du Loetschberg (Wichtrach BE) permettent de réunir des faits concernant l'évolution du bruit émis par les trains de voyageurs et de marchandises.

Le nombre des trains de marchandises mis en œuvre (TCNA, TWC, CR) a diminué de 18 % sur la ligne du Saint-Gothard de 2000 à 2010 (2010 : 81 trains en moyenne par jour). Leur nombre a en revanche augmenté de 35 % sur la ligne du Loetschberg (2010 : 65 trains en moyenne par jour). En 2010, la part de trains marchandises circulant la nuit (période critique du point de vue du bruit) était de 46 % sur la ligne de base du Loetschberg (24 trains en moyenne) et de 70 % sur la ligne du Saint-Gothard (37 trains en moyenne).

Les nuisances sonores ont diminué depuis 2003 à Steinen SZ, et ce tant le jour que la nuit, tandis qu'une diminution était constatée à Wichtrach BE à compter de 2006. A Steinen, les valeurs du bruit mesuré en 2010 sont nettement inférieures au niveau sonore d'émission prescrit conformément au répertoire des émissions 2015⁸. A Wichtrach, les valeurs prévues par le répertoire des émissions 2015 sont pour la première fois atteintes (voir figure ci-dessous). L'important bruit constaté à Wichtrach s'explique principalement par la forte rugosité des rails (striage). Sur les deux stations, la baisse

⁷ <http://www.bav.admin.ch/ls/01300/index.html?lang=fr>

⁸ Conformément à l'art. 6 de la loi fédérale du 24 mars 2000 sur l'assainissement phonique des chemins de fer, le Conseil fédéral a publié un répertoire contenant les émissions phoniques à attendre des installations de chemins de fer fixes jusqu'au 31 décembre 2015 (plan d'émissions 2015). Une fois l'assainissement terminé, ces valeurs constitueront un plafond d'émissions correspondant aux émissions sonores au sens de l'art. 37a de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB).

des émissions sonores en 2009 du fait de l'effondrement du trafic marchandises lié à la crise économique est évidente.

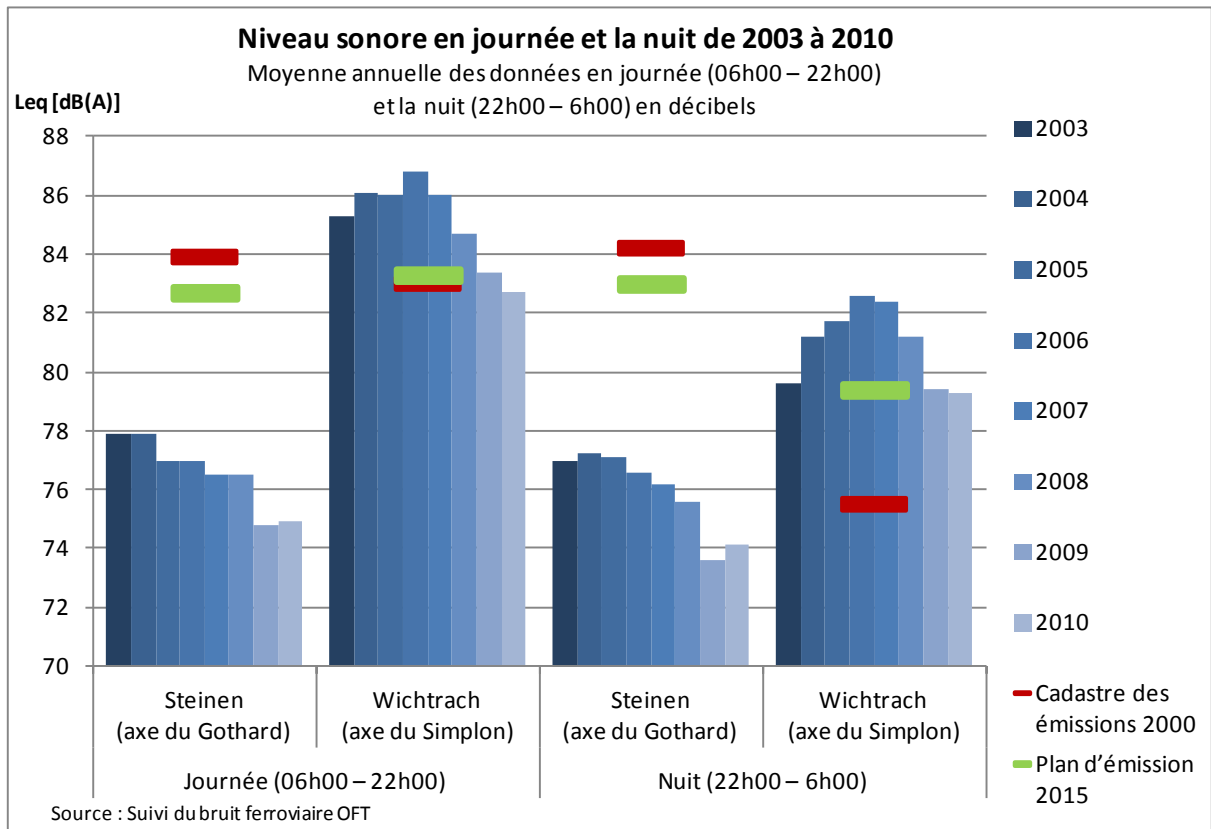


Figure 28: émissions sonores à Steinen (axe du Saint-Gothard) et Wichtrach (axe du Loetschberg) de 2003 à 2010

S'agissant des trains de voyageurs, le niveau sonore moyen lors du passage des trains a nettement baissé depuis 2003 grâce au matériel roulant neuf et assaini. Cette évolution commence seulement à se faire sentir pour ce qui est des trains de marchandises, comme le montre la figure suivante.

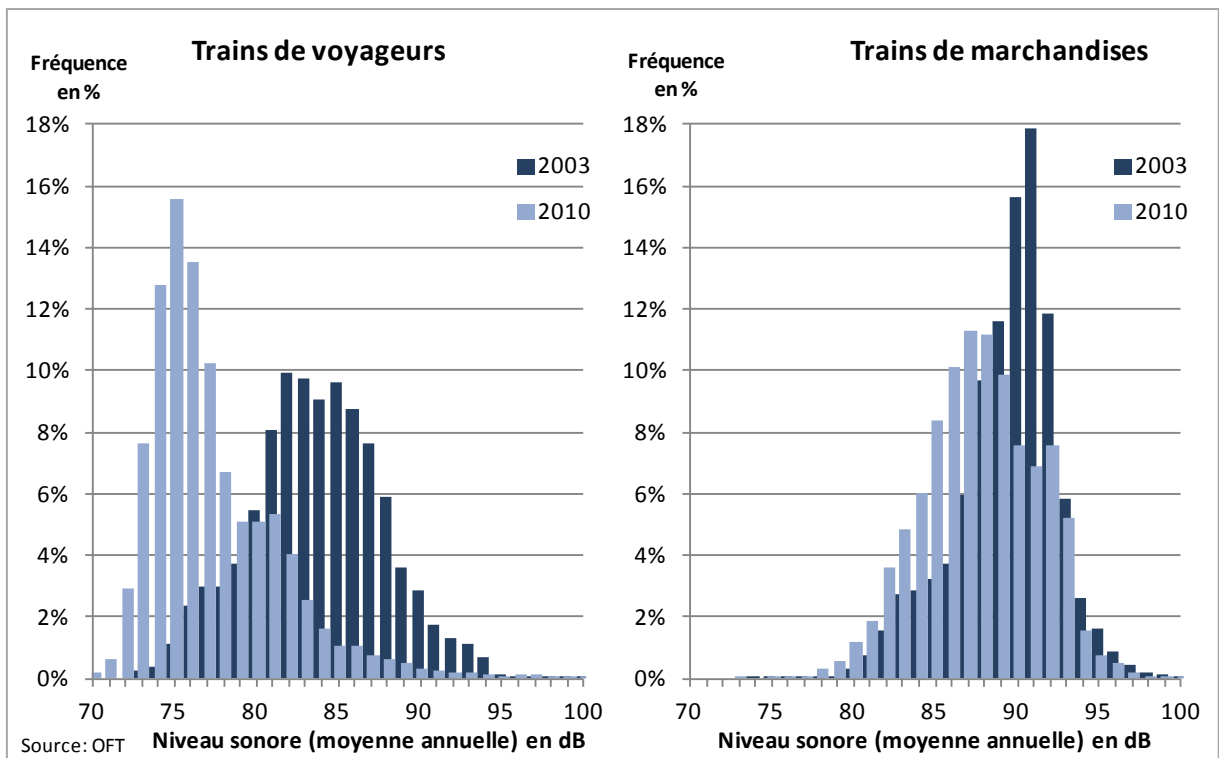


Figure 29: Evolution des émissions sonores des trains de voyageurs et de marchandises à la station de Steinen (SZ) de 2003 à 2010.

La nuit (entre 22h et 6h, conformément à l'ordonnance sur la protection contre le bruit, OPB), le nombre de personnes exposées à un bruit ferroviaire dépassant les valeurs limites entre Erstfeld et Bellinzona (presque 10 000 personnes) est nettement supérieur que dans le cas de la route, ce qui s'explique par l'interdiction de circulation nocturne des poids lourds sur la route et par la plus forte densité de logements le long de la voie ferrée.

Si l'on s'intéresse aux surfaces trop exposées au bruit causé par la route et les chemins de fer, l'image qui en ressort est quelque peu différente : environ 17 % des surfaces bordant les autoroutes entre Erstfeld et Bellinzona sont exposées à un fort bruit nocturne contre seulement 11 % de celles situées le long des voies ferrées.

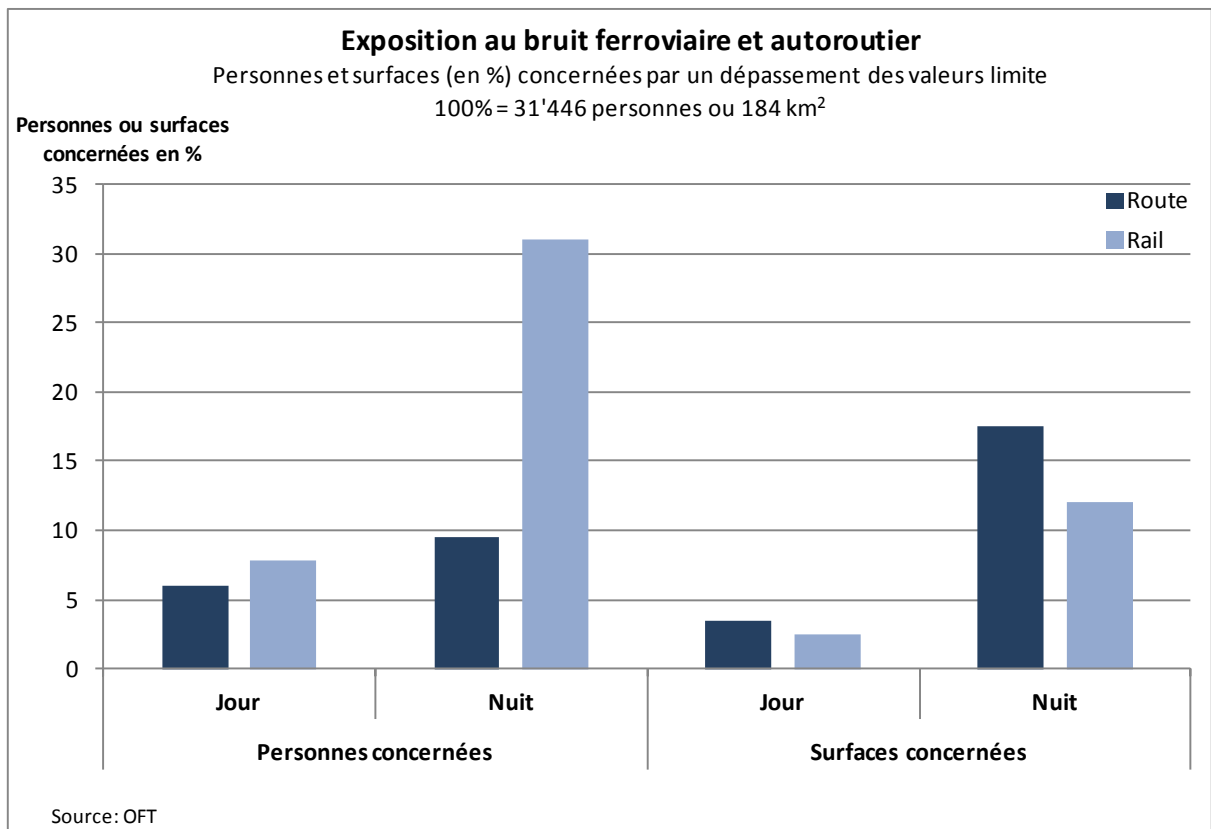


Figure 30: Prévalence du bruit ferroviaire et autoroutier sur la section Erstfeld – Bellinzone

La mise en service du tunnel de base du Saint-Gothard devrait permettre une nette amélioration grâce à son tracé (tunnel) et à l'assainissement du matériel roulant au niveau des trains de marchandises.

3.3 Mesures potentielles visant à réduire la pollution atmosphérique et les nuisances sonores dues au trafic

Au-delà de la politique du transfert du trafic lourd de la route vers le rail, de la promotion des transports en commun et de la mobilité douce, il existe des mesures techniques à même de réduire la pollution atmosphérique et les nuisances sonores dues au trafic routier et ferroviaire.

Réduction des émissions de particules fines et d'oxydes d'azote par des mesures techniques

Les filtres à particules permettent de réduire jusqu'à 99 % la quantité de particules ultrafines (suie de diesel) contenues dans les gaz d'échappement des véhicules utilitaires, ce qui contribue à prévenir les décès prématurés et à réduire les coûts de santé. Les nouveaux véhicules de tourisme diesel doivent depuis 2009 respecter des valeurs limites en termes d'émissions de suie de diesel équivalentes à celles des véhicules équipés de filtres à particules. En revanche, l'équipement des véhicules utilitaires lourds n'aura lieu qu'à compter de 2013 (introduction de la classe EURO 6).

Les émissions d'oxyde d'azote NO_x peuvent être réduites jusqu'à 80 % à l'aide de technologies telles que le recyclage des gaz, DeNO_x, SCR etc. La réduction des oxydes d'azote nocifs contribue égale-

ment à diminuer les coûts de santé, le polluant précurseur du smog d'été qu'est l'ozone ainsi que les émissions dans l'environnement.

La norme relative à la classe EURO 6 pour les nouveaux véhicules utilitaires introduits sur le marché à partir de 2013/2014 visera à réduire les émissions d'oxydes d'azote et de suie de diesel respectivement de 80 % et 50 %. Par ailleurs, il est prévu d'introduire une valeur-limite de particules avec la classe EURO 6.

Revêtements insonorisants et pneus silencieux

Dans le cadre du renouvellement des revêtements routiers, des revêtements absorbants de bruit (dits drainants) sont généralement mis en place, ce qui a notamment permis une réduction de 5 décibels de la pollution sonore due au trafic autoroutier. Toutefois, la réduction du bruit diminue à mesure que la surface s'use. En zone alpine, la mise en œuvre de revêtements drainants (réduisant le bruit et souvent poreux) est toutefois, pour raisons d'entretien, soumise à un certain nombre de limites dans la mesure où ils ne peuvent être employés que jusqu'à 600 mètres d'altitude, une altitude jusqu'à laquelle vit, il convient toutefois de le préciser, la majorité de la population résidant en zone alpine. Il est également important de savoir que le cycle de renouvellement des routes se compte en décennies. Par conséquent, les effets à court terme de cette mesure sont principalement réalisables sur les tronçons dont le revêtement doit de toute façon être renouvelé prochainement.

La promotion de l'utilisation de pneus silencieux (automobiles et véhicules marchandises lourds) permettrait de réduire globalement le bruit de 3 à 4 dB. Cette mesure aurait un effet au niveau national. De plus, étant donné que les cycles de renouvellement des pneus sont courts, il serait possible au niveau national, grâce à l'encouragement ciblé d'une utilisation de pneus plus silencieux, de réduire le bruit en quelques années.

Le potentiel cumulé de réduction du bruit (pneus et revêtements) se situe entre 5 et 6 dB pour le trafic lourd et entre 8 et 9 dB pour les automobiles.

Une surveillance plus pointilleuse des limitations de vitesse imposées aux poids lourds (respect strict de la limitation à 80 km/h, contre 87 km/h en moyenne actuellement), ainsi qu'une réduction de la vitesse de la circulation automobile (maximum de 100 km/h) permettraient d'aller plus avant dans la réduction des émissions sonores sur autoroute en zone urbanisée.

Mesures techniques visant à réduire le bruit du trafic ferroviaire

Les mesures à la source permettent de diminuer nettement le bruit émis par les chemins de fer. A l'heure actuelle, l'attention est essentiellement portée sur le trafic marchandises nocturne.

L'assainissement en cours des dispositifs de freinage des wagons suisses de fret (remplacement des freins en fonte par des sabots de frein synthétiques) entraîne, grâce à des roues lisses, une réduction du niveau sonore de l'ordre de 10 dB (aujourd'hui, près de 80 % des wagons suisses de fret sont assainis)⁹. L'assainissement du matériel roulant est une condition préalable à la mise en œuvre d'autres mesures d'assainissement portant sur les rails (meulage des rails et absorbants pour rails, par

⁹ Pour de plus amples informations sur l'assainissement phonique, voir : <http://www.bav.admin.ch/ls/01298/index.html?lang=fr>

exemple). En la matière, il est très important que des améliorations comparables soient réalisées au niveau du parc européen de véhicules utilisés pour le transit. Depuis 2006, les nouveaux wagons doivent tous être pourvus de technologies de réduction du bruit. Aujourd'hui, près de 15 % des wagons étrangers en sont équipés. La Suisse étudie actuellement l'instauration de valeurs limites en matière d'émissions pour les wagons de marchandises. Celles-ci constitueraient presque de facto une interdiction des sabots en fonte grise à compter de 2020 environ, ce qui toucherait tout particulièrement les wagons les plus anciens.

3.4 Effets de la politique de transfert sur l'environnement

3.4.1 Objectif

Les efforts menés jusqu'ici dans le cadre de la politique de transfert ont certes permis de stabiliser les courses de véhicules marchandises lourds à travers les Alpes, mais pas d'atteindre l'objectif visé en matière de transfert. Il faut du temps pour que la stabilisation déploie ses effets en termes de réduction de la pression sur l'environnement (par exemple les immissions de polluants atmosphériques) dans les corridors alpins.

Sans les mesures et les instruments de transfert mis en place, le nombre de véhicules marchandises lourds traversant les Alpes aurait toutefois augmenté d'au moins 50 %, comme indiqué au point 2.3. Dans le cadre de ce bilan environnemental, il convient donc d'évaluer, sous la forme d'une comptabilisation pilote, les effets de cette stabilisation sur les émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre.

De plus, l'analyse tient compte du fait qu'une augmentation de l'efficacité au niveau de la route ou un transfert de la route au rail n'a pas d'effet que sur les émissions en Suisse mais sur l'ensemble de la chaîne de transport, de son point de départ à son point d'arrivée. Les réductions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre obtenues via le transfert sont dès lors présentées séparément, c'est-à-dire pour la Suisse et pour l'étranger¹⁰.

3.4.2 Méthodologie du bilan environnemental

Intégré au projet de recherches « Stratégies pour un recours au moyen de transport adéquat dans le trafic marchandise en Suisse » de l'Association suisse des ingénieurs et experts en transports (SVI) dirigé par l'Office fédéral des routes (OFROU), le projet partiel H s'intéresse à l'impact écologique du trafic marchandises : c'est sur le cadre estimatif des quantités développé dans le cadre de ce projet

¹⁰ Il convient de préciser que, dans le cadre du présent bilan environnemental ce ne sont pas l'avancement technologique en termes de motorisation ni le traitement a posteriori des gaz d'échappement qui sont évalués mais seulement les effets supplémentaires de la modification de la réglementation suisse et la politique de transfert (introduction de la limite de 40 t. et de la RPLP).

de recherches encore en cours que repose le calcul pilote du bilan environnemental aux fins du présent rapport.

Evaluation des prestations de transport

Dans l'évaluation des prestations de transport selon le scénario de référence (limite à 28 t / pas de RPLP), les chargements transportés par des véhicules d'un poids total en charge de plus de 28 tonnes doivent être expédiés via des véhicules d'un poids total en charge de 28 tonnes, d'où une augmentation des prestations de transport. Dans le scénario de référence, il a en outre été considéré que les charges moyennes transportées par des véhicules de 28 tonnes étaient en hausse (optimisation des transports par le secteur). Pour les trains routiers/semi-remorques, l'hypothèse retenue est celle d'un passage de la charge moyenne de 5 à 8,6 tonnes par véhicule, ce qui correspond à une multiplication des prestations de transport correspondantes par 1,5 dans le cas des semi-remorques et par 1,2 pour les trains routiers. Et la part des parcours en Suisse et à l'étranger a été estimée d'après l'enquête principale relative au trafic marchandises à travers les Alpes de 2009.

	Suisse <i>Mio. de véh/km</i>	Etranger <i>Mio. de véh/km</i>	Total <i>Mio. de véh/km</i>
Evolution observée en 2010	308	460	769
Evolution de référence sans limite à 40 t ni RPLP	466	737	1'203
Différence	+157	+277	+434

Tableau 10: Prestations de transport en matière de trafic routier de marchandises à travers les Alpes, évaluation sur la foi des chiffres de transport de 2010 et des distances moyennes en matière de trafic transalpin obtenus dans le cadre de la collecte de données sur le trafic marchandises transalpin en 2009.

Sans RPLP ni relèvement de la limite de poids, les prestations de transport en matière de trafic transalpin routier auraient augmenté de quelque 50 % en Suisse et même de 60 % à l'étranger.

Evaluation de la composition de la flotte

Le relèvement de la limite de poids et l'introduction de la RPLP ont eu d'importants effets sur la composition de la flotte de véhicules, qui décrit la répartition des prestations de transport d'une catégorie de véhicules donnée (par exemple les véhicules marchandises lourds) par catégories de taille et d'émissions (catégories EURO). Aux fins du présent document, les éléments décisifs sont les suivants.

Les facteurs d'émissions et la consommation d'énergie varient, selon les polluants, en fonction du taux d'utilisation du véhicule utilitaire concerné. Cette variation est en outre fonction du profil de la portion de trajet concernée, comme l'illustre le graphique suivant à l'aune des émissions de CO₂ d'un véhicule de la classe EURO V :

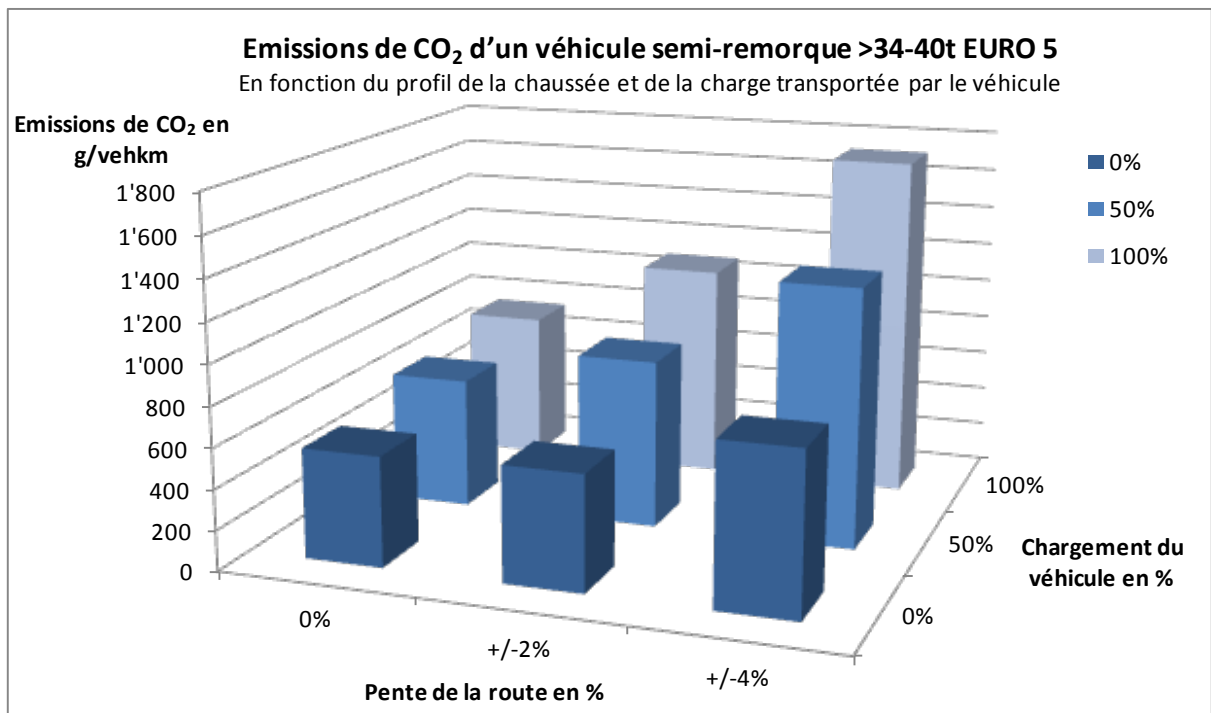


Figure 31: Emissions de CO₂ d'un train semi-remorque >34-40 t EURO 5 (SCR) sur autoroute en fonction du profil de la chaussée et de la charge transportée par le véhicule. Source : HBEFA 3.1.

La consommation de carburant et, partant, les émissions de CO₂ d'un poids lourd intégralement chargé et escaladant une pente de 4 % sont trois fois plus importantes que celles du même véhicule vide circulant sur le plat.

Pour le calcul du scénario de référence sans limite à 40 tonnes ni RPLP, il n'y a que deux schémas de réaction imaginables :

1. les transports se font via des *véhicules de plus petite taille* (véhicules de 28 tonnes), qui présentent par principe des facteurs d'émission moindres, mais qui affichent des taux de chargement plus élevés, ce qui, en retour, relève leurs taux d'émission ;
2. les transports se font via des *véhicules de 40 tonnes* présentant par principe des taux d'émissions plus élevés que ceux des véhicules de 28 tonnes mais qui, du fait de la limite de charge imposée (28 tonnes), ne pourraient être que partiellement chargés, ce qui, en retour, entraînerait une réduction de leurs taux d'émissions.

Pour le calcul du scénario de référence, il a été considéré que ces deux schémas de réaction étaient pertinents et les facteurs d'émissions ont par conséquent été équipondérés.

3.4.3 Effets sur les émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre

Les hypothèses et calculs qui précèdent aboutissent aux modifications suivantes pour ce qui est de l'oxyde d'azote (NO_x), les particules (PM10, suies) et le CO₂. La colonne de gauche représente les émissions actuelles et celle de droite les émissions du scénario de base (sans RPLP ni limite à 40 t).

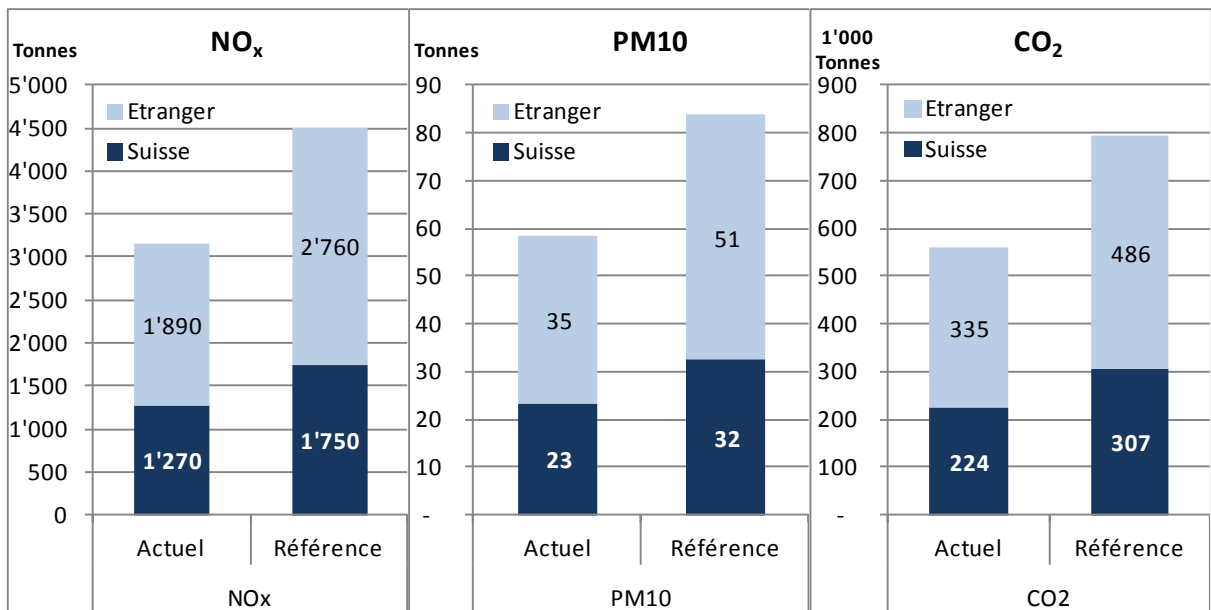


Figure 32: Effets de la politique de transfert menée jusqu'ici sur les émissions de trafic routier en 2010.

Remarque : émissions des polluants atmosphériques NO_x et PM10 en tonnes, émissions de CO₂ en milliers de tonnes.

Par rapport au scénario de base, le trafic routier de marchandises à travers les Alpes suisses émet aujourd'hui quelque 27 % de NO_x et 28 % de PM10 de moins. Et les émissions de gaz à effet de serre ont également pu être réduites de 27 %. La baisse est encore plus importante à l'étranger puisqu'elle atteint 32 % pour le NO_x/PM10 et 31 % pour le CO₂.

3.4.4 Conclusion

La politique 'menée jusqu'ici en matière de transfert s'est traduite par des gains d'efficacité considérables sur la route qui n'ont pas été dépourvus d'effets sur l'environnement. Au total, les polluants atmosphériques et gaz à effet de serre émis par le fret routier transalpin ont diminué de quelque 30 % par rapport au scénario de référence (sans RPLP ni limite à 40 tonnes), et la réduction est même encore un peu plus importante à l'étranger.

Ramenée à l'ensemble des émissions du trafic routier des poids lourds (>3,5 t) en Suisse, la réduction s'élève encore à près de 4 % pour les polluants atmosphériques et de 5 % pour les gaz à effet de serre.

4 Etat d'avancement de la mise en œuvre des instruments de transfert

4.1 Aperçu du concept de transfert de la loi sur le transfert du transport de marchandises (LTTM)

Les différents instruments et mesures liés à la politique de transfert ont été confirmés et complétés via la LTTM. Le tableau suivant donne une vue d'ensemble des principaux instruments du transfert et de chaque mesure de soutien du transfert.

Instrument / mesure	Description	Importance	Chap.
RPLP	Création de la vérité des coûts dans le trafic routier de marchandises par la mise en œuvre du principe de causalité ; financement FTP	Instrument central, introduit le 01.01.2001	4.3
NLFA : modernisation de l'infrastructure ferroviaire	Création des capacités nécessaires et condition requise pour l'augmentation de la productivité sur le rail	Instrument essentiel, en cours de mise en œuvre (mise en exploitation du tunnel de base du Loetschberg)	4.2
Réforme des chemins de fer : libéralisation du trafic marchandises ferroviaire	Augmentation de la productivité du rail via la concurrence intramodale	Instrument essentiel, mis en œuvre dans une large mesure	4.4
Commandes de TCNA	Commande et indemnisation de trains et d'envois de TCNA	Mesure centrale de transfert (depuis 2000), représente plus du tiers du trafic transalpin	5.2
Commandes de transport combiné accompagné (CR)	Commande et indemnisation de trains et d'envois CR	Mesure complémentaire	5.2
Promotion des investissements de TC (investissements dans les terminaux)	Aides à l'investissement pour le transport combiné en Suisse et à l'étranger (terminaux)	Les capacités des terminaux sont une condition préalable au développement du transport combiné	5.3
Intensification des contrôles du trafic lourd	Contrôle du respect des prescriptions de circulation routière	Mesure routière essentielle pour augmenter la sécurité du trafic routier et pour équilibrer les conditions de concurrence rail/route	5.4

Tableau 11: Aperçu des instruments et des mesures de transfert

Les instruments et les mesures ainsi que leur mise en œuvre et leur contribution au processus de transfert sont commentés dans les chapitres suivants.

4.2 NLFA (modernisation de l'infrastructure ferroviaire)

4.2.1 Avancement de la mise en œuvre

Le projet du siècle, la Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA) a accompli plusieurs étapes importantes au cours de la période sous revue. Les progrès concrets sont présentés de manière détaillée dans les rapports d'étape NLFA publiés chaque semestre (chaque année depuis 2011¹¹)

Axe du Saint-Gothard

Après la première jonction dans le tube Est du tunnel de base du Saint-Gothard le 15 octobre 2010, le tunnelier a atteint le point de jonction prévu pour le tube Ouest (entre Sedrun et Faido) le 23 mars 2011. Deux mois plus tard, c'est-à-dire le 19 mai 2011, le dernier minage du tunnel de base du Saint-Gothard a eu lieu dans la section de Faido au niveau du rameau de communication n° 91, marquant ainsi la fin des travaux de percement du plus long tunnel ferroviaire du monde à l'issue d'un chantier qui aura duré presque douze ans.

Les travaux dans les différentes sections du tunnel de base du Saint-Gothard ont avancé à des allures diverses au premier semestre 2011. Du côté d'Uri, l'excavation et l'aménagement intérieur dans les sections d'Erstfeld et d'Amsteg étaient en grande partie terminés et les tubes étaient prêts à recevoir la technique ferroviaire. Dans les sections de Sedrun et Faido, les travaux se sont poursuivis en vue de la deuxième percée principale. Au 30 juin 2011, presque 7100 mètres de voûte intérieure avaient été bétonnés entre Faido et Sedrun. Les travaux devraient être terminés dans cette section d'ici fin 2011. Dans la section de Bodio, les travaux d'aménagement intérieur sont terminés, et les travaux d'installation de la technique ferroviaire ont débuté. De nouvelles surfaces ont été libérées sur l'installation de chantier de Bodio en vue de la construction du tracé. Dans le tube Ouest, entre Faido et Bodio, la voie fixe est déjà mise en place sur 15 kilomètres.

S'agissant du tunnel de base du Ceneri, 14,3 des 39,8 km des tubes (soit 36 %) étaient percés à fin août 2011. Les travaux se poursuivent depuis le portail Nord, le portail Sud et le point d'attaque intermédiaire de Sigirino. Au portail Nord, à Vigana, le percement sous l'autoroute A2 est terminé et se poursuit conformément aux plans en direction du sud. Au niveau du perçage principal, à compter de Sigirino en direction du nord et du sud, les travaux affichent un retard de cinq à six mois par rapport au programme initialement prévu, ce qui est à mettre sur le compte d'une installation plus longue', d'une géologie défavorable et de prestations de percement inférieures à ce qui a été contractuellement convenu. Les travaux souterrains concernent désormais l'aménagement intérieur de la voûte du tunnel.

¹¹ Voir Rapports d'étape NLFA sous <http://www.bav.admin.ch/alptransit/01386/index.html?lang=fr>

Axe Loetschberg - Simplon

Long de 34,6 km, le tunnel de base du Loetschberg (TBL) est le plus long tunnel alpin. Le premier train marchandises l'a traversé le 15 juin 2007. Depuis cette date, une partie des trains de marchandises l'emprunte, notamment dans le sens nord-sud. La mise en pleine exploitation du tunnel de base pour le trafic voyageurs et marchandises a eu lieu au changement d'horaire du 9 décembre 2007. Depuis cette date, les trains voyageurs longues distances utilisent le TBL pour le trafic régulier. La fiabilité de l'infrastructure reste très élevée sur l'axe du Loetschberg. Début mars 2011, le tunnel a vu passer son 100 000^e train. L'utilisation moyenne du tunnel est au total supérieure à 77 % et également très élevée pour ce qui est du trafic marchandises (voir également le suivi des capacités pour l'axe du Loetschberg-Simplon au chiffre 6.2.1). Jusqu'ici, 1770 trains (1,8 % du total) ont dû être reroutés, essentiellement en raison de retards, par la ligne faîtière. Et moins de 8 % de ces reroutages sont dus à des problèmes infrastructurels rencontrés au niveau du tunnel de base du Loetschberg.

L'OFT estime toujours le total des coûts jusqu'à l'achèvement du projet à 19,1 milliards de francs (prix de 1998, y compris réserve et hors renchérissement, taxe sur la valeur ajoutée et intérêts intercalaires). S'agissant des délais, le Conseil fédéral table sur une mise en service du tunnel de base du Saint-Gothard fin 2016 et du tunnel de base du Ceneri fin 2019.

4.2.2 Pertinence de la NLFA pour le processus de transfert

La modernisation de l'infrastructure ferroviaire et les augmentations de capacités et gains de productivité y afférents sont des éléments essentiels à la réussite du processus de transfert dans la durée. Car seules la mise à disposition des capacités nécessaires au transfert et une amélioration sensible de la qualité de l'offre sont à même de garantir un transfert de la route vers le rail des prestations de transport sans perte de qualité pour le demandeur et sans inconvénient pour l'économie dans son ensemble. Il n'est par conséquent possible d'inciter au transfert des prestations de transport de la route vers le rail qu'en proposant une infrastructure ferroviaire de qualité.

Les effets en termes de productivité se traduisent par des adaptations de production chez les entreprises de transport ferroviaire délivrant leurs prestations sur l'infrastructure ferroviaire modernisée. Bénéficiant d'une modification de la structure de leurs coûts, celles-ci peuvent alors proposer de meilleurs prix à leurs clients (opérateurs ou chargeurs) sur l'axe nord/sud, ce qui permet au fret ferroviaire de gagner en attractivité par rapport au fret routier. Lorsque le rail peut acheminer les marchandises selon dans des conditions (prix du marché, temps de transport et qualité de ce dernier) plus avantageuses que la route, il en résulte une incitation claire au transfert de la route au rail.

Les gains de productivité issus de la mise en œuvre de la NLFA résultent pour partie d'économies réalisées au niveau des temps de parcours, lesquelles se traduisent par des économies de ressources centrales telles que l'emploi de locomotives et de personnel. Mais les économies sont avant tout le fait de gains de temps autorisant une meilleure planification des rotations.

Par ailleurs, la planéité presque intégrale des voies ferrées (grâce à la mise en service à venir des tunnels de base du Saint-Gothard et du Ceneri) va permettre une modification substantielle des para-

mètres de tracé les plus essentiels pour l'exploitation que sont les pentes, les rayons de courbure et les espaces libres. L'effet sur les masses et longueurs de composition maximales autorisées est immédiat. A l'avenir, il devrait ainsi être possible de faire circuler avec une seule locomotive des trains de marchandises jusqu'ici tractés par deux locomotives et/ou recourant à des services de traction supplémentaires pour franchir certaines portions.

Les effets en termes de productivité ou de transfert attendus de la mise en service des tunnels de base du Saint-Gothard et du Ceneri ont été analysés plus en détail en amont du présent rapport sur le transfert. Les résultats sont disponibles au chiffre 7.2.2 du présent document.

Les effets liés à la mise en service de la ligne de base du Loetschberg ont pour leur part été analysés dans le cadre du rapport sur le transfert 2009. Et depuis, rien n'a changé pour ce qui est du constat de base : les principaux gains de productivité pour le trafic marchandises résultent d'économies au niveau des locomotives grâce aux plus faibles pentes et à la moindre consommation d'énergie qu'autorise le TBL. Jusqu'ici, les gains de temps ne sont pas significatifs. Vu qu'il existe encore des déclivités ainsi que du trafic mixte entre transport des marchandises et des voyageurs, les gains de productivité sont plutôt faibles. Pour autant, l'attractivité de l'axe du Loetschberg – Simplon demeure élevée pour le fret ferroviaire, ce qui, au-delà de la disponibilité du tunnel de base, est également à mettre sur le compte de l'existence d'une plus grande hauteur d'angle (jusqu'à 4 mètres). Une telle offre n'est pour l'heure pas possible sur l'axe du Saint-Gothard, mais elle devrait, lorsqu'elle existera, constituer une incitation supplémentaire au transfert de la route vers le rail sur cet axe (voir également chiffres 7.2.2 et 7.5.3).

4.3 Redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP)

4.3.1 Avancement de la mise en œuvre

Suite à l'adoption de l'article constitutionnel pour une redevance poids lourds liée aux prestations en février 1994 et à l'approbation par le peuple suisse de la loi d'exécution ad hoc le 27 septembre 1998, la RPLP a été introduite le 1^{er} janvier 2001. Depuis cette date, tout véhicule d'un poids maximal autorisé de plus de 3,5 tonnes circulant sur les routes suisses doit acquitter la redevance. La RPLP est conçue selon le principe de causalité. Elle est calculée en fonction du nombre de kilomètres parcourus, du poids total autorisé et des émissions de substances polluantes du véhicule.

Le nouveau régime des transports (augmentation progressive de la limite de poids et de la RPLP) sert de base à la politique coordonnée des transports destinée à protéger la région alpine. Cette politique a été acceptée par l'UE dans le cadre de l'Accord entre la Confédération suisse et la Communauté européenne sur le trafic marchandises et de voyageurs par rail et par route¹² (accord sur les transports terrestres, ci-après ATT), entré en vigueur le 1^{er} juin 2002.

La redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) vise à faire supporter par le trafic lourd sur le long terme les coûts de voirie et autres coûts qu'il génère pour la collectivité. De

¹² RS 0.740.72

plus, elle vise à encourager le transfert de la route vers le rail ainsi qu'à compenser autant que faire se peut les gains de productivité pour le trafic routier de marchandises engendrés par le relèvement (de 28 à 40 tonnes) de la limite de poids.

La dernière révision de la RPLP est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2008. En accord avec le comité mixte relatif à l'ATT, le Conseil fédéral a décidé d'appliquer les taux suivants à compter de cette date :

Catégorie de redevance	Norme EURO	RPLP pour une course de 300 km avec un 40 tonnes	Centimes par tonne et km
1	0, I et II	369 CHF	3.07
2	III (à partir du 01.01.2009)	320 CHF	2.66
3	III (jusqu'au 31.12.2008) IV, V et VI	272 CHF	2.26

Tableau 12: Taux actuellement en vigueur pour la RPLP, révision de la RPLP du 1^{er} janvier 2008.

Comme le secteur des transports routiers l'avait demandé, les véhicules de la catégorie EURO III n'ont été relevés de la catégorie la moins chère vers la catégorie médiane qu'à compter du 1^{er} janvier 2009, et ce afin de permettre à ces véhicules une plus longue période d'amortissement.

Soulignons en outre que, en vertu du jugement rendu le 21 octobre 2009 par le Tribunal administratif fédéral, les tarifs ont été, à compter de septembre 2009 pour les transporteurs suisses et du 4 novembre 2009 pour les transporteurs étrangers, rétrogradés pour six mois aux tarifs correspondants en vigueur au 1^{er} janvier 2005. Après le jugement du 19 avril 2010 rendu par le Tribunal fédéral, ce sont les tarifs normalement en vigueur à compter du 1^{er} janvier 2008 qui ont été appliqués.

Le 19 avril 2010, le Tribunal fédéral a approuvé un recours déposé par le Département fédéral des finances contre le jugement délivré par le Tribunal administratif fédéral. Il a justifié sa décision en arguant que, compte tenu de la teneur de la loi et de la réglementation, les coûts en termes d'embouteillages causés par le trafic marchandises à la circulation automobile devaient être intégrés aux frais externes. En ce sens, le relèvement de la redevance décidé au 1^{er} janvier 2008 était légal. Le Tribunal fédéral a toutefois laissé ouverte la question de savoir quelles étaient les dispositions qui primaient entre l'art. 7 de la loi relative à une redevance sur le trafic des poids lourds¹³, qui stipule que le produit de la redevance ne doit pas excéder les coûts d'infrastructure non couverts et les coûts supportés par la collectivité, et l'art. 8.

S'agissant des dernières évolutions, il convient de signaler que le Conseil national a adopté le 15 mars 2011 par 112 voix contre 65 la motion 09.3133 (Germanier). Comme l'a précisé le Conseil fédéral dans sa réponse, cette motion peut être interprétée comme autorisant les poids lourds à rester au moins sept ans dans la même catégorie de redevance RPLP. Cela impliquerait qu'un véhicule ne pourrait pas être rétrogradé dans la catégorie la plus onéreuse avant un délai de 14 ans, c'est-à-dire

¹³ RS 641.81

la majeure partie de sa durée d'utilisation. Les incitations à l'achat de véhicules plus propres créées au travers de la RPLP en seraient grandement réduites. Le 2 septembre 2011, le Conseil des Etats a demandé que le délai de sept ans prévu par la motion ne soit applicable qu'à la catégorie la moins chère, ce qui va dans le même sens que la prise de position du Conseil fédéral à propos de ladite motion. En outre, le Conseil des Etats fixe le début du délai au moment où seuls de nouveaux véhicules pourront être mis en circulation en Suisse. La CTT-N a approuvé cette proposition le 21 novembre. Sous réserve d'approbation par l'UE, cela signifierait que la catégorie EURO IV ne pourrait pas être déclassée avant octobre 2013 et la catégorie V avant octobre 2016.

Fin novembre 2011, le Conseil fédéral a décidé que les poids lourds des catégories EURO II et EURO III dotés de filtres à particules se verraient accorder une réduction de 10 % sur la RPLP à compter du 1^{er} janvier 2012. Il entend par ailleurs négocier avec l'UE un rabais de 10 % pour les véhicules des catégories d'émissions EURO VI. L'adaptation de la RPLP à l'inflation, déjà négociée sur son principe, doit entrer en vigueur en même temps que le rabais supplémentaire pour les véhicules de la catégorie d'émissions EURO VI, soit normalement dans le courant du deuxième trimestre 2012.

4.3.2 Pertinence pour le processus de transfert

Du point de vue de la politique de transfert, la perception de la RPLP en tant qu'instrument important pour le transfert est étroitement liée au recul attendu de nombre de courses à travers les Alpes. Les incitations que crée la RPLP en matière de renouvellement du parc de véhicules sont secondaires eu égard à l'objectif de transfert.

La mise en œuvre de la RPLP va de pair avec un effet sur les prix, mais aussi sur la productivité. Les différents segments du trafic routier de marchandises ont réagi diversement à la RPLP, ce qui s'explique principalement par l'augmentation de la limite de poids à 40 tonnes, qui s'est répercutée sur la productivité. De 2004 à 2010, le chargement moyen des véhicules (y compris les courses à vide) a augmenté de 15 % du fait du relèvement en deux étapes de la limite de poids. Par rapport à 1999, l'augmentation est même de plus de 80 %. L'effet de la RPLP a ainsi pu être compensé dans de nombreux domaines puisque, à coûts de véhicule et de chauffeur pratiquement égaux, il est désormais possible de transporter davantage de marchandises. L'effet de productivité a pu être exploité en fonction du facteur limitant pour un transport, soit le volume ou le poids.

La réduction des courses transalpines observée de 2004 à 2006 est en grande partie à mettre sur le compte du changement de régime (au 1^{er} janvier 2005, 2^e étape de la RPLP et limite de 40 tonnes). Durant les quelques années ayant précédé 2005, une telle évolution avait déjà été observée du fait de l'existence de contingentements de 40 tonnes. Mais le changement total s'est produit en 2005. Pour 2006, seule une partie minime du recul peut encore être mise sur le compte du changement de régime en matière de limite de poids, notamment parce que le chargement moyen des véhicules n'a que marginalement progressé.

D'une manière générale, on peut affirmer a posteriori que la diminution du nombre de courses à travers les Alpes liée à la 2^e étape de la RPLP se rapproche de la limite inférieure de l'effet escompté du changement de régime. La répercussion sur les prix a été plus compensée que prévu par les progrès de productivité rendus possibles par le nouveau régime.

La 3^e hausse de la RPLP au 1^{er} janvier 2008 n'a pas permis de constater d'effet additionnel en matière de transfert ; tout au plus a-t-on observé une stabilisation de l'effet de transfert.

Pour l'avenir, les possibilités offertes par la LRPL en vigueur et les dispositions de l'accord bilatéral sur les transports terrestres, dans le meilleur des cas, ne permettent de tabler que sur une augmentation progressive des charges moyennes. Vu le nombre important de courses effectuées en trafic intérieur à l'aide de véhicules moins grands, le niveau ne sera vraisemblablement pas le même qu'aux passages alpins étrangers. A titre comparatif, la charge moyenne était en 2008 de 16 tonnes par véhicule au Brenner, soit toujours près de 40 % de plus que la charge moyenne recensée aux passages alpins suisses.

4.4 Réforme des chemins de fer : libéralisation du marché du trafic marchandises ferroviaire

4.4.1 Avancement de la mise en œuvre

L'art. 24 en relation avec l'annexe 1, section 4, de l'ATT renvoie à la directive 91/440/CEE du Conseil du 29 juillet 1999¹⁴ relative au développement de chemins de fer communautaires (directive 91/440/CEE). L'art. 10 de ladite directive prévoit la libéralisation intégrale du transport combiné international de marchandises. Cette même disposition libéralise le transport international de marchandises organisé par des groupes internationaux. Par groupes internationaux, on entend la relation d'au moins deux entreprises ferroviaires sises dans différents Etats membres de la Communauté européenne ou en Suisse en vue de fournir des prestations de transport internationales. Ces groupes ont des droits d'accès et de transit en Suisse pour autant que l'une des entreprises ait son siège en Suisse. Cela concerne principalement les trains du trafic par wagons complets (TWC). Les groupes internationaux bénéficient également du droit de transit à travers la Suisse lorsqu'aucune des entreprises du groupe n'a son siège en Suisse. Conformément à l'art. 9a, LCdF, le marché du trafic marchandises ferroviaire est entièrement libéralisé pour les entreprises ferroviaires suisses. Etant donné que toute entreprise étrangère a la possibilité de fonder une filiale en Suisse, qui plus est dans des délais très brefs, on peut également parler d'une large libéralisation juridique du trafic intérieur.

Afin de permettre la poursuite du processus d'ouverture du marché, le Conseil fédéral a soumis fin 2010 au Parlement la deuxième phase de la réforme des chemins de fer¹⁵. Celle-ci vise à améliorer l'interopérabilité et la sécurité du droit des mises au concours dans le secteur du transport régional de voyageurs et à renforcer la surveillance du marché (commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer). Au travers de cette réforme des chemins de fer, les directives en matière d'interopérabilité (directive 2008/57/CE) et de sécurité (directive 2004/49/CE), mais aussi les premier et deuxième paquets ferroviaires de l'UE, exception faite de la création d'un service d'attribution des sillons indépendant des gestionnaires de l'infrastructure, sont ainsi transposés en droit suisse. De la

¹⁴ JO L 237 du 24.8.1991, p. 25, modifié en dernier lieu par la directive 2007/58/CE, JO L 315 du 3.12.2007, p. 44

¹⁵ <http://www.parlament.ch/d/dokumentation/dossiers/bahnreform-2-2/Seiten/bahnreform-2-2-botschaft.aspx>, numéro de référence 05.028

sorte, les prescriptions techniques et sécuritaires pourront être harmonisées, et les organismes d'évaluation de la conformité chargés d'attester l'adéquation des composantes ferroviaires aux prescriptions européennes être créés. Il pourra donc s'ensuivre un trafic ferroviaire aussi fluide que possible au travers des frontières et la mise en place des conditions nécessaires à l'émergence d'un réseau ferroviaire unifié à l'échelle européenne. Le renforcement de la commission d'arbitrage en matière de trafic ferroviaire via l'élargissement de ses compétences lui permettant d'ordonner des enquêtes administratives et d'imposer des sanctions garantira un accès non discriminatoire aux infrastructures ferroviaires. L'affaire est en cours de discussion devant le second Conseil (état : octobre 2011).

4.4.2 Pertinence pour le processus de transfert

Depuis plusieurs années, le trafic Nord – Sud le long de l'axe Pays-Bas / Belgique – Milan via la Suisse connaît une forte expansion. Et l'observation de différentes périodes étudiées montre que ce développement concerne essentiellement le transport combiné, ce qui découle, entre autres, de l'ouverture du marché. Du fait de la libéralisation, l'axe Nord – Sud passe pour être celui qui est soumis à la plus âpre concurrence entre les différentes entreprises de transport ferroviaire.

Durant la période sous revue, cette concurrence n'a fait que s'intensifier, et ce tant en matière de trafic conventionnel que de transport combiné. Dans ce contexte, les changements constatés au niveau des formes de production (utilisation de locomotives et de conducteurs au-delà des frontières) ainsi que des relations contractuelles sont durables et positifs. Le système traditionnel des opérateurs de transport consécutifs a été supplanté par le système des opérateurs principaux (avec sous-traitants). De leur côté, les opérateurs de TC et les chargeurs de trains complets ont réagi en mettant au concours davantage de prestations de traction. Concrètement, il apparaît que les parts des différents acteurs du marché Nord – Sud ne sont pas fixées, mais qu'il y a en permanence des déplacements (appels d'offres de trafic induit ou à l'échéance de contrats).

L'ouverture du marché a imposé à toutes les entreprises actives sur le marché d'accroître leur efficacité et de réduire leurs coûts. Cela s'est traduit par des réorganisations et des concentrations à tous les niveaux de la chaîne de création de richesses dans le transport, le but étant d'obtenir une production à moindre coût. Les entreprises peuvent ainsi offrir leurs prestations à un prix plus avantageux. Mais la pression se fait également plus intense en vue d'une amélioration de la qualité (fiabilité, ponctualité).

Voici les principaux effets de cette concurrence fonctionnelle sur la réalisation du transfert :

- Au niveau de la production : amélioration de la qualité par la diminution des retards
- Au niveau de la production : réduction des coûts via l'optimisation des rotations du matériel roulant, des tableaux de service etc.
- Au niveau de la demande : meilleure information de la clientèle via la définition d'un opérateur de transport responsable et par une production « tout en un »
- Au niveau de la demande : prise en compte de souhaits précis des clients dans le cadre d'un concours d'idées entre les acteurs

La compétitivité a ainsi contribué de manière élémentaire à la croissance substantielle du trafic marchandises ferroviaire sur l'axe Nord – Sud. La concurrence poussant à augmenter les quantités transportées, il a fallu davantage de ressources, notamment de la main d'œuvre, dans le trafic ferroviaire de marchandises.

4.4.3 Evolution des parts de marché et de la situation de marché

Parts de marché

En matière de trafic ferroviaire de marchandises à travers les Alpes via la Suisse, trois entreprises ferroviaires dominent le marché. A côté de CFF Cargo et de BLS Cargo, Crossrail s'est en effet imposé comme troisième acteur d'importance à compter de 2009.

De 2008 à 2010, la part de marché de CFF Cargo a au total diminué de 2,5 points de pourcentage, celle de BLS Cargo de 2,8 points de pourcentage alors que Crossrail voyait la sienne progresser de 6,0 points de pourcentage. En 2009, année marquée par la crise, SBB Cargo et BLS Cargo ont cédé du terrain en termes tant relatifs qu'absolus tandis que Crossrail voyait sa part de marché doubler et affichait une croissance absolue. Et, en 2010, SBB Cargo et BLS Cargo ont encore perdu respectivement 0,5 et 0,7 point de pourcentage de parts de marché, mais ceci alors que le marché dans son ensemble progressait, ce qui a permis aux CFF et au BLS d'afficher une hausse à deux chiffres (en pourcentage) du total de tonnes transportées malgré la contraction de leurs parts de marché.

Parts de marchés en % des tonnes nettes nettes	2008			2009			2010		
	Gothard	Simplon	Total	Gothard	Simplon	Total	Gothard	Simplon	Total
CFF Cargo	67.0%	23.6%	50.1%	66.2%	25.3%	48.1%	64.4%	22.4%	47.6%
BLS Cargo	28.9%	65.4%	43.1%	29.9%	54.8%	41.0%	30.9%	54.3%	40.3%
CR Crossrail	0.4%	10.9%	4.5%	0.4%	19.9%	9.0%	1.9%	23.3%	10.5%
Rail4Chem	1.8%	0.0%	1.1%	2.2%	0.0%	1.2%	0.8%	0.0%	0.5%
TX Logistik	1.3%	0.0%	0.8%	1.2%	0.0%	0.6%	1.9%	0.0%	1.1%
DB Schenker Rail DE AG	0.3%	0.0%	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
RTS	0.3%	0.0%	0.2%	0.2%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%

Tableau 13: Parts de marché dans le trafic transalpin de marchandises (parts dans les tonnes nettes nettes)

Grâce à l'ouverture du marché et à la libéralisation, les acteurs du trafic ferroviaire de marchandises à travers les Alpes via la Suisse développent sans cesse leurs modèles commerciaux, ce qui peut se traduire par des réorganisations d'entreprise ou par des modifications au niveau même des modèles. Ci-après quelques exemples relatifs aux principaux acteurs du marché.

- CFF Cargo SA : dans le cadre de sa stratégie internationale, CFF Cargo a été la première entreprise de transport ferroviaire à mettre sur pied une production ininterrompue depuis l'Allemagne via la Suisse jusqu'au Nord de l'Italie. Début 2011, CFF Cargo a externalisé ses activités à l'international dans une filiale propre, SBB Cargo International. La nouvelle entité propose du transport combiné et par trains complets en matière de trafic transalpin. L'offre va des ports de la

mer du Nord et de la région de la Ruhr jusqu'au Nord de l'Italie et porte aussi bien sur des transports à l'importation qu'à l'exportation. Hupac, l'opérateur suisse de transport combiné, détient 25 % de SBB Cargo International.

- BLS Cargo SA : depuis 2001, BLS Cargo a étendu puis stabilisé ses parts de marché en matière de trafic ferroviaire de marchandises à travers les Alpes. Pour ce faire, elle s'est appuyée sur un actionnariat international comptant notamment DB Schenker Rail et l'expéditeur et opérateur Ambrogio, ainsi que sur une étroite collaboration avec DB Schenker Rail et d'autres partenaires dans le but de mettre sur pied des offres d'un seul tenant.
- Crossrail : fondée en 2004 pour prendre la suite de RM, l'entreprise est devenue le troisième intervenant pour ce qui est du trafic ferroviaire de marchandises à travers les Alpes. Après le changement de propriétaire et les restructurations, Hupac, l'opérateur suisse de transport combiné, détient également 25 % de Crossrail.

Situation de marché

Durant la période sous revue, les coûts afférents au trafic ferroviaire de marchandises à travers les Alpes via la Suisse n'ont que peu évolué. L'observatoire des trafics marchandises transalpins Suisse/UE estime, sur la base de modélisations, les coûts liés au trafic routier et ferroviaire de marchandises à travers les Alpes, en mettant, pour ce qui est des transports ferroviaires, l'accent sur le TCNA et la CR¹⁶. Le dernier rapport en date montre que, durant la période 2008-2009, les coûts liés au TCNA n'ont que marginalement évolué (baisse de 0,5 %). Mais il n'en va pas de même pour ce qui est des recettes puisque la faiblesse actuelle de l'euro (EUR) vis-à-vis du franc suisse (CHF) a eu des effets néfastes pour les entreprises de transport ferroviaire actives à l'international que sont SBB Cargo International, BLS Cargo et Crossrail. Une partie importante de leurs coûts (salaires suisses et prix des sillons) étant libellés en francs suisses alors que leurs services sont en règle générale vendus en euros, celles-ci se voient, baisse de la monnaie de facturation oblige, confrontées à une érosion de leurs recettes. Une problématique qui touche également les opérateurs helvétiques de transport combiné et qui, du fait de l'impossibilité qu'il y a pour eux de jouer sur ces conditions-cadre, devrait en 2012 se traduire par des hausses de tarifs compensatoires. Des mesures ont toutefois été décidées en faveur du transport combiné afin d'atténuer ce problème (voir également chiffre 5.2.2).

4.5 Résumé : état, mise en œuvre et effet des instruments de transfert

Les instruments de transfert adoptés et grande partie déjà mis en œuvre (NLFA, RPLP et réforme des chemins de fer) ont déjà déployé leur effets et continuent à le faire en aidant à stabiliser le nombre de poids lourds traversant les Alpes et en garantissant au chemin de fer une part importante dans le trafic transalpin de marchandises. Et cet effet de report et de stabilisation a continué à se manifester durant

¹⁶ Observatoire des trafics marchandises transalpins Suisse/UE, rapport annuel d'observation des trafics 2009 (Alpifret) : http://www.bav.admin.ch/verlagerung/01529/index.html?lang=fr&download=NHZLpZeg7t.lnp610NTU04212Z6ln1acy4Zn4Z2qZpnO2YUq2Z6gpJCDelB_hGym162epYbg2c_JjKbNoKSn6A--

la crise. Toutefois, du point de vue de la politique de transfert, il s'est durant la période sous revue clairement avéré que les instruments de transfert que sont la RPLP et la réforme des chemins de fer ne permettraient pas – sous leur forme actuelle – de faire sensiblement progresser le report modal à l'avenir. L'évolution au niveau de la RPLP a d'ailleurs montré que le relèvement minime lié à la troisième étape de sa mise en œuvre ne provoquait pas de baisse de la demande¹⁷. Pour l'avenir, l'effet stabilisateur de ces instruments est néanmoins appelé à jouer un rôle crucial, même s'il ne faut pas s'attendre à une nouvelle progression importante du report avant l'ouverture des tunnels de base du Saint-Gothard et du Ceneri.

¹⁷ Dans la catégorie intermédiaire de redevance, le relèvement se monte à 5,6 %. Son effet a en outre été en grande partie gommé par la mise en circulation permanente de véhicules appartenant à la catégorie de redevance inférieure.

5 Avancement de la mise en œuvre des mesures d'appoint

5.1 Moyens financiers

A travers l'arrêté fédéral allouant un plafond de dépenses pour promouvoir l'ensemble du trafic marchandises par rail du 28 septembre 1999, le Parlement a avalisé un plafond de dépenses maximal de 2850 millions de francs pour les années 2000-2010, mais celui-ci a été raboté de 20 millions par le programme d'allègement budgétaire 2003. Ce plafond de dépenses a permis de financer les baisses de prix des sillons (TC jusqu'en 2009 / TWC jusqu'en 2007) et les indemnités liées au TC transalpin et non transalpin. A cette date, 225,5 millions de francs peuvent être encore utilisés au titre de ce plafond de dépenses. Celui-ci ne comprend *ni* les contributions à des investissements dans des terminaux, *ni* les contributions à la réalisation de voies de raccordement privées *ni* l'intensification des contrôles du trafic lourd.

Au total, les comptes et le budget des différentes mesures se présentent comme suit pour la période sous revue (2009-2011) :

Mesure	Crédit	Comptes 2009 (mio. de francs)	Comptes 2010 (mio. de francs)	Budget 2011 (mio. de francs)
Indemnisation transport combiné : Commandes TC, CR comprise ; jusqu'en 2009, réduction du prix du sillon comprise	Dès 2007 802.A2310.0214	213.6	205.5	179.5 ¹⁸
Réduction prix du sillon Transport par wagons complets (TWC)	Dès 2007 802.A2310.0217	0	0	0
Contributions d'investissements « Terminaux ferro- viaires »	Dès 2009 802.A4300.0141	28.6	9.9	33.3
Contrôles de police du trafic lourd¹⁹	806.3600.007 Dès 2007 806.A6210.0141	23.4	21.2	29.8
(Voies de raccordement)	Dès 2007 802.A4300.0122	21.6	23.5	21.7

Tableau 14: Fonds fédéraux destinés aux mesures de transfert 2009-2011

La Confédération a en 2010 engagé un total de 205,5 millions de francs pour promouvoir le transport combiné. Et ce montant a pour la première fois été versé aux opérateurs sous la forme d'indemnités

¹⁸ Hors suppléments II/2011 ; à compter de 2011, uniquement TC transalpin (le TCNA non transalpin est financé via un crédit séparé).

¹⁹ Les coûts liés à la construction et à l'entretien des centres de contrôle du trafic lourd ne sont pas compris dans ce crédit.

d'exploitation. Quant aux réductions du prix du sillon pour le transport combiné, elles ont été supprimées à fin 2009.

Le plafond de dépenses 2000-2010 pour promouvoir l'ensemble du trafic marchandises par rail est arrivé à échéance fin 2010. Dans le cadre de l'examen du projet de législation concernant le transport de marchandises, le Parlement a en décembre 2008 arrêté un nouveau plafond de dépenses destiné à la promotion du trafic marchandises transalpin initialement fixé à 1,6 milliard de franc. Mais, à l'occasion du supplément I/2010, celui-ci a été, du fait de l'adaptation du prix des sillons à 2010 (suppression de la contribution de couverture en matière de trafic marchandises), réduit de 105 millions pour être ramené à 1,495 milliard de francs. A compter de 2011, les indemnités d'exploitation pour le TC non transalpin seront prélevées sur le plafond de dépenses pour promouvoir le trafic ferroviaire de marchandises ne traversant pas les Alpes, lequel finance également les indemnités destinées au transport par wagons complets.

Depuis 2010, la promotion du transport ferroviaire de marchandises à travers les Alpes se fait au titre de l'art. 8 de la loi sur le transfert du transport de marchandises (LTTM). Le plan de financement de la Confédération prévoit les moyens suivants :

Mesure	2011 (en mio. de CHF)	Budget 2012 (en mio. de CHF)	PF 2013 (en mio. de CHF)	PF 2014 (en mio. de CHF)	PF 2015 (en mio. de CHF)
Indemnités TC A2310.0214	182.7 ²⁰	174.5	174.5	164.5	161.9

Tableau 15: Planification financière TC 2011-2015

Le crédit dédié à l'indemnisation du TC transalpin est appelé à baisser progressivement du fait des arrêtés liés au projet relatif au trafic marchandises, cette diminution visant à inciter les acteurs du TC transalpin à améliorer leur productivité tout en évitant autant que faire se peut un report des courses de TC vers la route. Par conséquent, le plan de diminution devra tenir compte des modifications importantes pouvant survenir au niveau des conditions cadre dans lesquelles le trafic ferroviaire de marchandises évolue. Tel sera le cas ces prochaines années du fait de l'adaptation du système de prix des sillons : les modifications prévues pour 2013 (voir chiffre 6.1) devraient selon les derniers calculs entraîner une augmentation de quelque 20 millions de francs du prix des sillons en matière de fret ferroviaire. Afin d'amortir les effets liés à cette hausse, aucune réduction des moyens de promotion n'est prévue de 2012 à 2013.

²⁰ Dans le cadre du supplément IIb/2011, une rallonge des moyens de promotion destinés aux opérateurs de TC pour 2011 (de 179,5 à 182,7 millions de francs) est demandée au Parlement, ce qui permettra d'indemniser le volume de transport à travers les Alpes plus élevé que prévu en 2011. Les 3,2 millions supplémentaires demandés au titre de 2011 seront intégralement financés par une réduction du crédit A4300.0141 « Terminaux ferroviaires ». Dans le cadre du supplément IIa (FF 2011 6217), le Parlement a par ailleurs accordé 28,5 millions de francs via ce crédit à titre de mesure d'atténuation du franc fort. Ces moyens sont destinés aux entreprises de transport ferroviaire et ne sont pas compris dans les 182,7 millions déjà cités.

5.2 Commandes en transport combiné : TCNA et CR

5.2.1 Avancement de la mise en œuvre

Les indemnités afférentes au transport combiné à travers les Alpes (TC) sont financées par des moyens à affectation obligatoire (impôt sur les huiles minérales). Ces moyens servent à promouvoir le transfert du fret de la route vers le rail. Les bénéficiaires de ces contributions d'exploitation sont les opérateurs de TC. Au travers de ce subventionnement, les autorités entendent compenser les coûts prévus non couverts en matière de transport combiné accompagné et non accompagné. Le versement de ces indemnités se fait en fonction des prestations effectivement réalisées. Une distinction est faite entre les subventions par train et les subventions par envoi. La subvention par train est définie en fonction des terminaux de départ et de destination et est accordée pour chaque train qu'un opérateur fait effectivement circuler. La subvention par envoi transalpin est identique pour tous les envois effectués en TCNA et est accordée pour chaque envoi effectivement acheminé. Les taux maximaux d'indemnisation ont évolué comme suit ces dernières années :

	2008		2009				2010		2011	
			Janvier - avril		Mai - décembre					
	<i>Par train</i>	<i>Par train</i>	<i>Par envoi</i>	<i>Par train</i>	<i>Par envoi</i>	<i>Par train</i>	<i>Par envoi</i>	<i>Par envoi</i>	<i>Par train</i>	<i>Par train</i>
Pays-Bas	45	345	45	330	90	345	90	850	75	850
R-U / Belgique / Luxembourg / Nord de la France	45	1'150	45	1'100	90	1'150	90	1'650	75	1'600
France							90	1'420	75	1'350
Nord de l'Allemagne Scandinavie	45	1'035	45	990	90	1'035	90	1'540	75	1'540
Allemagne Rhin-Ruhr / Rhin-Main	45	1'093	45	1'045	90	1'093	90	1'600	75	1'600
Sud-Ouest de l'Allemagne / Suisse Bâle, Plateau	45	1'438	45	1'375	90	1'438	90	1'940	75	1'900

Tableau 16: Taux maximaux d'indemnisation en euro par envoi et par train en fonction des régions d'indemnisation, de 2008 à 2011

Durant la dernière période sous revue, l'évolution des taux d'indemnisation en matière de transport combiné avait été marquée par deux mesures extraordinaires :

Relèvement de l'indemnisation du fait de la crise conjoncturelle

Le TCNA a été très fortement handicapé par la crise en 2009. Après avoir évalué les données sur l'évolution du trafic marchandises à travers les Alpes au cours des premiers mois de 2009, l'Office fédéral des transports a constaté que des mesures urgentes s'imposaient pour remédier aux pertes de parts de marché détenues par le rail. Afin d'empêcher l'arrêt de relations / de certaines offres en matière de TCNA ainsi que la diminution de ressources (notamment pour ce qui est du matériel roulant), l'OFT a décidé, après avoir soupesé les différentes options qui s'offraient à lui, de relever les indemnités d'exploitation versées aux opérateurs de TC. Pour la période allant de mai à décembre 2009, le taux maximal d'indemnisation par train a été relevé à celui de 2008, et, parallèlement, le taux maximal d'indemnisation par envoi a été remonté de 45 à 90 euros (voir Tableau 16 « Taux maximaux

d'indemnisation en euro par envoi et par train en fonction des régions d'indemnisation, de 2008 à 2011 »). Les années suivantes, le taux d'indemnisation par envoi a été progressivement ramené à son niveau d'origine.

Grâce à cette mesure, il a été possible d'empêcher un recul plus important du trafic, lequel aurait entraîné des problèmes de liquidités chez les opérateurs et chez les entreprises de transport ferroviaire. Cette aide exceptionnelle et temporaire a d'ailleurs contribué à permettre au marché de regagner des parts en 2010 et 2011 et d'augmenter sensiblement les volumes expédiés.

Redéploiement des subventions au prix des sillons

Jusqu'en 2009, la Confédération a versé des subventions au prix des sillons en plus des indemnités d'exploitation pour le transport combiné. Avec l'entrée en vigueur de la législation concernant le trafic marchandises, il n'existait plus à compter de 2010 de base juridique pour le versement de subventions au prix des sillons en matière de TC. Le nouveau plafond de dépenses pour promouvoir le trafic ferroviaire de marchandises traversant les Alpes pour les années 2011 à 2018 ne permet plus que le versement d'indemnités d'exploitation aux opérateurs de TC. Les subventions au prix des sillons ont donc été supprimées, ne laissant plus aux opérateurs de TC qu'un seul moyen de percevoir des aides. Avec la suppression des subventions au prix des sillons en matière de TC, les entreprises de transport ferroviaire doivent désormais payer l'intégralité du prix des sillons aux gestionnaires suisses de l'infrastructure. Il s'en est suivi un redéploiement des moyens libérés par la suppression des subventions au prix des sillons en direction des indemnités d'exploitation versées aux opérateurs de TC et un relèvement des taux d'indemnisation du TC transalpin au profit des opérateurs de TC.

L'indemnisation par train a, dans le cadre de ce « redéploiement » (pour chaque domaine), été relevée de manière à permettre une couverture des coûts apparus par suite de l'augmentation du prix des sillons en matière de TC (voir Tableau 15 montrant le relèvement des taux d'indemnisation des trains entre 2009 et 2010).

Evolution du nombre d'envois encouragés en matière de TCNA

Le TCNA transalpin est reparti de l'avant en 2010 après le creux conjoncturel traversé en 2009. La hausse est de 15 % pour les envois et est donc nettement supérieure à la croissance enregistrée par la route (+6,5 %). Au total, 23 opérateurs ont pris part au TCNA transalpin en 2010 (3 nouveaux prestataires). Sur l'année, ils ont transporté à travers les Alpes quelque 771'000 envois, soit 101'000 de plus qu'en 2009 (+2430 trains). Il ne s'en est donc fallu que de 9000 envois pour que le record de 2008 soit battu. Et une forte croissance se dessine de nouveau pour 2011.

Depuis 2002, les envois en matière de trafic transalpin ont évolué comme suit :

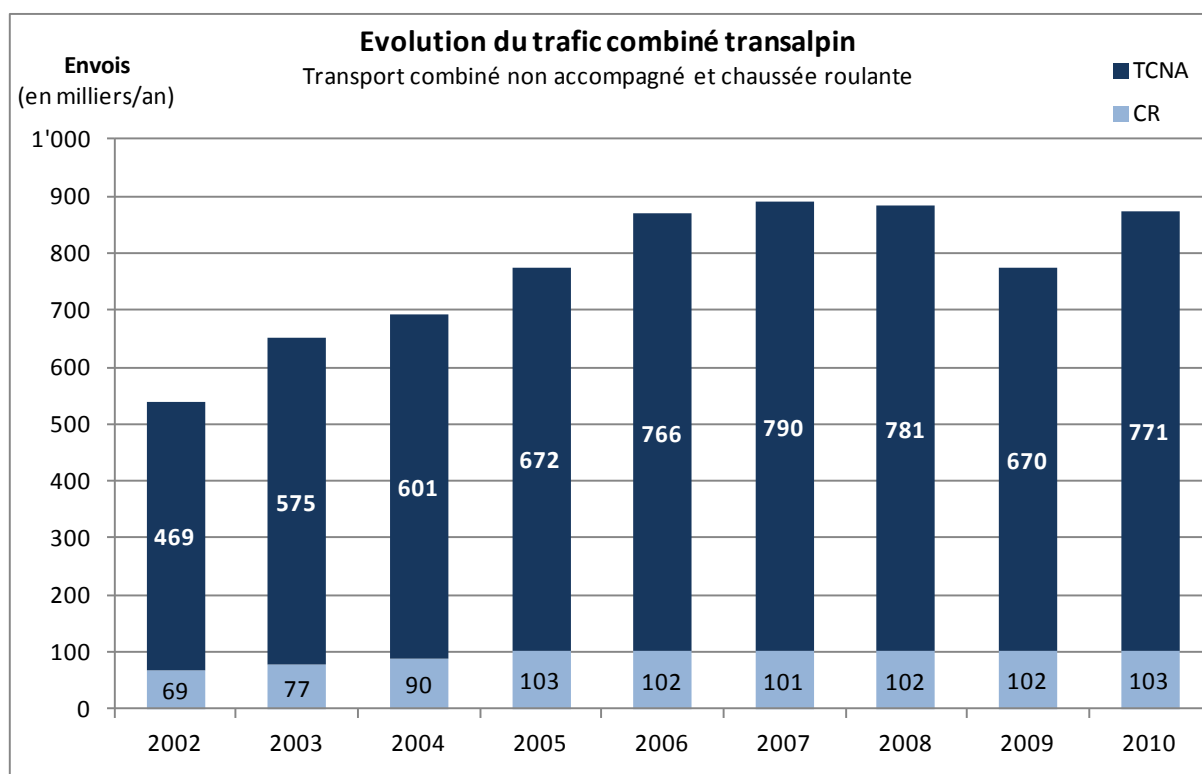


Figure 33: Evolution du nombre des envois en matière de trafic transalpin de 2002 à 2010

29,5 envois en moyenne par train ont été transportés en 2010, contre 28,3 en 2009. Une prestation qui a permis aux opérateurs de recevoir une indemnité de l'ordre de 153 millions de francs. La subvention moyenne par envoi transalpin en matière de TCNA s'élevait donc à 198 francs, ce qui a presque permis de contrebalancer les effets négatifs de la crise économique. En 2010, le chemin de fer a repris des parts de marché à la route pour ce qui est du transport transalpin de marchandises, une tendance appelée à se poursuivre en 2011.

Le nombre d'envois en matière de TCNA transalpin a progressé de 6 % en 2010 par rapport à l'année précédente. Au total (trafic intérieur à la Suisse et trafic d'importation/exportation dans les pays situés au nord de la Suisse), près de 298'000 envois ont été encouragés, et ce pour un montant de 17 millions de francs.

Chaussée roulante (CR)

En 2010, 102'720 poids lourds ont traversé la Suisse via la chaussée roulante (CR), ce qui correspond à une augmentation de seulement 0,3 %. En 2010, la CR a été indemnisée par des fonds fédéraux à hauteur de quelque 36 millions de francs, ce qui fixe l'indemnisation à 349 francs par poids lourd.

5.2.2 Mesures prises en réaction à la vigueur du franc

La faiblesse de l'euro (EUR) vis-à-vis du franc suisse (CHF), qui s'est accentuée à partir de 2011, a induit une baisse des recettes des entreprises de transport ferroviaire actives à l'international (par exemple SBB Cargo International, BLS Cargo et Crossrail) dans la mesure où une partie importante

de leurs coûts (salaires suisses et prix des sillons) sont libellés en francs suisses alors que les services sont en règle générale vendus en euros. Un problème que, sans compensation ou amortissement de cette baisse de leurs recettes, les entreprises de transport ferroviaire ne pourront surmonter qu'en relevant leurs tarifs. Reste désormais à savoir si, du point de vue de la politique de transfert, cela entraînera des pertes de trafic et un éventuel repli vers la route.

Dans le cadre du train de mesures visant à atténuer les effets du franc fort et à améliorer la compétitivité

A titre de réaction rapide à la problématique de l'euro, le Conseil fédéral a demandé au Parlement dans le cadre du *Message concernant la loi fédérale sur les mesures visant à atténuer les effets du franc fort et à améliorer la compétitivité et l'arrêté fédéral concernant le supplément IIa au budget 2011*²¹ une rallonge de 28,5 millions de francs. L'augmentation du crédit destiné aux indemnités pour le trafic combiné à travers les Alpes permet de compenser en partie la diminution des recettes des entreprises de transport ferroviaire imputable à la faiblesse de l'euro.

Le Parlement a suivi l'avis du Conseil fédéral et donné le 30 septembre 2011 son aval au déblocage de 28,5 millions supplémentaires. A titre exceptionnel, ces fonds seront directement versés aux entreprises de transport ferroviaire pour autant que celles-ci soient en mesure de prouver qu'elles ont vu leurs recettes fondre par suite d'effets de change. En octobre 2011, l'Office fédéral des transports a demandé aux entreprises de transport ferroviaire de soumettre une offre conformément à l'art. 14 OPTMa²² sur la base de laquelle se feront les indemnisations des coûts non couverts découlant du manque à gagner induit par les variations de change.

Dans le cadre de la procédure d'indemnisation des opérateurs de TC transalpin

Les indemnisations versées pour le TCNA transalpin se faisant jusqu'ici en euro, les indemnisations perçues n'ont pas permis de compenser l'évolution des taux de change. La contrevaletur selon le taux de référence pour le budget fédéral (1,45 CHF/EUR) des indemnisations convenues a, du fait de la faiblesse de l'euro, diminué de quelque 20 % jusqu'à mi 2011.

Dès l'automne 2010, l'OFT s'est efforcé de réagir à la situation exceptionnelle induite par la flambée du franc en étudiant la possibilité d'un calcul des indemnités d'exploitation 2011 en CHF plutôt qu'en EUR. Mais, les prescriptions administratives internes ne permettant pas un basculement à brève échéance, les indemnités doivent être versées en EUR jusqu'à fin 2011. A compter de 2012, l'indemnisation des opérateurs suisses et étrangers se fera toutefois en CHF. Ce changement de monnaie de référence à partir de 2012 offre une certaine marge de manœuvre pour ce qui est de la fixation des taux d'indemnisation pour 2012. Les indemnités d'exploitation versées aux opérateurs de TC ont dès lors été arrêtées de manière à permettre aux entreprises de transport ferroviaire de répercuter sur le marché les augmentations de tarifs découlant de l'évolution des taux de change et ainsi de pouvoir couvrir leurs coûts sur le long terme.

²¹ FF 2011 6217

²² RS 740.12

5.2.3 CR: mise au concours, négociations

Comme cela avait été annoncé dans le message sur le projet de législation concernant le trafic marchandises, l'Office fédéral des transports a lancé en mars 2009 un appel d'offres international pour la chaussée roulante à travers les Alpes suisses sur la période 2012-2018. L'objectif était double: renforcer l'efficacité des subventions et améliorer les prestations offertes par la CR. D'une part, l'appel d'offres devait augmenter la concurrence sur ce marché, de l'autre, l'établissement d'un horizon temporel pluriannuel devait favoriser les investissements et les changements d'envergure dans les domaines de l'organisation et de la production.

Dans le cadre du cahier des charges de l'appel d'offres, la Confédération avait prévu de consacrer à la commande et à l'indemnisation de la chaussée roulante, chaque année entre 2012 et 2018, 50 millions de francs prélevés sur le «plafond de dépenses pour promouvoir le trafic ferroviaire de marchandises à travers les Alpes suisses» approuvé par le Parlement. Cette somme, 350 millions de francs au total, visait à promouvoir aussi efficacement que possible l'exploitation d'une chaussée roulante acheminant au moins 115 000 poids lourds par an, autrement dit le transfert de plus de 800 000 poids lourds sur la période 2012-2018.

La date limite de dépôt des dossiers était fixée au 30 septembre 2009. RAIn et Modalohr ont chacune déposé un dossier dans les délais. Un examen approfondi a révélé qu'aucune des deux n'avait respecté le cahier des charges. Le dossier de RAIn n'était pas conforme aux critères impératifs formulés dans l'appel d'offres, et celui de Modalohr ne constituait pas une offre à proprement parler. Il a donc fallu interrompre la procédure, information qui fut publiée en bonne et due forme dans la FOSC et communiquée aux fournisseurs.

La proposition de RAIn n'était pas seulement insuffisante du point de vue formel, elle se contentait de reprendre les prestations existantes sans amélioration notable. Le rapport entre indemnité et envoi acheminé n'était pas meilleur, aucune innovation n'était proposée (développement de l'offre sur l'axe du Saint-Gotthard, p. ex.), l'optimisation de la demande (nouveaux lieux de départ, p. ex.) n'était pas envisagée, la composition des coûts et les raisons de leur niveau élevé restaient opaques et les prestations étaient proposées sans garantie de réalisation. Le dossier de Modalohr était certes incomplet et non recevable, mais il avait le mérite d'ouvrir des perspectives en matière d'innovation et de réduction des coûts.

L'annulation de la procédure a permis à l'OFT d'adjuger directement l'encouragement de la CR pour la période 2012-2018 (dans les limites définies par le cahier des charges). Un paramètre déterminant a été modifié parce que les bases de calcul avaient changé par suite de la modification du prix du sillon au 1.1.2010 décidée entre-temps (suppression de la contribution de couverture et relèvement des subventions du prix du sillon). Le cahier des charges initial prévoyait une somme de 50 millions de francs par année pour indemniser l'acheminement. Afin de laisser entrevoir, comme le cahier des charges, une augmentation de l'indemnité pour la CR, cette somme prévisionnelle a été ramenée à 43 millions de francs par an.

Négociations sur la chaussée roulante

Le dossier de Modalohr ne correspondait pas à une offre pour la chaussée roulante parce qu'il traitait essentiellement du TCNA. L'OFT a néanmoins mené des entretiens avec la société pour sonder le potentiel de son offre. Le résultat de ces entretiens figure au point 6.4.3.

La société Ökombi, n°1 des prestations de services à la chaussée roulante en Europe, a elle aussi été contactée en vue d'éventuelles négociations. Elle a toutefois clairement manifesté son désintérêt pour la chaussée roulante à travers la Suisse.

Les négociations avec RAlpin ont débuté en avril 2010 et se sont achevées par la signature d'une convention en novembre 2010. Voici ce que le Conseil fédéral pense de la négociation : RAlpin était en position de force puisqu'elle était le seul candidat valable. Elle s'est montrée hostile au risque, prévoyant que, dans la mesure du possible, les risques financiers seraient assumés par la Confédération. Par exemple, selon son offre, RAlpin amortit les investissements dans des terminaux et dans du matériel roulant jusqu'en 2018, pour se soustraire au risque de voir la Confédération supprimer l'encouragement de la CR après cette date.

Dans l'ensemble, l'Office fédéral des transports a atteint les objectifs qui lui avaient été fixés pour la négociation. La convention présente d'ailleurs des améliorations décisives par rapport à la convention-cadre 2001-2010: formulée de façon plus claire, elle définit des objectifs et des charges réalistes et contrôlables. L'exploitation de la CR est assurée jusqu'en 2018. La qualité des prestations a elle aussi été améliorée: RAlpin a investi dans du matériel roulant neuf et installe la vidéo-surveillance dans les voitures d'accompagnement pour en accroître la sécurité.

Sur le plan des prestations et de l'encouragement, les négociations ont abouti à deux variantes, qui se différencient par la création d'un terminal à Domodossola. L'option haute (avec création d'un terminal à Domodossola) prévoyait d'augmenter la prestation de 30% d'ici à 2018 tout en réduisant de 13% la subvention par envoi acheminé. L'option basse (sans terminal à Domodossola) aurait maintenu la prestation et la subvention en l'état, ce qui ne satisfaisait pas l'OFT. RAlpin s'est défendue en arguant qu'elle concentrerait ses investissements sur les voitures d'accompagnement, ce qui ne lui laisserait aucune marge de manœuvre pour diminuer les subventions. Compte tenu de la saturation des terminaux italiens existants et du corridor SIM situé au sud de Domodossola, il est impossible de développer les prestations de la CR sans disposer d'un terminal à Domodossola. Il était donc dans l'intérêt des deux parties de choisir l'option haute. Seulement, il leur manquait l'accord de RFI pour utiliser les terminaux de Domodossola pour la CR. Malgré les discussions qui ont eu lieu entre RAlpin et RFI et entre l'OFT et le ministère italien des transports dans le cadre des groupes de travail bilatéraux existants, la mise en place d'un terminal à Domodossola n'a pas pu aboutir; c'est donc l'option basse qui a été retenue. En vertu de la convention, RAlpin s'engage à acheminer chaque année 105 000 envois (pour la période 2012 - 2014), puis 108 000 envois (pour la période 2015 - 2018). Pour indemniser les coûts non couverts de ces quelque 750 000 envois sur sept ans, l'OFT a fixé un plafond de dépenses de 268 millions de francs. Entre 2012 et 2018, la Confédération consacrerait ainsi à l'indemnisation de la CR un maximum de 37,6 millions de francs par an (pour la période 2012 - 2014) puis de 38,8 millions de francs (pour la période 2015 - 2018). Les taux d'indemnisation par envoi diminueront d'année en année.

Si cette convention n'avait pas été signée, l'encouragement de la CR aurait probablement été supprimé, ce qui aurait entraîné une disparition certaine de la chaussée roulante à travers les Alpes suisses. Le Conseil fédéral estime que la convention correspond mieux aux intérêts de la Confédération. Pour être en mesure de réagir à la modification des conditions-cadre formulées par les Chambres fédérales, l'OFT s'est ménagé des clauses d'ajustement ou de résiliation de la convention. Il est clairement établi qu'en cas de modification substantielle, par les Chambres fédérales, des conditions-cadre juridiques et financières, la convention pourra être résiliée (exemples: suppression ou limitation de l'encouragement de la CR, réduction du crédit d'encouragement du trafic combiné transalpin, ajustement du cadre financier ou modification de sa durée de validité, modification des conditions d'encouragement).

5.2.4 Suivi de la qualité du transport combiné transalpin

L'amélioration permanente de la qualité des transports ferroviaires à travers les Alpes est un facteur déterminant pour le succès du transfert. En tant que commanditaire du transport combiné, l'OFT a la possibilité de lier l'allocation de moyens financiers à des exigences de qualité. Le suivi intégré par l'OFT de la qualité du transport combiné doit:

- surveiller en permanence l'évolution de la qualité (notamment dans le transport combiné transalpin) et la communiquer à l'aide d'indicateurs simples ;
- identifier à temps les déficits et les points faibles en matière de développement de la qualité afin de prendre à temps les mesures qui s'imposent.

Dans ce but, les opérateurs de la chaussée roulante et du transport combiné font l'objet d'enquêtes portant sur les retards et la qualité du service pour chaque relation.

La figure suivante montre l'évolution de la ponctualité.

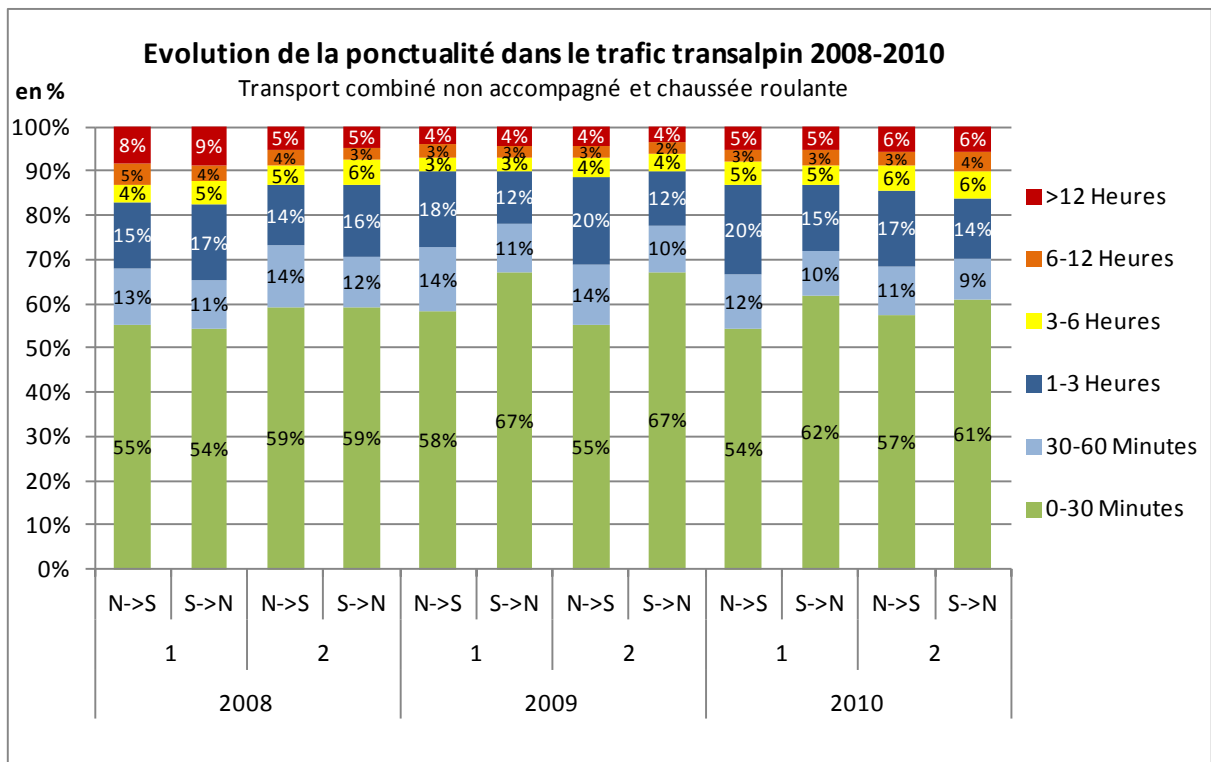


Figure 34: Evolution de la ponctualité dans le trafic transalpin 2008-2010 Source : résultats des relevés effectués régulièrement chez les opérateurs du TC (chaque trimestre, relevé spécifique à chaque relation).

Sur la période 2008–2010 on ne constate globalement aucune amélioration de la ponctualité. Durant la période sous revue (2009 – 2010), selon l'année et la destination, la proportion de trains ponctuels est de 54 à 67 % seulement. La part des trains accusant un retard important (> 3 heures) oscille entre 10 % en 2009 et 15 % en 2010. De manière générale, on constate que les trains sont plus ponctuels dans le sens sud-nord que dans le sens nord-sud.

En 2009, la ponctualité s'améliore très nettement par moments, surtout dans le sens sud-nord. Le nombre de retards importants (> 3 heures) diminue nettement par rapport à l'année précédente. L'amélioration de la ponctualité tient en partie à une diminution marquée du trafic marchandises ferroviaire, qui a délesté les terminaux, l'infrastructure ferroviaire et les moyens de traction. La qualité y a globalement gagné, notamment du fait de la raréfaction des retards en chaîne et du rattrapage des retards en général.

La ponctualité recommence toutefois à se dégrader en 2010, alors que l'augmentation du trafic alourdit la charge qui pèse sur les infrastructures. De 13 à 16 % des trains accusent un retard de plus de 3 heures. Cette dégradation touche aussi le sens sud-nord.

Dans l'ensemble, la qualité est insuffisante pour conquérir de nouveaux segments de marché grâce au transport combiné et à de nouvelles possibilités de transfert.

5.3 Promotion des investissements en faveur du transport combiné (investissements dans les terminaux)

Les terminaux, ou plutôt les installations de transbordement, sont un maillon capital de la chaîne de transfert du transport combiné. Différents moyens (portiques, grues mobiles) sont employés pour transférer conteneurs, caisses mobiles et semi-remorques de la route et du bateau au rail.

La participation financière de la Confédération aux installations de transbordement est régie par la loi concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire (LUMin)²³ et par l'OPTMa. Les contributions d'investissement ne sont versées que si les requérants participent à l'investissement avec leurs propres ressources (art. 4 OPTMa). En vertu de la législation, qui ne prévoit qu'un soutien financier des projets, la Confédération ne planifie pas de terminal. Les requérants (propriétaire ou exploitant du terminal) reçoivent, si leur projet en a été jugé digne, un financement de départ à condition que chacun d'entre eux fournisse au moins 20 % de fonds propres. La contribution d'encouragement de la Confédération dépend de l'intérêt du projet du point de vue de la politique des transports, de sa rentabilité et de son évaluation dans le cadre d'une analyse coûts-utilité. L'enveloppe disponible est de 40 millions de francs par an, selon le programme pluriannuel 2009 – 2013. Les conditions et les aspects essentiels de l'encouragement sont résumés dans un guide à l'intention des requérants.

Terminaux pour le trafic à travers les Alpes

Un terminal cofinancé par la Confédération a été mis en service en 2010 à Anvers. Il présente une capacité de transbordement d'au moins 175 000 EVP/an. En 2010, 142 000 EVP y ont été transbordés, dont 134 000 en provenance ou à destination de la Suisse ou l'ayant traversée. La Suisse a pris en charge 21 % des coûts imputables. Un autre terminal cofinancé par la Confédération a été mis en service à Duisbourg. Sa capacité de transbordement est de 70 000 EVP/an. En 2010, année de sa mise en service, 20 000 EVP y ont été transbordés pour traverser la Suisse par les Alpes en transport combiné. La Confédération a pris en charge 60 % des coûts imputables sous la forme de prêts remboursables sans intérêts et de contributions à fonds perdu. Elle s'est par ailleurs engagée, en 2006, à contribuer au financement de l'extension d'un terminal de transbordement pour les transports transalpins à Melzo (Lombardie, Italie). Le permis de construire ayant été délivré tardivement, cette extension n'est pas encore achevée. Cependant, les travaux d'ores et déjà effectués ont permis d'accroître le nombre de transbordements concernant la Suisse de 75 000 EVP/an en 2005 à 94 000 en 2010. La Confédération prendra en charge au maximum 35 % des coûts imputables.

²³ RS 725.116.2

Lieu	Fonction	Propriétaire/ exploitant	En service depuis	Capacité de transborde- ment	Transborde- ments effec- tifs	Taux d'exploitati on
				EVP	EVP	%
Anvers	Terminal; import-/export, à travers les Alpes suisses	Hupac Intermodal BVBA (BE)	2010	175 000	84 000 ^{a)} 50 000 ^{b)} 8000 ^{c)}	81
Duisbourg	Terminal; à travers les Alpes suisses	DKT Duisburg Kombiterminal GmbH (DE)	2010	70 000	20 000 ^{a)} 50 ^{c)}	30
Busto-Arsizio / Gallarate	Terminal; import-/export, à travers les Alpes suisses	Termi SA, Chiasso	2005 (projet d'extension de Gallarate); fin des travaux en 2012	750 000	492 000 ^{a)} 10 000 ^{c)}	67
Melzo	Terminal; import-/export, transalpin, Suisse	Sogemar Spa, Rho (IT)	projet d'extension depuis 2007; en cours	280 000	94 000 ^{a)} 184 000 ^{c)}	100
Singen	Terminal; transalpin, Suisse	Termi SA, Chiasso	Milieu des années 1990			

Explications: a) transalpin, Suisse
b) import-/export, Suisse
c) ne concerne pas la Suisse

Tableau 17: Capacités des terminaux cofinancés par la Confédération à l'étranger (état de 2010).

Terminaux pour le transfert des trafics intérieur, d'importation et d'exportation

En Suisse, le réseau des terminaux se densifie à vue d'œil. Depuis 2009, on utilise à Sion et à Rerens des grues de transbordement mobiles (reachstackers) sur des voies de débord existantes. Cela accroît la capacité de transbordement annuelle de 25 000 EVP. Ces installations servent en priorité au transport combiné non transalpin. A Frenkendorf, un pont roulant supplémentaire permettra d'ici à 2012 de porter progressivement la capacité de transbordement de 50 000 à 142 000 EVP pour le transport import-export. A Viège, la capacité de transbordement a augmenté de 7500 EVP, à 20 000 EVP grâce à la prolongation des voies de roulement du pont roulant et au remplacement des grues. Le terminal est utilisé pour le transport de marchandises import-export en direction du nord et du sud. La Confédération a contribué aux projets de construction et d'extension en Suisse en prenant en charge de 60 à 75 % des coûts imputables sous la forme de prêts sans intérêts et de contributions à fonds perdu.

En Suisse, la plupart des exploitants de terminal sont des entreprises privées. Les terminaux créés au cours des 10-15 dernières années émanent tous d'initiatives d'entreprises. Ces projets ont donné lieu à l'injection dans le marché du TC d'une quantité non négligeable de fonds propres. La majorité de ces terminaux ont été créés pour répondre à des besoins concrets en matière de transport ou dans le cadre d'une intégration dans des réseaux de TC. Le tableau suivant dresse la liste des terminaux cofinancés par la Confédération en Suisse et indique leur capacité de transbordement.

Lieu	Fonction	Propriétaire/ exploitant	Capacité de transborde- ment	Transborde- ments effec- tifs	Taux d'exploitati on
			EVP	EVP	%
Bâle, bassin portuai- re 2	Terminal trimodal	Contargo	60 000	57 000	95
Birsfelden	Terminal trimodal	Swissterminal AG	33 000	33 000	100
Frenkendorf	Terminal	Swissterminal AG	62 000	58 000	94
Niederglatt	Terminal	Swissterminal AG	50 000	42 000	85
Rekingen	Terminal	Hochrhein Terminal AG	66 000	64 000	97
Dagmarsellen	Terminal	Galliker Transport AG	5000	2500	50
Birr	Terminal	Bertschi AG	51 000	50 000	98
Chavornay	Terminal	TERCO SA	22 000	13 000	60
Viège	Terminal	Bertschi AG	20 000	13 000	65
Renens	Reach Stacker	CFF Cargo	25 000	5000	20
Sion	Reach Stacker	CFF Cargo	25 000	5000	20
Genève	Terminal	CTG SA	12'000	12'000	100

Tableau 18: Capacités des terminaux cofinancés par la Confédération en Suisse (état de 2009/2010).

Corrélation entre les projets et l'évolution du contexte

Dans le cadre de sa participation aux investissements en faveur du transport combiné, la Confédération s'efforce d'identifier les terminaux saturés ou menaçant de le devenir pour donner la priorité aux projets visant à les désengorger. La politique d'encouragement des périodes précédentes en témoigne. Force est toutefois de constater que le lancement de nouveaux projets dépend très étroitement des perspectives économiques générales. La crise conjoncturelle de 2009 a entraîné le report ou le retravail de bon nombre de projets. Conséquence: les crédits alloués n'ont pas été utilisés intégralement pendant la période sous revue. La reprise conjoncturelle incite en revanche les requérants à envisager de plus en plus de nouveaux projets.

Outre l'aspect financier, le développement des terminaux dépend d'un grand nombre d'autres paramètres, comme l'acceptation des installations par les institutions locales et les riverains, la rapidité de traitement des procédures d'autorisation, etc. Alors que la Confédération a identifié depuis longtemps un rétrécissement des capacités de transbordement dans le Nord de l'Italie, il n'a été possible d'y amorcer qu'un nombre restreint de nouveaux projets ces dernières années. Et ce pour plusieurs raisons: mise en route très lente des projets, difficultés liées à l'achat des terrains et ralentissement des procédures d'autorisation par les différentes autorités concernées.

5.4 Intensification des contrôles du trafic lourd

L'intensification des contrôles du trafic lourd est une mesure d'appoint au transfert. Elle a pour but de créer des conditions de concurrence équitables entre le rail et la route et d'améliorer encore la sécurité du trafic routier, en particulier sur les axes de transit, en faisant encore mieux respecter la loi (circulation interdite aux véhicules non conformes).

Dans une première phase, les contrôles mobiles du trafic lourd ont été renforcés, et dans une deuxième phase, des contrôles additionnels ont été mis en place dans de nouveaux centres de compétences. A ce jour, le DETEC a conclu avec 21 cantons des conventions sur l'intensification des contrôles du trafic lourd. Les contrôles du trafic lourd portent notamment sur les points suivants : poids, dimensions et état technique du véhicule (freins, direction, état général), permis de conduire du chauffeur, observation des horaires de conduite et de repos. La police effectue en outre des tests d'alcoolémie et des dépistages de stupéfiants.

En 2010, 24 millions de francs ont été alloués à l'intensification des contrôles du trafic lourd. Les fonds nécessaires sont prélevés sur la redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP). Quelque 70 000 poids lourds ont été contrôlés en 2010.

Le premier centre de contrôle a ouvert à Stans (NW) sur l'A2 en 2003. Il s'agit d'un mini-centre, ce qui correspond à la plus petite catégorie de centres existante. Les mini-centres sont utilisés par les agents chargés des contrôles mobiles.

Les centres de taille moyenne se composent généralement d'un bâtiment et de diverses installations de contrôle. Ils sont utilisés par des forces de police stationnaires. Le premier d'entre eux a été mis en service en 2004 à Unterrealta (GR) sur l'A13, au nord du tunnel du San Bernardino. Deux autres ont suivi à Schaffhouse (SH) en décembre 2007 et à Ostermundigen (BE) en juin 2008.

Le premier maxi-centre a quant à lui été inauguré en 2009 à Ripshausen (UR) sur l'A2, au nord du tunnel du Saint-Gothard. Les maxi-centres ont en principe le même équipement que les centres de taille moyenne. Leurs dimensions permettent toutefois de contrôler un nombre beaucoup plus élevé de véhicules. Ils disposent en outre d'une surface destinée à la gestion du trafic lourd.

Un second est prévu sur l'A2 au sud du tunnel du Saint-Gothard, à Monteforno (TI), mais tous les obstacles à sa réalisation n'ont pas encore été levés. Un centre de taille moyenne est en cours de construction à St-Maurice (VS). Sa mise en service est programmée pour 2012. Deux autres sont prévus à Oensingen (SO) et à Chavornay (VD).

5.5 Résumé des mesures d'appoint au transfert

Les différentes mesures d'appoint, qu'elles concernent la route ou le rail, s'ancrent à des points divers de la chaîne de la plus-value du trafic marchandises. Au cours de la période sous revue, presque toutes ont été développées. Elles ont ainsi permis, selon leur orientation, de contribuer à l'amélioration des capacités, de la qualité et de la rentabilité du trafic marchandises ferroviaire et à une intensification des contrôles du trafic routier de marchandises.

En même temps, comme les instruments centraux de transfert, ces mesures ont beau être efficaces et constituer un élément important du concept global, elles ne parviennent pas à dynamiser le processus de transfert. On constate en particulier une certaine accoutumance du point de vue de l'encouragement financier, ce qui fait que des ajustements ont été nécessaires pour amortir la crise

conjoncturelle et la vigueur du franc. L'incapacité des mesures d'appoint à relancer le transfert résulte aussi de l'évolution propre au contexte européen, qui fait l'objet du chapitre suivant, n°6.

6 Evolution des conditions-cadre et des tendances en matière de trafic marchandises

6.1 Prix du sillon en Suisse

En Suisse, mais aussi le long de l'axe nord-sud, le prix du sillon est un élément important pour la formation des prix du trafic marchandises ferroviaire. Le Conseil fédéral ne le conçoit cependant pas comme une mesure de transfert. Il a toujours souligné que le prix du sillon est avant tout un prix technique devant servir à financer l'infrastructure et à utiliser les capacités de manière efficiente²⁴.

A noter que le prix du sillon suisse ne représente qu'une part négligeable (<10 %) des coûts totaux d'un train de marchandises en transit (en moyenne 25'000 francs pour un train de TC d'Allemagne en Italie) alors celui de l'ensemble du trajet, c'est-à-dire du point de départ au lieu de destination, représente environ 25 – 30 % des coûts totaux. Il ne saurait donc être question de piloter le processus de transfert en mettant l'accent sur le seul prix du sillon.

Evolution du système du prix du sillon à partir de 2010

En plus des indemnités d'exploitation versées aux opérateurs de TC, la Confédération prenait en charge, jusqu'à fin 2009, une partie du prix du sillon pour le transport combiné. En septembre 2009, le Conseil fédéral a engagé une discussion sur les futurs prix du sillon dans le trafic marchandises et a retenu plusieurs adaptations effectives en 2010. Il en résulte que les subventions d'encouragement accordées à partir de 2010 ne couvrent plus que les indemnités d'exploitation versées aux opérateurs de TC. Depuis le 1^{er} janvier 2010, le subventionnement du prix du sillon pour le TC est donc supprimé. L'abandon de cette subvention ouvre la voie à la transparence, exigée de longue date, en matière de promotion financière du transport combiné, et s'inscrit dans la droite ligne des dispositions du projet de législation concernant le trafic marchandises adopté par le Parlement en décembre 2008. Suppression de la subvention oblige, le prix du sillon facturé aux entreprises de transport ferroviaire (ETF) par les gestionnaires de l'infrastructure a augmenté de 0,0015 franc par tonne brute-kilomètre. Pour éviter que cette augmentation ne fragilise la situation financière des ETF, les indemnités d'exploitation versées aux opérateurs de TC par train affrété à travers les Alpes en TCNA ont été relevées par rapport à 2009 (cf. chiffre 5.2.1).

Vu que, dans le même temps, le calcul du prix du sillon a été adapté pour l'ensemble du trafic marchandises et que ce dernier n'est, depuis le 1^{er} janvier 2010, plus soumis à la contribution de couverture dans le cadre du prix du sillon, la suppression de la subvention du prix du sillon en matière de TC n'entraîne pas d'autre impact financier pour les ETF et les opérateurs.

Evolution du système du prix du sillon à partir de 2013

A l'occasion de la révision de l'ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire, le Conseil fédéral a décidé, le 31 août 2011, de plusieurs adaptations du système du prix du sillon (différenciation du prix se-

²⁴ Cf. notamment le message sur le projet de législation concernant le trafic marchandises, FF 2007, 4223 ss

lon la demande de transport et renforcement du bonus-bruit) à compter de 2013. Du fait des développements observés depuis quelques années, les trains ne couvrent plus les coûts (marginaux, du moins) comme le leur impose l'art. 9 LCdF²⁵ : le surcroît de trafic ferroviaire se traduit par des taux d'utilisation plus élevés, une planification plus complexe, des intervalles d'entretien plus courts et, partant, des frais d'entretien et de renouvellement nettement plus élevés. A cela s'ajoute le renchérissement, qui n'a pas été répercuté dans les prix du sillon ces dernières années. De récents calculs ont confirmé cette croissance des coûts marginaux. Afin de respecter la législation imposant la couverture des coûts marginaux, il a été nécessaire d'augmenter le prix du sillon. Le trafic marchandises ferroviaire sera ainsi mis à contribution à hauteur d'environ 20 millions de francs supplémentaires.

Les adaptations apportées au système incluent une différenciation des prix : les prix du sillon varieront en fonction de l'heure de la journée et de la qualité d'un sillon horaire. De plus, l'adaptation du bonus-bruit doit inciter les chemins de fer à miser davantage sur du matériel roulant silencieux. En ce qui concerne le courant ferroviaire, l'introduction de prix différenciés pour les véhicules équipés de freins à récupération d'énergie (transmission de l'énergie libérée lors du freinage à la ligne de contact) devrait inciter à des gains d'efficacité. Pour tenir compte de la situation propre au trafic marchandises, le calcul du prix du sillon sera aussi fonction de la qualité du sillon (par exemple prix plus bas pour les trains marchandises non prioritaires) et du volume du trafic (prix plus bas aux heures creuses). De plus, les trains marchandises peu bruyants bénéficieront d'un rabais plus élevé et différencié. Un supplément spécial sera par ailleurs appliqué aux trains de marchandises dangereuses afin de couvrir les mesures de sécurité qu'ils requièrent (détecteurs de boîte chaude ou équipements spécifiques des services d'intervention).

Ci-après, une comparaison entre le mode de calcul du prix du sillon valable jusqu'à fin 2012 et celui qui entrera en vigueur en 2013 pour un train de marchandises en transit (1000 tonnes brutes, 600 tonnes nettes) sur le tronçon de référence Bâle-Chiasso (321,6 km). Les diverses différenciations sont également prises en compte.

²⁵ RS 742.101

Composante prix	Base de calcul	Hypo- thèses	Prix	Prix	Fac- teur HdP ²	Prix total		
			2012	2013		2012	2013 normal	2013 HdP
	Unité		CHF	CHF		CHF	CHF	CHF
Ex. train march.	Bâle-Chiasso	Cat. C ¹	Distance en km :	321.6				
Courant (kWh)	Tonnes brutes	1000	0.0029	0.0028	1.10	1026.00	979.01	1174.81
PB poids (tbkm)	Tonnes brutes	1000	0.0025	0.0027		804.08	868.40	868.40
PB sillon (train-km)³	Distance en km :	321.6	0.53	0.99	1.45	170.46	319.70	462.38
Nœuds/ suppl. pour arrêt⁴	Nombre	2	5.00	2.00		10.00	4.00	4.00
Suppl. march. dangereuses	Axes	24	0.00	0.02		0.00	154.38	154.38
Bonus-bruit⁵	Axes	36	-0,01	-0.02		-115.79	-231.57	-231.57
Total						1894.75	2093.92	2432.40
Moyenne par train-km						5.89	6.51	7.56
Hausse de prix art. 21 OARF							+10.5%	+28.4%

Remarques :

- 1) Le prix de base du sillon est multiplié par un facteur reflétant la qualité du sillon. La cat. C avec facteur 0,7 correspond à un sillon marchandises rapide. (La cat. D avec facteur 0,6 implique des temps d'attente > 15 min.)
- 2) Facteurs heures de pointe moyens (nouveau à compter de 2013) pour le courant et le PB du sillon (hypothèse Bâle – Erstfeld aux heures de pointe, p. ex. arrivée à Erstfeld à 9h00; Erstfeld – Chiasso au tarif normal)
- 3) Le prix est désormais calculé comme suit : prix du parcours réseau B (réseau principal ; 1,42) multiplié par le facteur de qualité du sillon (0,7) et par le facteur de demande aux heures de pointe (cf. 1)
- 4) Est fonction des changements d'exploitants etc. Hypothèse : ne s'arrête qu'à Bâle et à Chiasso (deux gros nœuds dans l'ancien système de prix du sillon).
- 5) Bonus-bruit pour les freins en matériau composite, diamètre de roue > 50 cm

Tableau 19: Système du prix du sillon, calcul comparatif 2012-2013

Un train de marchandises en transit (1000 tonnes brutes) payant un prix du sillon de 1894,75 francs en 2012 devra déboursier 2093,92 francs à compter de 2013, ce qui représente une augmentation de 10,5 %. Si le train circule aux heures de pointe, l'augmentation de prix atteint même 28,4 %. Dans notre exemple, il a été supposé que le train comportait 9 wagons insonorisés et 6 wagons de marchandises dangereuses. Sans marchandises dangereuses, le prix du sillon serait réduit de 154,38 francs, et la hausse par rapport à 2012 se limiterait donc à 1 %. Si l'on considère un train de TC acheminant 23 envois, l'augmentation du prix du sillon équivaut à environ 9 francs par envoi (hors heures de pointe).

Pour absorber ces hausses de prix, les entreprises de transport ferroviaire ont deux options : les compenser en renforçant leur productivité ou les répercuter sur les clients.

6.2 Evolution des capacités ferroviaires sur les axes nord-sud

La disponibilité de capacités suffisantes en termes d'infrastructure ferroviaire dans les corridors nord-sud en Suisse et sur les voies d'accès à l'étranger ainsi que la réalisation de gains de productivité via la modernisation de l'infrastructure sont des conditions essentielles au succès de la politique de transfert. Le développement de l'infrastructure est actuellement au centre de débats politiques et de discussions bilatérales avec nos pays voisins. En amont de ce rapport sur le transfert, des analyses ont été effectuées sur la base du suivi de l'utilisation des capacités ferroviaires afin de déterminer dans

quelle mesure ces projets et le développement de l'infrastructure ferroviaire en Suisse et à l'étranger influent sur le processus de transfert.

6.2.1 Utilisation des capacités ferroviaires le long des axes nord-sud

Sous l'égide de l'observatoire des trafics marchandises transalpin Suisse-CE (Alpifret), une collecte systématique des données relatives à la sollicitation des sillons disponibles a été mise en place. A l'heure actuelle, les sillons suivants sont normalement disponibles pour le trafic marchandises transalpin par le rail sur les deux axes nord-sud :

Axe	Capacité trafic marchandises Nbre de trains par jour, dans les deux sens
Axe du Loetschberg-Simplon	110
Axe du Saint-Gothard	180
Total	290

Tableau 20: Vue d'ensemble des capacités des sillons sur les axes nord-sud pour ce qui est du trafic marchandises transalpin (de frontière à frontière)

Les figures suivantes présentent l'utilisation des capacités ferroviaires pour la période 2008-2010 sur les axes du Saint-Gothard et du Loetschberg-Simplon²⁶. Elles montrent également la ventilation de ces capacités entre le TWC, le TCNA et la CR.

²⁶ En principe, 1035 sillons hebdomadaires sont disponibles au Saint-Gothard, contre 633 au Loetschberg-Simplon ; à noter que les sillons de fin de semaine ne sont pas pondérés intégralement du fait de l'atténuation de la courbe hebdomadaire. Ces sillons sont supposés constants, même si leur disponibilité effective peut se trouver réduite par des chantiers de construction ou d'entretien ou par des fermetures dues à des intempéries ou à des accidents.

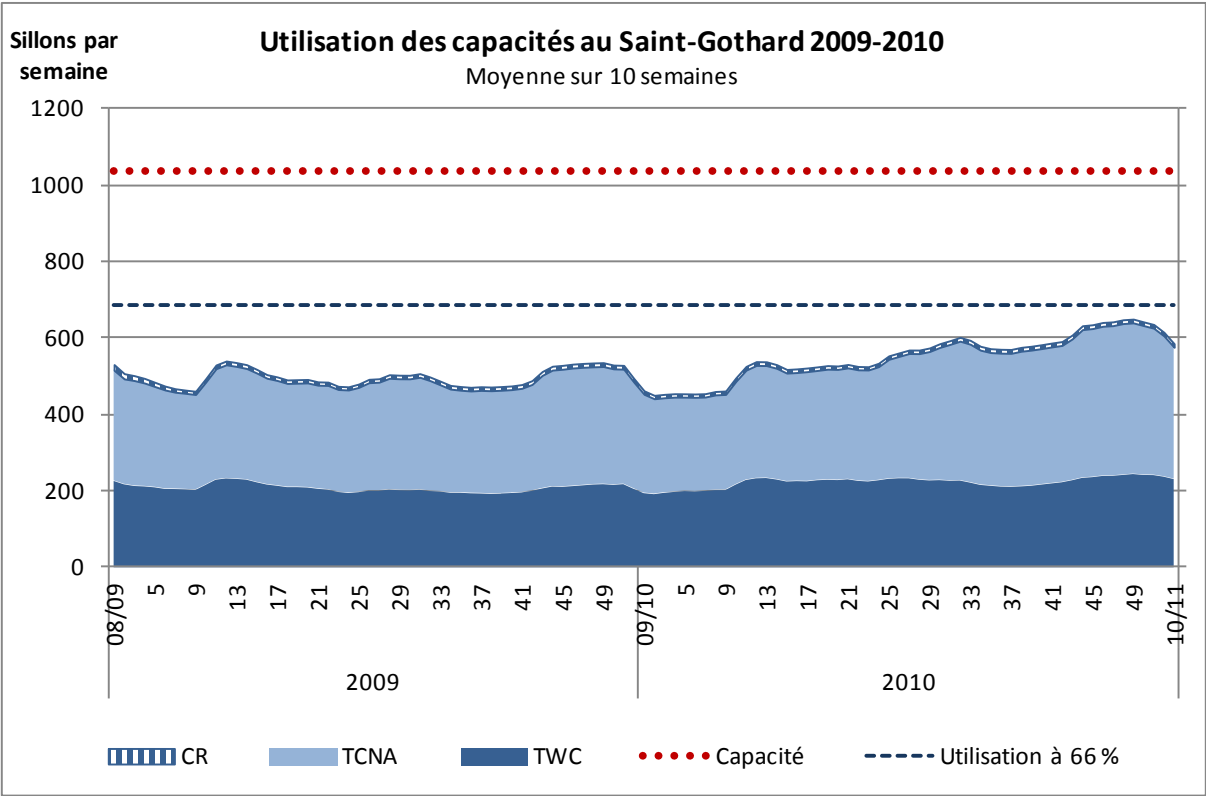


Figure 35: Utilisation des capacités sur l'axe du Saint-Gothard 2009-2010 Capacités : sillons pour le trafic marchandises transalpin de frontière à frontière (soit Bâle – Chiasso/Luino).

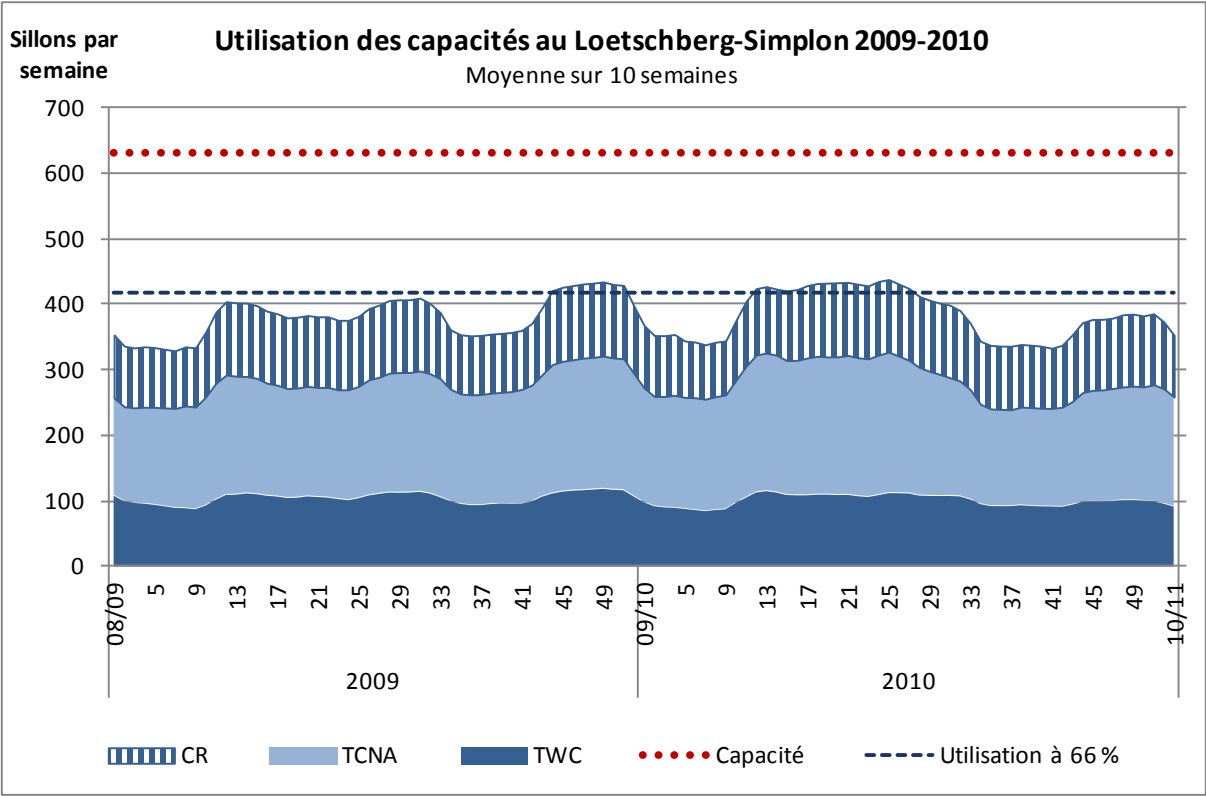


Figure 36: Utilisation des capacités sur l'axe du Loetschberg-Simplon 2009-2010 Capacités : sillons pour le trafic marchandises transalpin de frontière à frontière (soit Bâle – Domodossola).

En 2009 (année de la crise économique et financière), le taux d'utilisation des capacités en matière de trafic marchandises ferroviaire à travers les Alpes au Saint-Gothard et au Loetschberg-Simplon ne s'est établi qu'à 53 %. Dans le détail, le Saint-Gothard affiche un taux d'utilisation (48,1 %) nettement inférieur à celui de l'axe Loetschberg-Simplon (60,4 %). Pour 2010, une nette tendance à l'amélioration s'observe : le taux d'utilisation des capacités au Saint-Gothard s'inscrit en hausse constante, alimentée notamment par les travaux dans le tunnel hélicoïdal de Varzo (axe du Loetschberg-Simplon) entre juin et décembre 2010, qui ont entraîné une déviation des trains vers l'axe du Saint-Gothard. Sur l'année dans son ensemble, le Saint-Gothard affiche un taux d'utilisation de 53,6 %, contre 60,7 % pour le Loetschberg-Simplon (soit un taux d'utilisation total de 56,3 % pour les deux axes).

La courbe hebdomadaire du trafic marchandises est très irrégulière. Elle culmine en général le mercredi ou le jeudi, alors que le dimanche est le jour le plus calme. C'est pourquoi l'utilisation aux jours de pointe est examinée en plus de l'utilisation moyenne. Les graphiques suivants montrent les taux d'utilisation le jeudi dans le corridor du Saint-Gothard et au Loetschberg-Simplon :

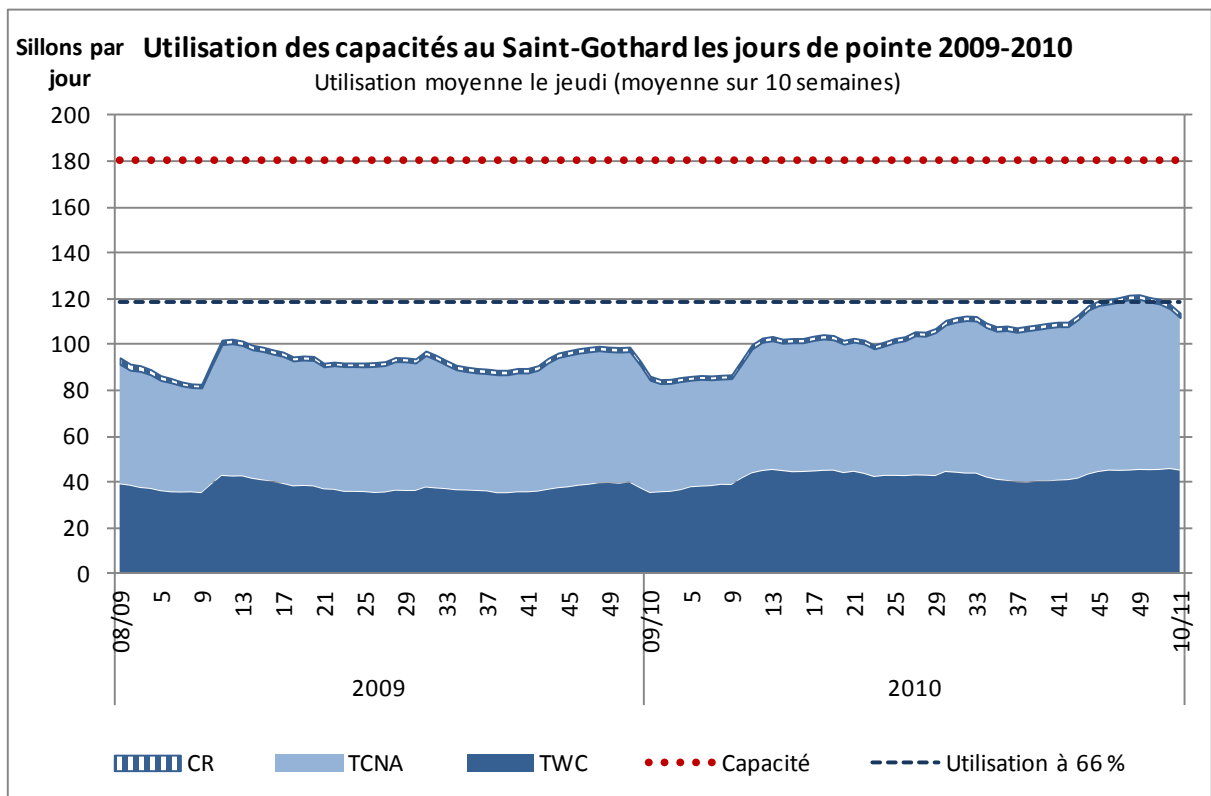


Figure 37: Utilisation des capacités les jours de pointe (jeudi) sur l'axe du Saint-Gothard 2009-2010. Capacités: sillons pour le trafic marchandises transalpin de frontière à frontière (soit Bâle – Chiasso/Luino).

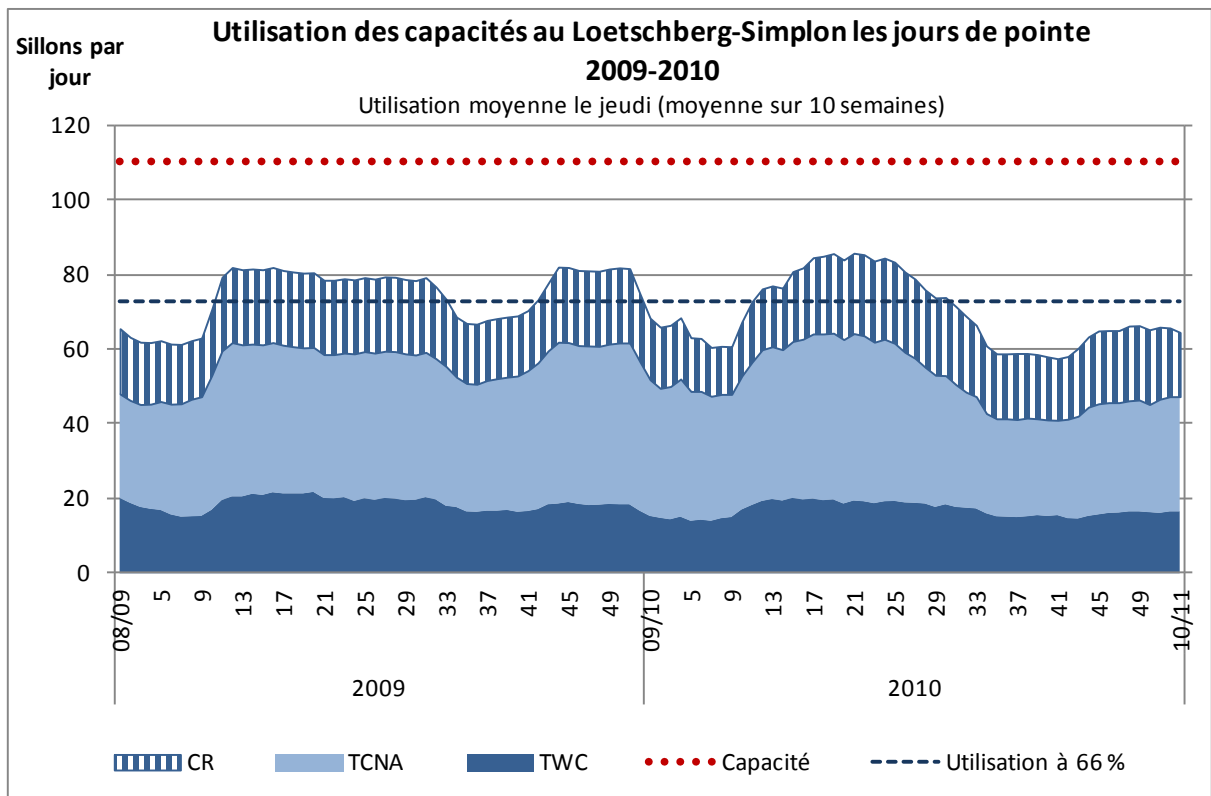


Figure 38: Utilisation des capacités les jours de pointe (jeudi) sur l'axe du Loetschberg-Simplon 2009-2010. Capacités: sillons pour le trafic marchandises transalpin de frontière à frontière (soit Bâle – Domodossola).

On remarque que, contrairement à l'utilisation moyenne, l'utilisation des jours de pointe (jeudi) est en légère hausse sur les deux axes. Pour autant, même aux jours de pointe, il restait en 2009 et 2010 des réserves de capacités considérables. Au Saint-Gothard, l'utilisation moyenne le jeudi a avoisiné les 52 % en 2009, avant de remonter à environ 58 % l'année suivante. Au Loetschberg-Simplon, il a été enregistré une utilisation moyenne les jours de pointe de 68 % en 2009, mais ce pourcentage a reculé à 63 % en 2010. Il faut savoir que l'analyse repose sur les taux d'utilisation moyens les jours de pointe et que, à cet effet, une valeur moyenne est calculée sur 10 jeudis. Dès lors, il peut arriver que la capacité maximale sur l'axe du Loetschberg-Simplon soit quasiment atteinte certains jours ou à certaines heures ou encore en cas de disponibilité réduite de l'infrastructure.

En cas de problème majeur d'absorption du trafic routier de marchandises à travers les Alpes conjugué à une utilisation insuffisante des capacités ferroviaires disponibles en Suisse (taux d'utilisation inférieur à 66 % sur une période de 10 semaines), l'article 46 de l'ATT autorise la Suisse à prendre des mesures de sauvegarde unilatérales et à relever de 12,5 % les redevances prévues à l'article 40 (redevance moyenne de 325 francs pour ce qui est du transit alpin). En 2009 et 2010, l'utilisation des capacités ferroviaires n'a certes atteint que pendant 16 semaines environ en 2010 le seuil de 66 % (sur l'axe du Loetschberg-Simplon), mais comme le trafic routier de marchandises a pu s'écouler sans problème la même année, la condition nécessaire à la prise de mesures de sauvegarde selon l'art. 46 n'a pas été remplie.

6.2.2 Restrictions d'accès à l'infrastructure

Divers travaux de réfection et les préparatifs en vue de la mise en service de la NLFA se traduisent, pour les axes ferroviaires nord-sud en Suisse, par une recrudescence de restrictions d'accès à l'infrastructure, ce qui a un impact à la fois sur les capacités disponibles et sur la qualité et la ponctualité du trafic ferroviaire de marchandises. Parallèlement, des travaux sur d'autres axes ferroviaires influent sur l'écoulement du trafic en Suisse. Pour la période à venir, il convient notamment de citer :

- La réfection du tunnel du Simplon de décembre 2011 à mai 2014 : le tunnel du Simplon sera rénové de janvier 2012 à mai 2014. Les mesures d'assainissement prévues, qui n'ont aucun lien avec l'incendie du 9 juin 2011, vont réduire d'un tiers la capacité disponible pour le trafic marchandises sur l'axe du Simplon. Durant 13 semaines environ (en deux étapes), la capacité sera même réduite de deux tiers (nécessité de fermer un tube entier). Sur 2012, la période durant laquelle le Simplon sera limité à une voie coïncidera vraisemblablement avec la fermeture totale du tunnel ferroviaire du Brenner (du 6 août au 10 septembre 2012). Ces importantes restrictions de circulation au Simplon, combinées à une demande encore accrue pour les sillons de qualité, ont entraîné une augmentation des conflits de commandes lors de la planification de l'attribution des sillons pour 2012. Sillon Suisse SA, le service d'attribution des sillons, a dû procéder à une mise aux enchères afin de résoudre ces conflits. Les conflits qui n'ont pas pu être résolus portent exclusivement sur des sillons SIM (hauteur aux angles de 4 mètres).
- La réfection du tunnel ferroviaire du Brenner de juin à septembre 2012 : le tunnel ferroviaire du Brenner doit être assaini en 2012. A en croire les informations communiquées jusqu'ici, l'accès à l'infrastructure sera restreint sur la période de juin à septembre 2012. Outre le fait que l'exploitation ne se fera que sur une seule voie pendant plusieurs semaines, le tunnel sera totalement fermé pendant cinq semaines en août-septembre ainsi que sur plusieurs week-ends entre juin et septembre. Selon les plans de l'ÖBB, les trains devraient de préférence être déviés vers les Tauern (où, comme au Brenner, le transport de véhicules à profil élevé est autorisé), ce qui représente un détour d'environ 300 km. Par conséquent, la mise en œuvre de locomotives et de wagons supplémentaires sera nécessaire pour maintenir le volume malgré l'allongement des rotations. Les conséquences pour la Suisse sont encore incertaines. Il faut toutefois s'attendre à ce que les Tauern ne parviennent pas à absorber la totalité des trains déviés. Dans ce contexte, il convient de tenir compte de l'interdiction sectorielle de circulation sur l'autoroute A12 (Inntal) qui a été introduite en mai 2008 par le gouvernement du Tyrol puis progressivement étendue. Une plainte déposée par la Commission européenne contre l'Autriche afin d'obtenir la levée de cette interdiction sectorielle est en suspens auprès de la Cour européenne de justice. Une décision est attendue pour cet été. Si l'interdiction reste en vigueur pendant la réfection du Brenner et si l'exploitation de la chaussée roulante par le Brenner doit être interrompue du fait de la fermeture du tunnel, ces flux de circulation seront contraints d'emprunter d'autres passages alpins. Les passages routiers suisses du Saint-Gothard et du San Bernardino pourraient également ressentir les effets de cette déviation du trafic routier.

6.2.3 Développement de l'infrastructure ferroviaire (ZEB), aménagement des lignes d'accès à la NLFA pour le trafic marchandises, en particulier accélération des projets déjà approuvés dans le cadre de ZEB 1

En réponse au postulat 10.3893 CTT-CN, Développement de l'axe ferroviaire nord-sud d'ici l'ouverture du tunnel de base du Gothard (chiffre 1 : aménagement des lignes d'accès à la NLFA pour le transport ferroviaire de marchandises, accélération de l'exécution des mesures déjà approuvées dans le cadre du projet ZEB 1)

Les Chambres fédérales ont approuvé en 2009 la loi fédérale sur le développement de l'infrastructure ferroviaire (LDIF). La loi, qui est entrée en vigueur le 1^{er} septembre 2009, va permettre la réalisation de 28 paquets de mesures infrastructurelles dans toute la Suisse au cours des deux prochaines décennies.

Diverses mesures concernant les accès nord et sud au tunnel de base de Gothard visent à déployer les capacités nécessaires à la mise en œuvre du transfert. Quelque 700 millions de francs sont prévus pour l'aménagement des lignes d'accès à la NEAT sur les axes nord-sud. Grâce à ces fonds, des aménagements de nœuds et de tronçons et des mesures visant à augmenter la fréquence des trains pourront être entrepris.

Un nouveau concept d'entretien pour les tunnels de base du Gothard et du Ceneri (maintenance concentrée sur les périodes creuses du week-end) rendra possible l'augmentation du nombre de sillons journaliers de 220 (selon message FTP) à 260. Afin de pouvoir utiliser ces sillons supplémentaires, indispensables pour faire face à la demande, les capacités sur la voie d'accès au tunnel de base du Gothard seront accrues via une augmentation des fréquences. Il sera de la sorte possible d'étoffer les capacités en matière de trafic marchandises sans entraîner de conséquences négatives pour les offres en matière de trafic longues distances et régional. La fluidification de la circulation des trains permettra de concilier le trafic voyageurs longues distances et régional, qui s'annonce dense, et le trafic marchandises, lui aussi soutenu.

Sur le tronçon en direction de Milan, via Luino, les conditions seront réunies pour augmenter de 100 m la longueur maximale des trains marchandises et la porter à 650 m. ZEB va ainsi rendre possible des gains de productivité non négligeables sur ce tronçon. Des sillons supplémentaires seront par ailleurs créés sur la ligne de Luino afin d'absorber l'accroissement du trafic prévu aux terminaux situés au nord-ouest de Milan.

Dans le cadre de ZEB, les délais de mise en exploitation des divers projets sur les lignes d'accès à la NLFA sont alignés sur la mise en service du tunnel de base du Gothard, soit 2016, afin de garantir une mise à disposition en temps utile des capacités requises. Compte tenu des travaux de planification, d'approbation et de mise en œuvre déjà en cours, il ne sera pas possible d'accélérer davantage la réalisation de ces projets. Le calendrier des projets tient aussi compte du fait que la pleine capacité sur les voies d'accès ne sera nécessaire qu'à la mise en exploitation du tunnel de base du Ceneri, facteur qui a été intégré comme il se doit à la planification.

En conséquence, aucune mesure supplémentaire ni aucune modification de l'ordre de priorité défini pour les mesures ZEB n'est nécessaire pour garantir les capacités de la NLFA. Si le corridor de 4 m

sur la ligne Bâle – Chiasso se concrétise et s'il est financé via le fonds FTP ou, ultérieurement, via le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF), cet aménagement nécessitera de compléter la LDIF (voir chiffre 7.5.3).

6.2.4 Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF)

Les aménagements constants apportés au réseau ferroviaire suisse ces dernières années ont renforcé l'attrait des transports publics et dopé le transport de marchandises. Parallèlement, les coûts d'exploitation et de maintenance ont nettement augmenté, le réseau est de plus en plus sollicité et les moyens disponibles ne suffisent plus pour assurer l'entretien et le renouvellement de l'infrastructure ferroviaire. La demande va rester orientée à la hausse, que ce soit dans le trafic voyageurs ou marchandises, et les capacités vont se révéler de plus en plus insuffisantes. Il est donc indispensable de poursuivre les aménagements et de mobiliser de nouvelles ressources financières.

Le projet relatif au financement et à l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF) instaure une nouvelle méthode de financement de l'infrastructure ferroviaire. Dorénavant, l'exploitation, l'entretien et l'aménagement seront financés via un nouveau fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF). De la sorte, l'exploitation et l'entretien, d'un côté, et l'aménagement, de l'autre, seront soumis aux mêmes conditions de financement et mieux coordonnés.

Ce fonds devrait être abondé par des sources de financement existantes et nouvelles, à savoir les attributions à affectation obligatoire au fonds FTP, les allocations normales issues du budget et des contributions supplémentaires de la part des utilisateurs et des bénéficiaires.

L'un des vecteurs de financement accru par les utilisateurs réside dans la hausse du prix du sillon, décidée par le Conseil fédéral le 31 août 2011 par voie de modification de l'ordonnance sur l'accès au réseau. Le surcoût qui en résulte pour le trafic marchandises avoisine les 20 millions de francs par an. Une partie du trafic marchandises profitera d'une différenciation des prix en fonction de l'heure, mais certains trains supporteront un facteur de demande plus élevé que dans le passé.

Ces mesures permettront de poursuivre l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire conformément aux moyens disponibles. A cet effet, des projections à long terme ont été établies en mettant l'accent sur le renforcement des capacités et l'amélioration de l'offre et ont été concrétisées à l'aide d'un programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (PRODES). Celui-ci s'étend jusqu'à l'horizon 2040/50 et prévoit des investissements de l'ordre de 43 milliards de francs. Sa mise en œuvre prendra la forme d'étapes d'aménagement qui seront soumises au Parlement tous les 4-8 ans. Une étape d'aménagement d'un montant de 3,5 milliards de francs, à réaliser d'ici à 2025 environ, est déjà définie dans le projet.

PRODES intègre également des mesures en faveur du trafic marchandises, dont la croissance est plus rapide que ne l'avait envisagé la vue d'ensemble FTP. Pour ce qui est des transports transalpins, les prévisions tablent désormais sur une croissance de 70% (environ 44 millions de tonnes). Ce chiffre inclut le trafic de transit des marchandises et une partie du reste du trafic. Selon le scénario, les besoins en sillons pourraient, à long terme, s'accroître à raison de deux à onze sillons supplémentaires

par heure et par sens. Etant donné que cette évolution n'est toutefois pas garantie et qu'elle dépend fortement de décisions nationales et internationales, la plus grande prudence a été observée lors de la planification. Sur les deux corridors NLFA que sont le Loetschberg et le Gothard, il a été prévu un sillon supplémentaire par heure et par sens, ce qui offre une capacité suffisante dans l'optique du transfert. Les prévisions indiquent que la demande de possibilités de transbordement pour le trafic à grand gabarit va enregistrer une croissance supérieure à la moyenne et qu'il convient dès lors de mettre à disposition les capacités correspondantes. La configuration actuelle de l'infrastructure ferroviaire ne permet pas l'acheminement de conteneurs d'une hauteur aux angles de 4 m par l'axe du Saint-Gothard. Cette problématique est développée au chiffre 7.5.3.

Le FAIF constitue un contre-projet direct à l'initiative populaire « Pour les transports publics », qui demande que la moitié des taxes sur les carburants soit consacrée aux transports publics. Or, des difficultés de financement guettent également l'infrastructure routière à moyen terme. Le Conseil fédéral estime donc que cette initiative n'apporte pas une solution durable à la problématique générale des transports. Le FAIF présente, lui, l'avantage de garantir le financement de l'infrastructure ferroviaire sans puiser dans les financements routiers.

Il a été mis en consultation auprès des cantons, des partis, des associations et des milieux intéressés à l'été 2011 et a donné lieu à des évaluations globalement favorables. Le nouveau FIF et le programme d'aménagement ont été particulièrement plébiscités. Les participants à la consultation ont toutefois réclamé, selon les intérêts propres à leur région ou à leur secteur, des aménagements plus importants et plus rapides. Ils se sont en outre montrés critiques quant aux nouvelles sources de financement, estimant que les utilisateurs et les bénéficiaires n'étaient que peu disposés à mettre davantage la main à la poche.

Après quelques remaniements, concernant notamment les sources de financement, le Conseil fédéral pourra adopter le message relatif à l'initiative populaire « Pour les transports publics » et au financement et à l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire FAIF (en tant que contre-projet direct) début 2012 et le soumettre au Parlement. La votation populaire pourra intervenir après traitement par les Chambres fédérales, soit aux environs de 2014.

6.2.5 Voies d'accès à l'étranger

L'achèvement de la NLFA ainsi que la planification et la réalisation des aménagements requis sur les voies d'accès au nord et au sud devraient garantir sur le long terme les capacités nécessaires au trafic marchandises ferroviaire via la Suisse. Afin de garantir la continuité du trafic ferroviaire transfrontalier, la Suisse harmonise régulièrement ses prévisions de demande et les mesures visant à accroître les capacités avec ses voisins du nord et du sud à l'occasion de comités de pilotage bilatéraux et de groupes de travail (adaptations techniques, aménagement ou création de tronçons).

Voies d'accès au sud

La collaboration permanente menée avec l'Italie au sujet du prolongement de la NLFA vers le sud repose sur la Convention entre le DETEC et le Ministère des transports et de la navigation de la République italienne concernant la garantie de la capacité des principales lignes reliant la NLFA au ré-

seau italien à haute performance (RS 0.742.143.345.43). Cette convention a été ratifiée par les Chambres fédérales en 2001. Le comité de pilotage bilatéral et les groupes de travail qui en dépendent se réunissent régulièrement afin de s'informer mutuellement sur l'état des travaux en cours et de coordonner les planifications.

Dans ce cadre, les voies d'accès à la NLFA par le sud, que ce soit par la ligne du Loetschberg-Simplon ou par l'axe du Gothard via Chiasso ou Luino sont garanties à court, moyen et long terme. L'Italie entend mettre en œuvre à brève échéance des mesures dites légères pour un montant d'environ 60 millions d'euros (p. ex. points de croisement entre Premosello et Oleggio et augmentation des fréquences sur le tronçon Parabiago – Gallarate). L'Italie garantira de la sorte les capacités requises jusqu'en 2015-2020. Pour autant, bien que ces mesures figurent au Contratto di Programma, leur financement n'est pas encore bouclé.

De plus, les capacités requises ne seront garanties qu'avec la mise à quatre voies du tronçon Bivio Rosales – Monza et la construction du nouveau tronçon Seregno – Bergamo (Gronda Est). Or, le gouvernement italien envisage, pour des raisons financières, de reporter cette mise à quatre voies à 2025. Pour parvenir malgré tout à absorber le surcroît de trafic attendu d'ici à 2020, l'Italie envisage de procéder à de nouvelles adaptations techniques (augmentation des fréquences, entre autres) entre Bivio Rosales et Monza dans le cadre des « mesures légères ».

Les aménagements de l'infrastructure prévus en plus dans la planification conjointe entre la Suisse et l'Italie pourraient permettre de mettre en place les capacités suffisantes pour faire face à l'évolution de la demande prévue jusqu'en 2030. Le problème réside toutefois dans le fait que les mesures requises en Italie sont, pour la plupart, en attente de financement et sont donc entachées d'incertitudes.

En Suisse et en Italie, les études de faisabilité et d'opportunité relatives à la définition du tracé au sud de la NLFA sont terminées. Cela concerne, en Suisse, le tronçon entre Lugano et Chiasso et, en Italie, les variantes possibles des voies d'accès à la NLFA par le sud via Bellinzona – Luino – Laveno en direction de Milan (étude « Gronda Ovest »).

La planification de la Confédération harmonisée avec l'Italie part du principe que les deux tiers du trafic marchandises ferroviaire au Gothard passeront par Chiasso et un tiers seulement par Luino (ce qui correspond à la répartition actuelle). Par conséquent, la liaison par Lugano – Chiasso – Gronda Est (soit en direction de Seregno/Bergamo) sera à long terme, pour la Suisse comme pour l'Italie, un axe principal pour le trafic marchandises via le Gothard ; des mesures de court, moyen et long terme seront déployées à titre complémentaire sur la ligne de Luino afin de fournir les capacités requises.

Voies d'accès au nord

Les voies d'accès à la NLFA par le nord sont régies par la « Convention de Lugano » de 1996, qui constitue la base de la collaboration entre la Suisse et l'Allemagne en ce qui concerne les voies d'accès communes à la NLFA.

Elle a pour but d'assurer la performance de l'infrastructure ferroviaire dédiée au trafic ferroviaire trans-frontalier entre l'Allemagne et la Suisse. Dans la Convention, la ligne de la Vallée du Rhin entre Karlsruhe et Bâle est désignée comme étant la voie d'accès principale à la NLFA. Les autres voies

d'accès servent essentiellement au trafic régional mais sont aussi envisagées localement comme des tronçons de délestage pour les accès à la NLFA.

Si l'aménagement de cette voie d'accès principale à la NLFA en Allemagne avance bien sur certains tronçons, il semble en revanche que le programme initial ait pris du retard sur d'autres.

- La section à quatre voies entre Offenbourg et Rastatt est ainsi en service, mais les permis de construire n'ont pas encore été délivrés pour plusieurs autres sections, si bien qu'aucune date d'ouverture fiable ne peut être annoncée.
- La technique ferroviaire est actuellement en cours d'installation au tunnel du Katzenberg. Les voies de raccordement de ce dernier avec le réseau existant au nord sont en construction et celles du sud font partie du chantier d'Haltingen/Weil am Rhein, où les travaux d'aménagement ont démarré fin 2010.
- Sur la section sud entre Efringen-Kirchen et Basel Bad. Bhf, le permis de construire a été délivré, et l'aménagement devrait pouvoir commencer fin 2011.
- Le tracé proposé par la Deutsche Bahn (DB) pour les autres sections a soulevé de la part de la région quelque 180'000 oppositions, dont la teneur est toutefois souvent similaire. Les six exigences clés de la région impliquent de reprendre à zéro les planifications sur certains tronçons, entraînent des surcoûts d'environ 1 milliard d'euros et font planer la plus grande incertitude sur la date de mise en service des tronçons contestés.

Pour toutes ces exigences, il s'agit à présent d'élaborer de nouveaux projets, d'en débattre en conseil consultatif et, en cas de décision favorable de ce dernier, de lancer la procédure de fixation des plans avec les délais que cela suppose, d'où une mise en œuvre reportée de plusieurs années.

Il n'est donc pas réaliste de table sur un renforcement perceptible des capacités sur cette voie d'accès principale à la NLFA avant 2025.

6.2.6 ETCS sur le corridor nord-sud

Les ministres des transports des pays concernés se sont concertés sur l'équipement au sol d'ici à 2015 du dispositif d'arrêt automatique ETCS (European Train Control System) afin de promouvoir l'interopérabilité sur le corridor 1 Rotterdam – Gênes. Des déclarations ad hoc ont été signées dans ce but (mars 2006 / mai 2009 / juin 2010). L'ETCS embarqué permet aux véhicules moteurs de circuler sur tout le corridor nord-sud à l'aide d'un seul dispositif d'arrêt automatique. A long terme, il en résulte de moindres coûts de matériel et d'exploitation des locomotives ainsi qu'une meilleure productivité en fret ferroviaire transalpin.

La Suisse œuvre à la migration vers l'ETCS (Level 2 et L1 LS) de son réseau à voie normale d'ici à 2015 (axes nord-sud) et 2017 (reste du réseau). D'ici là, les locomotives servant au trafic ferroviaire de marchandises à travers les Alpes en Suisse devront être équipées de l'ETCS. En automne 2011, le Ministère allemand des transports, de la construction et de l'urbanisme (BMVBS) a communiqué que, pour plusieurs raisons, l'implémentation de l'ETCS sur les sections allemandes du corridor (à l'exception du tunnel du Katzenberg et d'Emmerich-Oberhausen) ne sera réalisable que bien après

2015. Afin que les véhicules compatibles avec l'ETCS puissent malgré tout circuler sur le corridor 1 dans les délais impartis, il est prévu d'encourager leur équipement du système STM. Les retards en Allemagne et la décision de préconiser la solution STM influent sur les autres Etats le long des axes nord-sud. Ces Etats se voient contraints de réviser leurs calendriers et les solutions techniques aux postes-frontières quant à la mise en œuvre de l'ETCS dans les pays respectifs. On ignore dès lors quand l'ETCS déploiera ses effets maximaux sur la productivité et l'optimisation des coûts (véhicules) en fret ferroviaire.

Le Conseil fédéral constate que l'évolution actuelle sur les lignes d'accès aux corridors nord-sud en Suisse ne permettra pas à l'infrastructure ferroviaire renouvelée et étendue de déployer pleinement ses effets en matière de capacité et de productivité dans les délais prévus pour le fret ferroviaire.

6.2.7 Formalités douanières sur le corridor nord-sud

En principe, les marchandises UE acheminées à travers la Suisse par voie terrestre doivent être annoncées à la douane. Le régime de transit simplifié est appliqué depuis 1971 aux transports des chemins de fer (anciennement étatiques) dans le cadre de la convention CE-AELE relative à un régime de transit commun ; ce régime tient lieu de formalités douanières, notamment pour le transit à travers la Suisse. Dans la plupart des cas, la lettre de voiture internationale CIM fait simultanément office de document de transit douanier. L'avantage de ce régime de transit réside dans la suppression de la nécessité d'annoncer à la douane les envois de marchandises communautaires (c'est-à-dire des marchandises en libre pratique, appelées « T2 ») tant au lieu de départ dans l'UE qu'à celui de destination dans l'UE. Les contrôles douaniers formels ont principalement lieu a posteriori auprès des services centraux de décompte du fret des chemins de fer.

Le régime « Swiss Corridor T2 » a été introduit en 2004 sur l'initiative des ministères des transports des Pays-Bas, de l'Italie, de l'Allemagne et de la Suisse. Il permet à toutes les entreprises de fret ferroviaire de transporter dans les Etats-membres de l'UE, sans autres formalités douanières et de manière analogue au régime de transit simplifié, des marchandises communautaires à travers la Suisse. Le régime se fonde sur une convention sous forme de Memorandum of Understanding et il porte sur les transports impliquant l'Italie, l'Allemagne, les Pays-Bas, la Belgique, la France et la Suisse.

Il est prévu d'abroger ce régime dans le cadre de la modernisation du droit douanier européen. Le nouveau système informatisé de transit (NCTS), introduit en 2001 en trafic routier international, sera vraisemblablement aussi le seul régime appliqué dès juin 2013 en trafic ferroviaire. Etant donné que la Suisse reste un territoire douanier indépendant, il faudrait lancer des procédures NCTS pour chaque transport ferroviaire de marchandises à travers la Suisse. Or le NCTS freine les processus techniques et entraîne des coûts accrus par rapport à aujourd'hui ; il requiert, par exemple, l'échange électronique de déclarations entre les autorités douanières du pays de départ (lancement de la procédure) et celles du pays de destination (clôture de la procédure). Les avantages du régime de transit simplifié disparaîtraient, ce qui, de l'avis du Conseil fédéral, entraverait encore la compétitivité du rail par rapport à la route. 80 % du fret ferroviaire transalpin concernent des marchandises communautaires (T2). Si l'on supprime le régime simplifié dès la mi-2013 sans proposer d'autre procédure analogue que le régime

NCTS, il faudra lancer des procédures NCTS pour tous ces transports, soit entre 400'000 et 800'000 par année ; ces procédures entraîneront une forte surcharge administrative et financière du fret ferroviaire. L'Administration fédérale des douanes participe activement depuis l'automne dernier aux discussions des experts, auxquelles prennent également part les chemins de fer, les Administrations douanières des pays voisins et la Commission européenne TAXUD, afin de trouver une solution acceptable tant par les entreprises ferroviaires que par les autorités douanières.

C'est pourquoi le Conseil fédéral est d'avis qu'il faut conserver un régime séparé, dérogeant à la procédure NCTS, étant donné que les caractéristiques du fret ferroviaire permettent d'effectuer des transports sûrs et surveillés à tout moment ; ce régime est aussi nettement plus efficace et plus avantageux que NCTS. Le Conseil fédéral s'engage également auprès des organes de l'UE et des autorités douanières des pays voisins pour conserver une solution spéciale applicable au transit à travers la Suisse. L'absence d'une telle solution entraînerait des surcoûts liés au NCTS et, éventuellement, un retransfert vers la route que seuls des gains supplémentaires de productivité en fret ferroviaire peuvent empêcher.

6.2.8 Perfectionnement de la conception des corridors en fret ferroviaire européen

Divers organes et groupes de travail internationaux traitent les thèmes cruciaux du fret ferroviaire. Au cœur de leurs préoccupations : les améliorations urgentes de la qualité du transport international de marchandises par rail. La Suisse est tout particulièrement concernée par les corridors nord-sud.

Collaboration de la Suisse aux corridors A et C

La politique de transfert et du fret ferroviaire suisse a tout intérêt à ce que l'interopérabilité et la qualité du transport de marchandises par rail soient améliorées sur les axes nord-sud. C'est notamment le Conseil fédéral qui a pris l'initiative de la collaboration au corridor A ; l'OFT participe depuis 2003 activement aux différents organes ad hoc²⁷. La collaboration au corridor C a été lancée en 2006²⁸.

Voici les principales améliorations de qualité prévues par le programme des groupes de travail des corridors A et C :

²⁷ La collaboration a lieu sur la base du Memorandum of Understanding (MoU), signé en 2003 à Lugano par les Ministres des transports des Pays-Bas, de l'Allemagne, de la Suisse et de l'Italie dans le but d'améliorer la qualité du fret ferroviaire sur le corridor nord-sud.

En mars 2006, lesdits Ministres ont signé une Letter of Intent ERTMS deployment on Rotterdam – Genoa corridor (LoI), visant l'installation de l'ERTMS / ETCS d'ici à 2015 sur l'infrastructure ferroviaire du corridor Rotterdam – Gênes. A la suite de cela, les gestionnaires d'infrastructure ont mis sur pied un Management Committee et l'EEIG (European Economic Interest Group) afin de coordonner le processus d'implémentation.

Lors de deux congrès des ministres (à Gênes en 2009 et à Rotterdam en 2010), les Ministres des transports concernés ont confirmé leur intention d'équiper le corridor aussi rapidement que possible de l'ERTMS. Des étapes importantes d'implémentation ont été fixées (entre autres les normes techniques déterminantes). Il n'a toutefois pas été possible d'engager les pays à respecter un calendrier définitif d'implémentation, car le financement de l'ERTMS n'est pas encore garanti du côté allemand.

²⁸ La collaboration des représentants des ministères belge, luxembourgeois, français et suisse au corridor C a été lancée par la Lettre d'intention du 09.06.2006. Les travaux se concentrent largement sur l'implémentation de l'ERTMS. Un Comité Exécutif des représentants des ministères et un GEIE des gestionnaires d'infrastructure ont été créés de manière analogue au corridor A.

- Amélioration générale de la coordination et de la collaboration des gestionnaires d'infrastructure des différents pays et harmonisation de leurs activités
- Mise en place et exploitation d'un « One-Stop-Shop » (point de vente centralisé) pour les demandes de sillons internationaux (transfrontaliers) (par les gestionnaires d'infrastructure)
- Planification intégrée des horaires des sillons du fret ferroviaire dans le corridor (par les gestionnaires d'infrastructure)
- Suivi de la qualité et analyse des retards (p. ex. dans le cadre de cercles de qualité internationaux) (par les gestionnaires d'infrastructure)
- Amélioration de la ponctualité du fret ferroviaire international (p. ex. définition de mesures spécifiques sur la base de l'identification des motifs de retard) (par les gestionnaires d'infrastructure)
- Harmonisation du développement de l'infrastructure ferroviaire à l'aide d'une planification coordonnée des capacités (à long terme) et de procédures concertées en matière d'identification et d'élimination des goulets d'étranglement (par les gestionnaires d'infrastructure en y intégrant les ministères des transports)
- Simplification des formalités douanières (par les autorités douanières en y intégrant les ministères des transports) (cf. ch. 6.2.7)
- Reconnaissance mutuelle des procédures d'homologation du matériel roulant et des conducteurs de locomotive (par l'autorité sécuritaire nationale et les ministères des transports)
- Harmonisation des prescriptions d'exploitation (par les gestionnaires d'infrastructure et les autorités sécuritaires nationales)
- Harmonisation des mesures dans le domaine des terminaux, notamment en matière de capacité, de qualité (principalement le « dernier km ») et harmonisation des interfaces entre infrastructure ferroviaire et terminal (dans le cadre d'une « Terminal platform » constituée de représentants aux différents niveaux de la chaîne de valorisation)
- Harmonisation des mesures visant à réduire le bruit du fret ferroviaire dans le corridor, p. ex. en créant des incitations dans le système des prix du sillon des différents pays (par les gestionnaires d'infrastructure et les ministères des transports)

Pour tous les thèmes, des spécialistes des différents pays participent aux groupes de travail des gestionnaires d'infrastructure et des autorités de surveillance ou aux groupes de travail mixtes (p. ex. « Terminal platform »).

Règlement (UE) n° 913/2010²⁹

Le Règlement (UE) n° 913/2010 du Parlement européen et du Conseil du 22 septembre 2010 relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif est entré en vigueur le 9 novembre 2010. Dans le cadre de ce règlement, les corridors A et C sont intégrés aux corridors 1 et 2 :

- Corridor 1 : Zeebrugge-Anvers/Rotterdam-Duisburg-[Bâle]-Milan-Gênes (précédemment corridor A : Rotterdam – Gênes)

²⁹ JO 2010, n° L 276, p. 22ss.

- Corridor 2 : Rotterdam-Anvers-Luxembourg-Metz-Dijon-Lyon/[Bâle] (précédemment corridor C : Anvers – Bâle/Lyon)

Les dispositions du règlement doivent être mises en œuvre dans les deux ans pour les deux corridors.

Pour chaque corridor, le règlement prévoit une structure de gouvernance bien précise. Les ministères s'organisent en un « Executive Board » (comité exécutif) qui traite tous les thèmes liés aux corridors et qui concernent les ministères. Selon le règlement (UE) n° 913/2010, les principales tâches de l'Executive Board sont les suivantes :

- Surveillance, approbation et soutien du processus d'implémentation et de la mise en œuvre des tâches qui incombent aux gestionnaires d'infrastructure (établissement d'un plan d'investissement, établissement d'une étude de marché, équipement ERTMS etc.)
- Définition de réglementations-cadre en vue de l'attribution de sillons du fret ferroviaire international
- Etablissement de rapports à l'attention de la commission UE et des gouvernements nationaux
- Garantie de la collaboration avec les autorités sécuritaires nationales et les autorités de régulation des infrastructures

Pour constituer les organes, on a défini les cahiers des charges relatifs à l'implémentation et à la mise en œuvre des nouvelles tâches du comité exécutif dans le cadre d'énoncés de mission fixés ; dans l'intervalle, les différents ministères ont adopté ces cahiers des charges. Par son approbation, la Suisse garantit au niveau formel sa participation aux groupes de travail ainsi que la collaboration des gestionnaires d'infrastructure suisses tels que trasse.ch aux organes traitant l'infrastructure ferroviaire. La Suisse conserve ainsi ses possibilités d'influence dans les domaines de l'implémentation de l'ERTMS et de l'augmentation de la qualité et de l'interopérabilité.

Le Conseil fédéral approuve en principe le règlement et ses grandes lignes, car ce dernier facilite la collaboration internationale et la coordination. De nombreux éléments de ce règlement tablent sur d'importantes expériences faites lors des travaux relatifs aux corridors A et C (p. ex. One Stop Shop, Terminal platform). La Suisse est vivement intéressée à pouvoir continuer de participer aux organes du corridor A une fois le règlement entré en vigueur et mis en œuvre. Cet état de fait est garanti par l'adoption des énoncés de mission. Par ailleurs, le Conseil fédéral vise à définir très bientôt, lors de sa collaboration avec l'UE au sein du comité mixte, les prochaines étapes formelles en vue de la transposition du règlement dans le droit suisse. La Suisse participe également à la Task force chargée de l'implémentation du règlement dans les corridors. Cette Task Force analyse et définit les démarches nécessaires au processus d'implémentation dans le futur corridor 1, ce qui permettra aussi bientôt la transposition du règlement dans le droit suisse.

6.3 Perfectionnement des instruments de gestion du trafic lourd : résultats des travaux et des vérifications du Suivi de Zurich

Le Suivi de Zurich est un organe auquel participent les pays alpins, à savoir la Suisse, l'Allemagne, la France, l'Italie, l'Autriche et la Slovénie ; il a été mis en place à la fin de novembre 2001 à la suite des incendies survenus dans les tunnels routiers du Mont-Blanc, de Tauern et du St-Gothard et sur la base de la déclaration commune de Zurich visant à améliorer la sécurité des transports notamment dans les tunnels en zone alpine (30 novembre 2001). La Commission européenne y est également représentée avec un statut d'observateur.

Outre l'amélioration de la sécurité des transports, le Suivi de Zurich vise principalement à ce que le transfert du trafic et du fret soient le plus respectueux possible de la région alpine. Après un passage en revue des différentes mesures de gestion du trafic lourd dans les pays concernés et après que le rapport de base « Systèmes de gestion du trafic pour le transport routier transalpin des marchandises » a été établi (par un consortium de consultants), le Suivi de Zurich a pu approfondir les bases existantes, au cours de la période sous revue, placée sous la présidence de la Suisse jusqu'au printemps de 2012.

Une étude sur les effets de différents instruments de gestion du trafic lourd (bourse du transit alpin, marché des droits d'émission, système de péage modulé Toll+) a permis d'examiner de nombreux scénarios. Les résultats ont montré que c'est la bourse du transit alpin, un instrument limitatif de gestion du trafic lourd, qui présente le plus grand potentiel de transfert de la route au rail et qui aurait des effets sensibles sur le choix des itinéraires en zone alpine.

Sur cette base, il a aussi été possible de dresser une autre étude portant sur les effets économiques de ces instruments de gestion du trafic lourd, notamment au niveau régional et en fonction des différents secteurs économiques tels que la branche des transports routiers. Les premiers résultats ont montré que les effets, dans l'ensemble, ne sont pas particulièrement notables, mais que certaines régions seraient fortement touchées ; il s'agit notamment des régions à la limite nord et sud des Alpes et de certaines zones plutôt éloignées de la crête des Alpes. Cela s'explique par la situation topographique et par la structure économique, plus précisément la chaîne logistique.

Simultanément, une analyse a été lancée pour vérifier la compatibilité juridique de ces instruments de gestion avec le droit UE, avec les traités multilatéraux et bilatéraux ainsi qu'avec le droit national des différents pays.

Selon les premiers résultats, les instruments limitatifs semblent entraîner un potentiel de conflit plus élevé en ce qui concerne la compatibilité avec le droit UE, avec l'ATT CH-UE et avec le droit national, alors qu'un système sans limitation des quantités tel que Toll+ n'entraîne que peu de divergences.

Les résultats définitifs de ces études et d'autres champs d'activité (en rapport moins direct avec la politique de transfert) feront l'objet d'une synthèse destinée aux Ministres des transports des pays alpins. Cette synthèse esquissera les prochaines étapes à moyen et à long terme.

Une rencontre des ministres, au cours de laquelle la présidence sera probablement remise à l'Allemagne, est prévue au printemps de 2012.

6.4 Perfectionnement de la promotion du transport combiné

Au cours de la période sous revue, l'Office fédéral des transports a lancé plusieurs études d'optimisation et de perfectionnement de la promotion du transport combiné. L'objectif est d'augmenter l'efficacité des subventions, d'une part, et d'accéder au potentiel de nouvelles innovations techniques du processus de transfert, de l'autre.

6.4.1 Possibilités de différenciation de l'encouragement financier du TCNA

En 2011, l'OFT a examiné minutieusement les possibilités de différencier les indemnités versées en TCNA. Il a vérifié si davantage de différenciation au niveau des indemnités d'exploitation permettrait d'améliorer de manière significative l'efficacité des subventions, l'égalité de traitement de relations ou de formes de production comparables ou s'il était possible de créer des incitations supplémentaires pour les segments du marché dont le potentiel de transfert est le plus fort. Simultanément, il ne faut pas que de nouveaux éléments de différenciation entraînent des distorsions de concurrence entre les acteurs. Étant donné que les ressources en personnel affecté à l'indemnisation sont limitées, il ne faut pas non plus oublier le surcroît de travail administratif inhérent à l'introduction de nouvelles différenciations.

Il ressort des analyses effectuées jusqu'ici qu'aucune des options de différenciation envisageables pour le système actuel d'indemnisation n'aboutit à une amélioration nette et durable du système actuel. Au contraire, l'introduction de nouvelles différenciations pourrait mener à des frais de recensement et de contrôle accrus ainsi qu'à des distorsions du marché. Sur dix options examinées telles que des taux d'indemnisation définis en fonction des axes (Saint-Gothard – Luino, Saint-Gothard – Chiasso, ligne de faite du Loetschberg ou tunnel de base du Loetschberg) ou des indemnités plus élevées pour du trafic induit, seules deux sont retenues : une différenciation selon qu'il s'agit de transports maritimes ou continentaux du TC (2013), et une différenciation selon le poids des différents conteneurs du TC. En Autriche, des différenciations similaires sont déjà en vigueur concernant le montant d'encouragement. Des discussions approfondies avec les acteurs du marché sont encore nécessaires afin de mieux pouvoir évaluer les répercussions en matière de finances et de transport. Il s'agit notamment de déterminer de combien l'indemnisation des envois maritimes peut être diminuée par rapport aux envois continentaux sans qu'il en résulte un retransfert notable vers la route. Les moyens ainsi libérés pourraient être affectés à des transferts supplémentaires bien précis ou à la réalisation du programme de réduction des subventions décidé par le Parlement.

6.4.2 Résultats d'une étude sur les tendances et les innovations en transport combiné

Afin de créer des conditions-cadre adéquates et les conditions infrastructurelles nécessaires au développement et à l'élaboration future des instruments de promotion du TC, l'Office fédéral des transports a mandaté un bureau externe d'établir, en 2010, une étude des tendances actuelles et des innovations en transport combiné³⁰. Le rapport dressé en avril 2010 par la communauté de travail Kombi-Consult / K+P Transport Consultants avait pour but d'analyser l'évolution probable du marché eu égard aux tendances logistiques et les innovations technologiques en TCNA, puis d'en évaluer la pertinence des points de vue qualitatif et quantitatif, pour les exigences techniques de l'infrastructure ferroviaire et des terminaux. Les effets des principales tendances examinées se résument ainsi :

- Etant donné qu'il faut s'attendre à une augmentation du tonnage autorisé et des dimensions maximales admises des poids lourds³¹, il faut également s'attendre à une utilisation accrue de semi-remorques d'une hauteur interne de 3 m (« mégatrailers »). On table sur le fait que les transports continentaux par caisses mobiles reculeront au profit des semi-remorques à grand gabarit.
- Le marché des transports continentaux connaît une croissance plus dynamique que celui des transports maritimes et il gagne donc des parts de marché.
- Si les conditions requises sont réalisées à temps, notamment à l'aide d'avancées technologiques dans le transport sous température dirigée, le TCNA pourra acquérir des transports additionnels et ce, dans un ordre de grandeur notable.

Après l'analyse et la validation des autres tendances telles que les technologies de transbordement horizontal, la (semi-)automatisation des processus de transbordement dans les terminaux nationaux, les technologies Cargo-Sprinter, l'utilisation de traction diesel et de locomotives hybrides, les experts n'identifient pas d'effets considérables sur le cadre estimatif du trafic de transit.

S'agissant des répercussions sur l'infrastructure, les quantités accrues entraînent aussi une demande plus forte de sillons, notamment pour les unités de chargement à grand gabarit. Ce besoin de capacités supplémentaires est traité en particulier aux ch. 6.2 et 7.5.3 et analysé en profondeur sous l'aspect du corridor d'une hauteur aux angles de 4 m.

³⁰ Trends und Innovationen im unbegleiteten kombinierten Verkehr in der und durch die Schweiz, Kombiconsult / K+P Transport Consultants, April 2010 (disponible en allemand uniquement).

http://www.bav.admin.ch/verlagerung/01518/03062/index.html?lang=de&download=NHZLpZeg7t,Inp6I0NTU042I2Z6In1acy4Zn4Z2qZpnO2Yuc2Z6gpJCDDeH15qWym162epYbq2c_JjKbNoKSn6A--

³¹ L'étude table sur le scénario réaliste du passage du poids maximal de 40 à 44 tonnes d'ici à 2015 dans l'UE.

6.4.3 Utilisation de matériel roulant novateur dans le transport combiné à travers les Alpes

Réponse au postulat 11.3490 Savary, les camions par le rail. On peut faire mieux

Sur la base des conclusions tirées de l'analyse des tendances et des innovations en transport combiné, l'Office fédéral des transports a mené des vérifications approfondies au cours de la période sous revue afin de déterminer dans quelle mesure il serait possible d'accéder à de nouveaux transferts potentiels à l'aide de concepts innovants en termes de matériel roulant et d'offres, comme p. ex. le projet technique et logistique des entreprises CargoBeamer et Modalohr, qui exploitent des formes de transbordement autres que celles utilisées en TC traditionnel. Ces offres pourraient également remplacer en partie des mesures infrastructurelles (notamment le corridor de 4 m) et faire office de solution provisoire. La Confédération a entamé des négociations avec les fournisseurs de ces produits.

Ces innovations visent notamment le transport de semi-remorques. Or la majorité des véhicules du trafic routier lourd à travers les Alpes est constituée de trains semi-remorques (véhicule tracteur et semi-remorque). A ce jour, l'accroissement du transfert des semi-remorques a échoué du fait de deux obstacles techniques :

- Le profil d'espace libre actuel ne permet pas d'acheminer les semi-remorques d'une hauteur aux angles de 4 m par voie ferrée sur l'axe du Saint-Gothard. Actuellement, la hauteur aux angles standard des semi-remorques est de 4 m. L'axe du Loetschberg-Simplon pour le transport de ces semi-remorques standard a des capacités limitées et est déjà largement exploité pour la chaussée roulante et les offres TCNA en place. Même après la mise en service du tunnel de base du Saint-Gothard, il ne sera pas possible d'acheminer les semi-remorques standards par l'axe du Saint-Gothard en raison du profil d'espace libre trop petit sur les tronçons d'accès. Les ébauches de solution envisageables sont soit l'adaptation du gabarit sur tout le corridor du Saint-Gothard (cf. chapitre 7.5.3) soit des solutions novatrices pour le matériel roulant du fret ferroviaire – (provisoirement) sans aménagement de l'infrastructure ferroviaire. Les deux solutions permettraient d'acheminer des semi-remorques standards par l'axe du Saint-Gothard.
- La plupart de ces semi-remorques standards ne se laissent pas manipuler par grue, ce qui exclut leur transbordement (vertical) aux terminaux conventionnels du TCNA. Afin de les acheminer par le rail, il faut résoudre le problème du transbordement de la route au rail. Par exemple Modalohr et CargoBeamer constituent des technologies innovantes de transbordement horizontal. Le développement d'autres technologies telles que Mega-Swing n'est pas encore suffisamment avancé pour constituer une solution envisageable à moyen terme.

Ci-après, ces technologies innovantes sont comparées au TCNA conventionnel et évaluées en liaison avec le transport de semi-remorques standards.

Transbordement vertical

En TCNA, seul l'acheminement de semi-remorques grutables est possible. Or à l'heure actuelle, la plupart des semi-remorques ne sont pas manipulables par grue. Cela s'explique aussi par le fait que, vu le profil d'espace libre insuffisant, il n'y a que peu d'offres intéressantes de TCNA pour les semi-remorques d'une hauteur aux angles de 4 m. On le constate en Europe : le nombre de semi-

remorques grutables est faible dans les pays où le profil d'espace libre est très petit, de sorte qu'il n'est pas possible d'acheminer ces véhicules au gabarit de 4 m. Dans les pays scandinaves, en revanche, la part de semi-remorques grutables est très élevée, vu les ports pour les ferry-boats³². Sur le plan technique, il est possible de rendre une semi-remorque grutable à moindre frais – le poids et les coûts supplémentaires sont proportionnels si le véhicule est ensuite utilisé régulièrement en TCNA.

Avec le matériel roulant utilisé habituellement en TCNA, le problème du gabarit insuffisant subsiste. Vu le profil d'espace libre actuel des tronçons d'accès, il n'existe actuellement pas de wagons du TCNA à même d'acheminer les semi-remorques d'une hauteur aux angles de 4 m par l'axe du Saint-Gothard.

Transbordement horizontal

Différentes nouvelles technologies ont été développées récemment en vue du transbordement horizontal des semi-remorques non grutables. Ces solutions sont à considérer comme solution de rechange au TCNA à transbordement vertical conventionnel effectué par des grues et des appareils de transbordement mobiles :

Le système Modalohr permet le transport de semi-remorques non grutables (sans véhicule tracteur). Le transbordement horizontal a lieu dans des terminaux à technologie spéciale, mais il est aussi réalisable dans des terminaux conventionnels. Le système Modalohr est exploité en France et en Italie sur deux relations (Bettembourg – Perpignan et Aiton – Orbassano) où il fait ses preuves depuis plusieurs années. Selon les indications du fabricant, il est possible d'adapter les wagons Modalohr pour transporter des semi-remorques d'une hauteur aux angles de 4 m (sans devoir adapter l'infrastructure) sur l'axe du Saint-Gothard. Il n'existe toutefois pas de prototype de ce wagon qui n'est, par conséquent, pas homologué.

CargoBeamer est une technologie de transbordement vertical qui requiert du matériel roulant spécial et des terminaux spécifiques. Le principe de ce système est similaire à celui de Modalohr. Selon les indications du fabricant, CargoBeamer permet de charger un train très rapidement et d'utiliser des bennes grutables qui accueillent les semi-remorques. Les semi-remorques non grutables peuvent ainsi être transbordées même dans un terminal conventionnel. CargoBeamer a construit un terminal expérimental à Leipzig et y a lancé l'exploitation à l'essai en 2010. Cependant, le système n'a pas encore été éprouvé définitivement au niveau commercial ni pour le transport de quantités importantes.

Etat actuel des vérifications

Modalohr

Après que la procédure de mise au concours visant l'attribution d'une aide financière pour l'offre de la chaussée roulante à travers la Suisse entre 2012 et 2018 a été interrompue, l'OFT a entamé des négociations avec la communauté de travail Modalohr, LorryRail et SNCF-Geodis en tant qu'exploitants potentiels d'une nouvelle offre du TC avec le système Modalohr. La communauté de travail a élaboré

³² Trends und Innovationen im unbegleiteten kombinierten Verkehr in der und durch die Schweiz, Kombiconsult / K+P Transport Consultants, avril 2010, p. 49 (n'existe qu'en allemand)
http://www.bav.admin.ch/verlagerung/01518/03062/index.html?lang=de&download=NHZLpZeg7t,Inp6i0NTU042i2Z6ln1acy4Zn4Z2qZpnO2Yuc2Z6gpJCDeH15qWym162epYbg2c_JjKbNoKSn6A-

un concept de transport pour acheminer les semi-remorques en fret ferroviaire transalpin. Ce concept fait état d'une forte demande potentielle ; celle-ci est toutefois entachée d'incertitudes car on ignore comment acquérir concrètement les clients. Par ailleurs, la communauté de travail annonce un besoin de subvention très élevé pour les terminaux et l'exploitation. Aussi attrayant que semble le potentiel commercial du système Modalohr, il faut tenir compte d'impondérables lors de la réalisation. En premier lieu, il faut élucider des questions d'ordre technique quant à l'homologation du matériel roulant et la réalisabilité des transports en Allemagne, en Italie et en Suisse. L'OFT clarifie actuellement en profondeur les paramètres techniques des nouveaux wagons dans le cadre des décisions relatives au corridor de 4 m. Le cas échéant, la communauté de travail devra alors fournir la preuve de l'intérêt du marché et de la faisabilité opérationnelle du côté des transporteurs. Enfin, il faudra présenter les autorisations de construire les terminaux, notamment en Italie et en Allemagne.

CargoBeamer

En mai 2011, l'OFT a homologué le matériel roulant de CargoBeamer pour le réseau suisse à voie normale. On ne sait pas si CargoBeamer pourrait adapter ses wagons de manière à permettre l'acheminement de semi-remorques standards sur les tronçons d'accès à l'axe du Saint-Gothard avec le gabarit actuel ; cette question fait l'objet de vérifications entre CargoBeamer et l'OFT. La réalisation de la technologie CargoBeamer reste néanmoins entachée d'incertitudes, car la technique n'est pas encore assez éprouvée et les aspects financiers et commerciaux ne sont pas clarifiés. L'OFT poursuit son dialogue avec les représentants de CargoBeamer afin d'évaluer la réalisabilité de cette technologie.

L'étude précitée sur les tendances et innovations retient que les wagons de CargoBeamer et de Modalohr sont plus chers et plus lourds que ceux de la technologie conventionnelle du TCNA. Cet inconvénient s'explique par l'intégration des composants de transbordement au wagon. Les systèmes de transbordement horizontal sont, à l'instar de la chaussée roulante, des solutions technologiques individuelles qui ont le même but : celui d'être utilisés comme système de navette à haute fréquence entre deux points de consolidation dans un corridor à fort taux d'utilisation³³.

On ignore si les innovations permettront d'accéder à un potentiel de transfert notable. Les volumes sont transportés de manière standardisée et le TCNA actuel fournit la plupart des solutions ad hoc. Ainsi les offres de Modalohr et de CargoBeamer pourraient être considérées comme des mesures complémentaires. Ces offres innovantes pourraient compléter les mesures de transfert actuelles si elles permettaient le transport combiné de conteneurs d'une hauteur aux angles de 4 m, soutenant ainsi la réalisation du corridor de 4 m sur l'axe du Saint-Gothard. Malheureusement, c'est justement cette possibilité qui n'est pas encore prouvée à ce jour.

³³ Trends und Innovationen im unbegleiteten kombinierten Verkehr in der und durch die Schweiz, Kombiconsult / K+P Transport Consultants, avril 2010, p. 51 (n'existe qu'en allemand).
http://www.bav.admin.ch/verlagerung/01518/03062/index.html?lang=de&download=NHZLpZeg7t,Inp6l0NTU042l2Z6ln1acy4Zn4Z2qZpnO2YUq2Z6gpJCDeH15qWym162epYbq2c_JjKbNoKSn6A-

6.5 Conditions-cadre dans les pays voisins, dans les régions de provenance et celles de destination du trafic transalpin

6.5.1 Péage en Europe : directive sur l'eurovignette

Les délibérations sur la modification de la directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures³⁴ (directive sur les coûts d'infrastructure) ont aussi abouti à l'adaptation des prescriptions en matière de systèmes nationaux de péage. Selon la directive, les Etats-membres pourront désormais élaborer leurs systèmes de péage nationaux pour le trafic lourd en intégrant certains coûts externes. Comme jusqu'ici, les Etats-membres ont toute latitude d'appliquer un tel système de péage ou non. Pendant longtemps, on n'a pas trouvé d'accord complet sur le type et le montant des coûts externes à imputer.

Il a notamment été décidé de donner aux Etats-membres la possibilité d'imputer au trafic lourd les coûts liés à la pollution de l'air et aux nuisances sonores en sus des coûts d'infrastructure liés à l'utilisation des routes. Contrairement à la RPLP suisse, il n'est pas prévu d'imputer d'autres coûts externes tels que les coûts liés aux accidents de la circulation, à la détérioration de la nature et du paysage ou encore au climat. Selon le type de véhicule, la charge supplémentaire ne sera que de 3-4 centimes d'euro, soit nettement moins que la RPLP. En ce qui concerne l'imputation, controversée, des coûts liés aux embouteillages, il a été décidé d'admettre que la taxe d'utilisation soit soumise à des variations à revenu neutre : durant au maximum 5 heures par jour, la taxe d'utilisation pourra être 175 % plus élevée que la taxe normale, mais elle devra alors être réduite durant les heures creuses. Par ailleurs, un supplément pourra être perçu dans les régions de montagne afin d'imputer les coûts liés à la pollution de l'air et aux nuisances sonores.

Le champ d'application de la directive s'étend désormais à tous les réseaux autoroutiers UE. Il est également possible de l'appliquer sur le reste du réseau routier d'un pays. La directive est valable pour les véhicules à partir de 3,5 t. Les Etats-membres qui souhaitent percevoir un péage seulement à partir de 12 t (comme p. ex. l'Allemagne) peuvent le faire, mais ils doivent motiver leur décision devant la Commission.

Les taxes d'utilisation sont différenciées en fonction du type de véhicule et de sa catégorie d'émission ainsi qu'en fonction du lieu et du temps (embouteillages). Le Conseil des ministres a par ailleurs décidé d'exempter de la taxe de pollution de l'air les véhicules des catégories EURO V et VI respectivement jusqu'à fin 2013 et 2017. Dans le trafic à travers les Alpes suisses, la part de véhicules EURO V dépasse actuellement 55 % ; sur les autoroutes allemandes, ce chiffre dépasse même 60 %. A moyen terme du moins, l'éventuelle introduction d'une taxe d'utilisation des routes dans les Etats de l'Union européenne ne se répercutera guère sur le trafic marchandises transalpin en Suisse. Le compromis proposé par le Parlement engage les Etats-membres à investir 15 % de leurs recettes issues de péages dans l'aménagement des réseaux de transport transeuropéens (TEN-V). Le reste de ces recettes devrait servir à réduire l'impact écologique négatif du trafic marchandises lourd et à financer des systèmes de transport durables, plus efficaces et plus sûrs. Des places de parc sûres pour les poids

³⁴ JO n° L 187 du 20.7.1999, p. 42, modifié en dernier lieu par la directive 2011/76/UE, JO n° L 269 du 14.10.2011, p. 1

lourds font également partie de ces mesures. L'obligation, ancrée dans la directive, des Etats-membres de présenter régulièrement des rapports à la Commission a pour but d'assurer la transparence et le débat public sur les recettes nationales générées par les péages ainsi que l'affectation de ces fonds³⁵.

6.5.2 Péage en Allemagne

En Allemagne, les véhicules à partir de 12 t sont soumis à une taxe poids lourds depuis le 1^{er} janvier 2005 sur toutes les autoroutes et sur certaines routes nationales. Le montant de ce péage est défini en fonction de la distance parcourue, du nombre d'essieux et de la catégorie d'émission.

Cette taxe a été augmentée le 1^{er} janvier 2009 de 40 à 90 % selon la catégorie d'émission. Pour les camions plus anciens, le péage s'est accru de manière disproportionnée. En septembre 2010, le Gouvernement a suspendu une autre adaptation et la légère augmentation prévue au 1^{er} janvier 2011 pour les véhicules de la catégorie d'émission C (EURO III). A la mi-décembre 2010, il a décidé d'étendre le péage aux routes nationales à quatre voies à partir du second semestre 2011. Cette mesure touche 2000 des 40 200 km que compte le réseau des routes nationales en Allemagne. On s'attend à des recettes supplémentaires d'une centaine de millions d'euros. Le but de cette mesure est d'empêcher les camions de prendre des routes nationales bien aménagées pour éviter les autoroutes à péage.

La coalition du gouvernement, suivie du Conseil fédéral en mai 2011, a cependant de nouveau revu à la baisse l'extension du péage : ainsi seuls 1000 km de routes nationales seront soumis à la taxe. On ignore la date d'introduction du péage sur les routes nationales, étant donné que les conditions techniques de perception de la taxe ne sont pas encore créées. En effet, un litige oppose l'exploitant du système de péage Toll Collect et le Gouvernement allemand. Il faut donc s'attendre à ce que le péage soit introduit au plus tôt dès la fin de 2011. Le Gouvernement allemand estime à 100 millions d'euros les recettes supplémentaires liées au péage sur les routes nationales.

Les tableaux ci-après indiquent les taux de péage actuels :

³⁵ http://www.europarl.europa.eu/pdfs/news/expert/infopress/20110606IPR20809/20110606IPR20809_fr.pdf

	2005-2008	Depuis le 01.01.2009	Augmentation prévue à partir du 01.01.2011 (suspendue en septembre 2010)
<i>en €/km</i>			
Catégorie A (actuel: Euro 5)	0.100 Euro	0.141 Euro	0.140 Euro
Catégorie B (actuel: Euro 4, Euro 3 avec FP)	0.120 Euro	0.169 Euro	0.168 Euro
Catégorie C (actuel: Euro 3)	0.145 Euro	0.190 Euro	0.210 Euro
Catégorie D (actuel: Euro 0/1/2)	0.145 Euro	0.274 Euro	0.273 Euro

Tableau 21: péage par km pour véhicules ou combinaisons de véhicules jusqu'à 3 essieux. FP=filtre à particules.

	2005-2008	Depuis le 01.01.2009	Augmentation prévue à partir du 01.01.2011 (suspendue en septembre 2010)
<i>en €/km</i>			
Catégorie A (actuel: Euro 5)	0.110 Euro	0.155 Euro	0.154 Euro
Catégorie B (actuel: Euro 4, Euro 3 avec FP)	0.130 Euro	0.183 Euro	0.182 Euro
Catégorie C (actuel: Euro 3)	0.130 Euro	0.204 Euro	0.224 Euro
Catégorie D (actuel: Euro 0/1/2)	0.155 Euro	0.288 Euro	0.287 Euro

Tableau 22: péage par km pour véhicules ou combinaisons de véhicules avec 4 essieux ou plus. FP=filtre à particules.

6.5.3 Péage et régime de la circulation routière en Autriche

Péage

Le 1^{er} janvier 2004, un péage pour tous les véhicules automoteurs dont le poids total admissible dépasse 3,5 t a été introduit en Autriche sur toutes les autoroutes et semi-autoroutes. Le péage, qui a remplacé la vignette, a subi des augmentations au 1^{er} juillet 2007, au 1^{er} mai 2008 et au 1^{er} janvier 2011. Les tarifs s'échelonnent selon le nombre d'essieux et sont fixés comme suit depuis 2011, par km (hors TVA 20 %) :

Type de véhicule (véhicule et remorque)	EURO EEV et VI <i>en €/km</i>	EURO IV et V <i>en €/km</i>	EURO 0 à III <i>en €/km</i>
2 essieux	0.1460 Euro	0.1560 Euro	0.1780 Euro
3 essieux	0.2044 Euro	0.2184 Euro	0.2492 Euro
4 essieux et plus	0.3066 Euro	0.3276 Euro	0.3738 Euro

Tableau 23: péage sur les autoroutes et semi-autoroutes en Autriche (état 01.01.2011)

Tronçons à péage spécial en Autriche

En Autriche, six tronçons sont soumis à un péage spécial. La ligne du Brenner en fait partie, car elle génère – conformément aux directives CE – des coûts au-delà de la moyenne eu égard à sa réalisation, à son extension et à son entretien, de sorte qu'il est permis d'y percevoir un péage plus élevé par

km. Par ailleurs, un tarif nocturne encore plus élevé y est appliqué. Les tarifs suivants sont appliqués pour emprunter le tronçon de 35 km de l'A13 entre Innsbruck Amras et le Brenner :

Type de véhicule (véhicule et remorque)	EURO EEV et VI en €/trajet	EURO IV et V en €/trajet	EURO 0 à III en €/trajet
2 essieux	22.18 Euro	23.64 Euro	27.07 Euro
3 essieux	31.06 Euro	33.08 Euro	37.90 Euro
4 essieux et plus	46.59 Euro	49.64 Euro	56.86 Euro
tarif nocturne	93.18 Euro	99.28 Euro	113.72 Euro

Tableau 24: péage au Brenner (état 01.01.2011)

Régime de la circulation routière en Autriche

En accord avec le ministre des transports, de l'innovation et de la technologie, le Gouvernement du Tyrol a ordonné une *interdiction de circuler sectorielle* sur l'autoroute A12 dans la vallée de l'Inn. Cette interdiction de circuler est valable depuis le 1^{er} mai 2008 pour les transports de déchets, de pierres, de terre, de déblais ; elle a été étendue depuis le 1^{er} janvier 2009 aux transports de bois en grume, de liège ainsi qu'aux véhicules automoteurs avec remorques ; puis depuis le 1^{er} juillet 2009, l'interdiction porte également sur les transports de minerai, de minerai de fer, d'acier (sauf les armatures et l'acier de construction destiné aux chantiers), de marbre, de travertin et de carreaux en céramique.

A l'heure actuelle, une plainte de la Commission européenne contre l'Autriche est en suspens à la Cour de justice des Communautés européennes (CJCE) afin de supprimer cette interdiction de circuler sectorielle. L'avocate générale de la CJCE critique notamment le manque d'itinéraires de délestage et d'autres solutions de rechange telles qu'une chaussée roulante³⁶. Dans sa conclusion finale, la Commission remet aussi en question le fait que l'interdiction de circuler sectorielle soit l'instrument approprié pour faire baisser la concentration de NO₂ le long de l'autoroute de la vallée de l'Inn. Elle constate une forte atteinte à la libre circulation des marchandises ; cette restriction empêche 6,6 % des courses de poids lourds sur l'A12, mais ne réduit que de 1,5 % les immissions de NO₂. Le verdict était attendu au printemps de 2011. L'expérience a montré que dans 70 % des cas, les juges suivent les requêtes des avocats généraux. Mais à l'heure actuelle (18 août 2011), aucune décision n'a encore été publiée.

Si la CJCE devait donner suite à la requête de l'avocate générale, l'interdiction de circuler sectorielle serait définitivement supprimée. L'Autriche devrait alors trouver d'autres solutions pour respecter les directives européennes sur la protection de l'air. Le parti écologiste du Tyrol exige à nouveau une bourse du transit alpin limitant les passages de camions sur le Brenner à 1,1 million par année³⁷.

³⁶

<http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=sektorales%2Bfahrverbot&docid=83083&pageIndex=0&doclang=FR&mode=req&dir=&occ=first&part=1&cid=848015>

³⁷ <http://tirol.orf.at/stories/487718/>

6.5.4 Péage en France

En France, de nombreuses autoroutes sont soumises à péage. En Alsace, en Lorraine et en Bretagne, l'utilisation des autoroutes est gratuite dans la plupart des cas. L'autoroute A75 traversant le Massif central (Clermont-Ferrand – Montpellier) est également gratuite, sauf le passage sur le viaduc de Millau, et il n'est pas non plus perçu de péage sur les autoroutes qui traversent ou contournent les centres urbains. Le montant du péage dépend de la distance parcourue, du type de véhicule et des coûts de construction du tronçon en question. Le 1^{er} février 2011, le péage des camions a été augmenté en moyenne de 3 %. Les traversées des tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus ont également augmenté de 5 % le 1^{er} janvier 2011.

L'extension du régime de péage pour les camions à presque toutes les routes nationales et aux tronçons d'autoroutes actuellement encore gratuits, prévue initialement au 1^{er} janvier 2011, a été suspendue au milieu de 2010, principalement pour des raisons techniques. Apparemment, on ignore encore qui gèrera le système de péage et comment les taxes seront recensées et perçues. Le 8 septembre 2011, une « écotaxe poids lourds » a été annoncée pour la mi-2013. Cette redevance devrait être de 12 centimes d'euro en moyenne par véhicule-km.

6.5.5 Péage aux tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus

Les redevances perçues aux tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus en France s'élèvent à 255,30 euros (simple course) et à 413,50 euros (aller-retour) pour un véhicule de la classe 4 à plus de 3 essieux et à moteur Euro 5.

	Simple course		Aller-retour	
	Euro 1	Euro 2, 3, 4, 5	Euro 1	Euro 2, 3, 4, 5
Classe 3: 2 essieux, hauteur > 3m	€ 134.40	€ 127.10	€ 215.70	€ 203.90
Classe 4: 3 essieux et plus, hauteur > 3m	€ 270.20	€ 255.30	€ 437.50	€ 413.50

Tableau 25: Redevance de passage aux tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus. Etat: 1.1.2010.

Le montant de ces taxes de passage correspond grosso modo à la RPLP perçue en transit à travers la Suisse.

6.5.6 Péage en Italie (pedaggio)

En Italie, la plupart des autoroutes sont soumises à péage. La majeure partie des tronçons sont exploités en système clos ; le montant du péage est fonction de la distance parcourue, de la route empruntée et du type de véhicule. Un péage plus élevé est perçu sur les tronçons qui génèrent des coûts de construction et d'entretien plus importants. Quelques rares tronçons sont exploités en système

ouvert, c.-à-d. qu'un montant forfaitaire est perçu sur un tronçon ou une autoroute entière, indépendamment de la distance parcourue.

6.6 Elaboration d'une conception globale de promotion du fret ferroviaire sur tout le territoire suisse (Mo. CTT-E 10.3881)

Au cours de la période sous revue, le fret ferroviaire non transalpin est venu compléter le débat politique sur les mesures axées sur le transfert du trafic marchandises à travers les Alpes.

En automne 2010, la CTT-E a déposé la motion 10.3881 « Avenir du transport ferroviaire de marchandises sur tout le territoire »³⁸ ; le Conseil fédéral a proposé d'adopter cette motion que les Chambres ont acceptée depuis lors. Le Conseil fédéral est ainsi chargé de présenter au Parlement un projet de conception globale de la promotion du fret ferroviaire sur tout le territoire suisse. Il prévoit de répondre à la Mo. Hutter 11.3824³⁹ en même temps qu'à la Mo. 10.3881. La motion 11.3824 charge le Conseil fédéral d'indiquer les moyens de renforcer les capacités des terminaux du trafic combiné en vue de garantir la rationalité économique et écologique des transports depuis et vers la Suisse⁴⁰.

La réponse aux motions est élaborée indépendamment de l'évaluation et du pilotage du processus de transfert visé à l'art. 4 LTTM et conformément aux différentes bases juridiques et conformément aux différences entre les marchés pris en considération. Il est toutefois évident que différents instruments de transfert tels que la RPLP et la réforme des chemins de fer exerceront autant d'influence sur le fret ferroviaire sur tout le territoire que les conditions-cadre essentielles du transport de marchandises à l'échelle nationale – celles-ci servant avant tout à protéger la population et l'environnement (p. ex. interdiction de circuler la nuit et le dimanche) – influenceront sur le transfert du fret transalpin.

Le Conseil fédéral prévoit de répondre aux motions précitées au cours de la prochaine période sous revue. S'il y a des interfaces entre les mesures proposées quant à la politique de transfert et les instruments et mesures de transfert, le Conseil fédéral les identifiera et les coordonnera.

³⁸ http://www.parlament.ch/f/suche/pages/geschaefte.aspx?gesch_id=20103881

³⁹ http://www.parlament.ch/f/suche/pages/geschaefte.aspx?gesch_id=20113284

⁴⁰ Im Rahmen des vom ASTRA geleiteten Forschungspakets Güterverkehr "Strategien zum wesensgerechten Einsatz der Verkehrsmittel im Güterverkehr der Schweiz" werden im derzeit laufenden Teilprojekt G ("Effizienzsteigerungspotenziale in der Transportwirtschaft durch integrierte Bewirtschaftungsinstrumente aus Sicht der Infrastrukturbetreiber") u.a. Grundlagen für ein kohärentes und verkehrsträgerübergreifendes Zielsystem im Güterverkehr erarbeitet.

7 La future politique de transfert de la Suisse, les chances et les risques du processus de transfert

7.1 Direction et itinéraire de transfert selon la loi sur le transfert du transport de marchandises

Objectifs et instrumentaire de la LTTM

La LTTM, entrée en vigueur le 1.1.2010, poursuit le projet de transfert entamé avec l'ATT et la loi temporaire sur le transfert du trafic. Le but de la loi est de protéger la zone alpine en transférant le trafic marchandises lourd transalpin de la route au rail de manière durable. L'objectif de transfert (art.3 LTTM) est toujours fixé à 650 000 courses transalpines de véhicules marchandises lourds par an. Mais le délai est reporté à deux ans après la mise en exploitation du tunnel de base du Saint-Gothard. L'objectif intermédiaire – conformément à l'art. 3, al. 4, LTTM – est de limiter le nombre maximal de courses transalpines à 1 million à partir de 2011.

Pour atteindre l'objectif de transfert, la Confédération peut décider de prendre des mesures de développement, en encourageant prioritairement le TCNA sur de grandes distances. Ces mesures ne devraient pas avoir d'effets discriminants sur les entreprises de transport de marchandises suisses et étrangères.

Les mesures prises jusqu'ici se sont révélées efficaces – comme le prouve le résultat des délibérations parlementaires en adéquation avec les déclarations du message du Conseil fédéral. Elles se poursuivront et – dans la mesure du nécessaire et du possible – seront intensifiées.

La LTTM crée une nouvelle mesure, une base pour la bourse du transit alpin. Cet instrument conforme à l'économie de marché permet de réguler le volume du trafic lourd transalpin de manière non discriminatoire. Pour plafonner les courses de véhicules marchandises lourds par les Alpes, le nombre de courses est réparti sur les périodes. Les droits de passage sont vendus aux enchères, et un marché secondaire est possible.

Dans l'esprit d'une politique de transfert coordonnée, il y a lieu de mettre en place une bourse du transit alpin concertée entre les pays de tout l'arc Alpin, à partir d'une régulation coordonnée des flux de trafic. L'art. 6 LTTM crée la base légale permettant au Conseil fédéral de conclure des contrats de droit international relatifs à une bourse du transit alpin concertée avec l'étranger. Ce dernier soumettra à l'Assemblée fédérale un message assorti d'un projet de loi en vue de la mise en œuvre.

Itinéraire de transfert

En fixant l'objectif intermédiaire à 1 million de courses transalpines en 2011 et l'objectif de transfert à 650 000 courses au plus tard 2 ans après l'ouverture du tunnel de base du Saint-Gothard, la LTTM prescrit un itinéraire de transfert concret. La baisse envisagée requiert donc de mettre au jour des potentiels de transfert supplémentaires et durables.

Dès le rapport sur le transfert 2009, le Conseil fédéral avait conclu qu'il était très incertain que l'objectif intermédiaire de 1 million de courses transalpines en 2011 soit atteint puisque à court et à moyen terme, aucune mesure supplémentaire propre à générer un nouveau gain de transfert n'était envisageable⁴¹. Sur cette base, il a défini trois options pour la période 2010/2011 :

- Poursuivre l'application des instruments de transfert à long terme RPLP, NLFA (modernisation de l'infrastructure ferroviaire) et réforme des chemins de fer 2
- Poursuivre les mesures de transfert d'appoint et exploiter le potentiel d'optimisation identifié
- Examiner des mesures supplémentaires dans les domaines de la collaboration internationale, des processus et de la communication, des interdictions de circuler pour les classes de véhicules particulièrement polluants.

À partir de ces options, le Conseil fédéral a engagé une analyse à grande échelle de l'évolution du contexte et des potentiels de transfert des mesures en cours ou décidées, afin de pouvoir estimer le futur « itinéraire de transfert », dans l'optique notamment de la mise en exploitation du tunnel de base du Saint-Gothard en 2016 ainsi que des futures incidences des mesures en cours. En même temps, on a inventorié des idées de nouvelles mesures supplémentaires et leur potentiel pour le processus de transfert, mais aussi leurs chances politiques de concrétisation et de mise en œuvre, en procédant sur une large base dans le cadre d'entretiens et de discussions approfondies avec les divers intervenants du processus de transfert, mais aussi au niveau international par collaboration en collectifs, organes et institutions bi- et multinationaux.

7.2 Analyse et perfectionnement du futur processus de transfert

7.2.1 Conclusions de la période étudiée 2009 – 2011

Au cours de la période étudiée entre 2009 et 2011, il n'a pas été possible de générer de dynamique supplémentaire de transfert durable. L'évolution des chiffres des courses transalpines de véhicules marchandises lourds a suivi dans les grandes lignes celle de la conjoncture : après la baisse du nombre de courses en 2009, parallèlement à la crise économique dans la majeure partie de l'Europe, on observe une recrudescence en 2010 et 2011. Grâce aux conditions-cadre avantageuses pour le fret ferroviaire transalpin, le rail en a profité pour reconquérir des parts de marché.

Cette évolution corrobore l'estimation du Conseil fédéral issue de l'observation et de l'analyse de la courbe du nombre de courses depuis 2007, c'est-à-dire pour les deux dernières périodes étudiées : l'infléchissement de tendance du nombre de courses transalpines observé de 2000 à 2006 (2000 : 1,404 million de courses ; 2006 : 1,180 million de courses) ne s'est pas poursuivi après 2007. Au contraire, c'est la conjoncture qui influe sur la courbe du nombre de courses.

Sur la route, on observe une faible réactivité à court terme du nombre de courses aux variations de prix. La période précédente avait notamment enregistré de fortes variations des prix du diesel (cf.

⁴¹ Cf. rapport sur le transfert 2009, 85ss

chiffre 2.4.4) ainsi que du cours de change CHF/EUR (cf. chiffre 2.4.3), qui se sont répercutées sur la structure des coûts et des prix du transport dans le fret routier. Cela permet de conclure que la demande globale de courses de trafic lourd transalpines est peu sensible aux prix à court terme et qu'elle réagit sans élasticité aux augmentations de prix. En effet, cela se vérifie dans la 3^e phase de la RPLP. Le Conseil fédéral avait présumé que la hausse des coûts de transport induite par la 3^e phase de la RPLP entraînerait une réduction supplémentaire des courses. Cette réduction n'a pas eu lieu, la 3^e phase de la RPLP n'a eu qu'un effet stabilisateur.

Aux chiffres 4.5 et 5.5, il a été constaté que la gamme de mesures en cours ne permettait pas d'induire de potentiel de transfert supplémentaire. Dans la future courbe du nombre de courses, cela se traduit par une tendance générale à la hausse qui va s'imposer à moyen terme : une stabilisation des courses au niveau actuel n'est donc pas assurée, en dépit des instruments et mesures décidés. Les instruments préexistants, notamment la RPLP, ainsi que les mesures d'appoint remplissent leur fonction en entraînant une stabilisation tout en atténuant la croissance du nombre de courses transalpines du trafic lourd, mais ils ne génèrent pas de nouvelle réduction.

7.2.2 Pertinence de la NLFA pour la réalisation de l'objectif de transfert : analyse du potentiel de la mise en exploitation du tunnel de base du Saint-Gothard et d'une éventuelle réalisation d'un corridor de 4-mètres de hauteur aux angles sur l'axe du Saint-Gothard

L'achèvement du tunnel de base du Saint-Gothard et partant, de la NLFA, mettra au jour les effets de productivité attendus de sa mise en exploitation. Il permettra de transférer davantage de transports de la route au rail. L'identification des effets de productivité et de transfert liés à la pleine mise en exploitation de la NLFA était un point fort des travaux d'analyse du processus de transfert au cours de la période étudiée.

Dans le cadre de ces analyses, on a traité, évalué et synthétisé les bases scientifiques et analyses des effets disponibles pour en tirer un modèle indépendant. Les résultats de la modélisation ont été vérifiés dans le cadre d'entretiens d'experts et de sondages auprès de divers intervenants du marché du trafic marchandises. L'objectif est de présenter sous forme qualitative et quantitative et de mettre en évidence :

- le type d'influence des facteurs sur le choix du moyen de transport et leur réunion en un modèle d'influence transparent,
- les incidences des aménagements de l'infrastructure sur les conditions de production (formation des trains, traction, rotation, logistique des chaînes de transport),
- les influences concrètes sur les conditions de production des aménagements de l'infrastructure prévus (TBG, TBC, voies d'accès Suisse/ZEB), des aménagements de l'infrastructure à l'étude (corridor de 4 m de hauteur aux angles sur l'axe du Saint-Gothard) ainsi que des voies d'accès à l'étranger,
- les incertitudes (y compris les chances et les risques) de ces effets,

ces effets et influences (effets de transfert) étant considérés avant tout pour l'axe du Saint-Gothard et sous l'angle de la contribution à l'objectif de transfert.

Gains de productivité de la mise en exploitation de la NLFA (tunnels de base du Saint-Gothard et du Ceneri)

Du fait de l'évolution des concepts de traction et de planification des rotations ainsi que de consommation d'énergie spécifique, les frais d'exploitation et de personnel des opérateurs de traction peuvent diminuer dans l'idéal de 30 % au maximum. En termes de total des coûts du fret sur une relation moyenne en trafic transalpin Nord-Sud, cela équivaut à une réduction des coûts de 10 % au plus. Les changements des principaux facteurs de production du fait de la mise en exploitation de la NLFA sont schématisés ci-après :

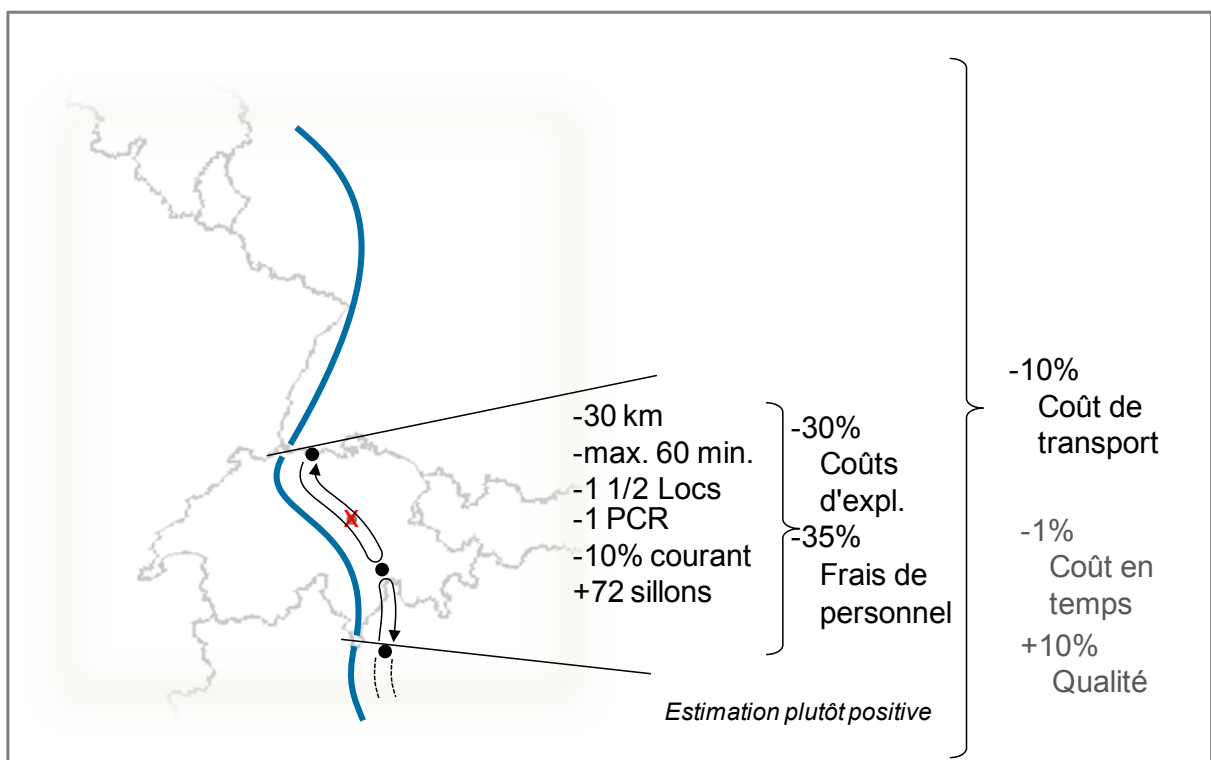


Figure 39: Effets de productivité et de coûts dus à la mise en exploitation des tunnels de base du Saint-Gothard et du Ceneri. Légende: PCR: point de changement de régime.

La Figure 39 visualise en détail les améliorations concrètes à attendre de la mise en exploitation des tunnels de base du Saint-Gothard et du Ceneri pour le fret ferroviaire transalpin. La NLFA réduira le trajet à travers la Suisse de 30 km et les temps de parcours pour un train marchandises – suivant le sillon disponible – de 60 minutes au maximum, en règle générale la réduction de temps de parcours atteindra entre 30 et 45 minutes. Quant à la traction, l'économie est de 1 1/2 locomotive au maximum : à partir de la mise en exploitation de la NLFA de Bâle à Chiasso, tous les trains jusqu'à 1600t ne seront plus tirés que par une locomotive (au lieu de deux) et l'on pourra renoncer au renfort en queue sur les rampes particulièrement raides. De plus, il sera possible d'économiser environ 10 % des coûts d'énergie (sur le trajet total de 285 km), ce qui équivaut à une économie de 30 % entre Erstfeld et Chiasso.

Les effets de productivité mentionnés déploient alors un effet sur le report modal lorsqu'ils sont perçus par le marché comme des variations de coût du transport ferroviaire. Parallèlement à la baisse des frais d'exploitation et de personnel, d'autres facteurs sont également pertinents : pertes de temps, disponibilité générale des capacités (d'abord ferroviaires), offre de prestations des divers paramètres infrastructurels (poids par essieu, longueur des trains, notamment aussi l'offre de prestations dans le domaine des grands gabarits, c'est-à-dire hauteur aux angles jusqu'à quatre mètres) et stabilité du système, c'est-à-dire ponctualité sous forme d'une qualité de l'offre. Les facteurs de transfert énumérés entrent, sous forme de coûts généralisés tributaires de la distance et du temps, dans le modèle d'influence ainsi développé : on considère que les effets des pertes de temps valent -1 % (sur toute la distance des transports) et que ceux d'une augmentation de la qualité (ponctualité) valent env. 10 %.

Effets sur le transfert de la mise en exploitation de la NLFA (tunnels de base du Saint-Gothard et du Ceneri)

Même si la mise en exploitation des tunnels de base du Saint-Gothard et du Ceneri a des incidences évidentes et impressionnantes sur la productivité et les coûts pour la section suisse entre Bâle et Chiasso, celles-ci sont proportionnellement faibles à l'aune de la distance totale des transports sur le corridor Nord-Sud. Les effets sur le report modal estimés ici à l'aide d'un modèle d'influence basé sur les variations des coûts de transport en sont d'autant moins spectaculaires. Les seuls aménagements de l'infrastructure de la NLFA permettront d'éviter en 2020 env. 90 000 courses de trafic lourd sur la route ; en 2030, ce nombre n'aura pas augmenté. Le marché du TCNA profite d'un volume accru d'un peu plus de 100 000 envois en 2020 et de 110 000 – 120 000 envois en 2030.

Avec la variante d'un aménagement de l'axe du Saint-Gothard en corridor de 4 m de hauteur aux angles, qui n'est pas encore décidée sur le plan politique, ce volume accru du TCNA doublerait ; l'effet sur le report modal – à savoir la réduction des courses de trafic lourd – serait aussi multiplié par 2 avec le corridor de 4 m de hauteur aux angles (env. -180 000 courses).

Indépendamment de ceci, d'ici à 2030, le trafic marchandises va certainement croître de manière très dynamique, notamment dans le trafic transalpin Nord-Sud, qui possède une importante fonction de liaison pour les économies nationales en Europe dont le degré d'interaction est très élevé. Cette évolution globale du marché est à la base des résultats quantifiés ici et compense en grande partie l'effet NLFA. En 2020, malgré la mise en exploitation de la ligne de plaine ininterrompue, les véhicules marchandises lourds seront encore jusqu'à 1,4 million à traverser les Alpes suisses, à moins que les conditions-cadre ou les mesures d'appoint au transfert du trafic ne changent.

Même si l'axe du Saint-Gothard est aménagé en corridor de 4 m de hauteur aux angles ininterrompu, ils seront toujours env. 1.35 million en 2020 et 2030. Dans le meilleur des cas, en 2020, l'objectif serait manqué d'env. 700 000 courses de trafic lourd à transférer ; en 2030, le nombre de courses dépasserait à peu près d'autant l'objectif de transfert de la LTTM.

Dans tous les cas, le TCNA profitera nettement de la croissance globale du marché. Son volume va croître d'ici à la fin de 2020 sur les axes ferroviaires suisses transalpins jusqu'à env. 1,05 million d'envois, et jusqu'à 1,15 million en 2030, ce qui correspondrait pour la seule décennie à venir à un quasi-doublement du volume actuel. Pour la variante d'un corridor de 4 m de hauteur aux angles ininterrompu, le volume augmenterait encore une fois de près de 100 000 envois.

Le Conseil fédéral constate que sur la base des analyses actuelles, la mise en exploitation de la NLFA induira un net effet de transfert, mais qui, en fin de compte, suffira tout juste à stabiliser dans le meilleur des cas le nombre de courses transalpines de poids lourds au niveau actuel.

7.2.3 « Dialogues sur le report modal » avec les milieux intéressés

Le rapport d'évaluation de la politique de transfert/trafic marchandises⁴² établi dans le sillage du rapport sur le transfert 2009 proposait d'améliorer les mesures touchant les processus et la communication en mettant l'accent sur le processus d'aménagement des transports.

L'OFT a invité dans ce but, au printemps 2011, les intervenants de la branche (transporteurs, opérateurs de traction, entreprises de transport, représentants d'associations d'intérêt) à trois manifestations sur le report modal du trafic marchandises transalpin. La thématique étudiée comprenait des questions touchant l'agencement, la mise en œuvre et les mesures d'appoint d'une bourse du transit alpin ou d'autres mesures de gestion du trafic lourd, le potentiel de mesures de transfert supplémentaire, les obligations de la branche et les développements sur le corridor nord-sud.

Ces dialogues n'ont fait naître aucune proposition de la branche en vue de mesures nouvelles ou à examiner qui permettraient d'atteindre l'objectif de transfert à court terme en respectant les impératifs quantitatifs prescrits par la loi. Les obligations de la branche, qui avaient notamment été considérées comme dignes d'être examinées dans le rapport d'évaluation, n'ont pas été jugées réalisables par les intervenants. Une coordination plus étroite entre les intervenants a toutefois été considérée comme praticable.

Les discussions avec les divers représentants de la branche ont rapidement révélé que l'infrastructure est leur préoccupation majeure. Pour accroître les capacités, il faut adapter le réseau ferré et améliorer les voies d'accès au futur tunnel de base du Saint-Gothard. Les participants se sont montrés préoccupés de la situation des aménagements de l'infrastructure en Allemagne et en Italie et ont exprimé la crainte que ces pays ne mettent pas à disposition à temps les raccordements nécessaires. Le transport de marchandises par le rail ne peut fonctionner que si les corridors de la mer du Nord à la Méditerranée sont équipés. Selon les participants, il faut donc exiger le respect des accords et la Suisse doit se montrer plus offensive vis-à-vis de l'UE.

7.2.4 Potentiel de la politique de transfert dans l'évolution du contexte

Parallèlement au potentiel de transfert qui résulte de la pleine mise en exploitation de la NLFA et d'autres mesures d'extension et de modernisation de l'infrastructure ferroviaire en Suisse, l'évolution

⁴² Büro Vatter, synergo : Evaluation Verlagerungspolitik / Güterverkehr. Bern 2009 (*Evaluation de la politique de transfert / trafic marchandises, en allemand*).
http://www.bav.admin.ch/verlagerung/01518/03062/index.html?lang=de&download=NHZLpZeg7t.Inp6l0NTU042l2Z6ln1acy4Zn4Z2qZpnO2Yug2Z6gpJCDd4F_g2ym162epYbg2c_JjKbNoKSn6A-

du contexte – notamment dans les pays européens voisins, qui sont les pays de provenance, de destination ou de transit du trafic marchandises – est décisive pour la réussite ou l'échec de la future politique de transfert. Le Conseil fédéral doit, dans ce contexte, constater que divers développements à l'étranger entravent le processus de transfert et la réalisation des objectifs. Il s'agit notamment des facteurs suivants :

Évolution de la fiscalité pour le trafic routier de marchandises en Europe

Le Conseil fédéral était parti de l'idée que la fiscalité du fret routier en Europe se rapprocherait davantage de celle de la Suisse. Or les arrêtés sur l'Eurovignette/la directive sur les coûts d'infrastructure, s'ils augmentent les marges de manœuvre de fixation des prix pour les Etats-membres de l'UE, ne sont toutefois pas contraignants et restent très en dessous du niveau suisse. La politique suisse de transfert n'est donc pas soutenue par l'évolution au niveau UE. Les adaptations du niveau et de la structure des prix pour les redevances d'utilisation de la route que permettent la prescription de la directive Eurovignette n'apportent pas de modification supplémentaire significative de la relation prix de la route/prix du rail, de sorte que cela n'induit pas de transfert supplémentaire au niveau européen.

De plus, la crise conjoncturelle de 2009 a fait baisser considérablement le niveau des salaires dans le fret routier européen. Malgré la reprise, le prix du transport routier de marchandises n'a pas rejoint le niveau d'avant la crise (cf. aussi chiffre 2.4.4)

Évolution du trafic marchandises ferroviaire en Europe

Le Conseil fédéral avait également supposé que la libéralisation du marché du fret ferroviaire et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire en Europe se feraient plus rapidement et avec plus d'effet, ce qui aurait contribué durablement au processus de transfert par une meilleure productivité et une meilleure qualité.

Or le Conseil fédéral doit constater que c'est le contraire qui se produit. La crise conjoncturelle suivie de la crise financière et de l'endettement dans l'espace UE a stoppé les développements en Europe, notamment la réalisation des projets d'infrastructure ferroviaire, en particulier les lignes d'accès aux NLFA dans le Nord et le Sud de la Suisse et l'introduction de l'ETCS sur tout le corridor. Cela se traduit aussi en règle générale par le retard à rattraper dans la modernisation des réseaux d'infrastructure ferroviaire, dans l'élimination des engorgements sur le réseau ferré et les installations de transbordement pour le transport combiné et par l'absence de gain d'efficacité dans la gestion des capacités. De plus, au cours de la période étudiée, les prix du sillon ont augmenté dans divers pays, notamment en Allemagne.

Au niveau des offres concrètes de trafic ferroviaire, on constate une dégradation des offres de prestations, notamment en transport par wagons complets. Ce phénomène touche l'Italie et la France, importantes sources et destinations du trafic ferroviaire transalpin. Par ailleurs, les anciens chemins de fer nationaux notamment sont confrontés à une nécessité de restructuration en profondeur en raison de problèmes financiers. Pour le Conseil fédéral, il est difficile d'évaluer si ces mesures pourraient entraîner un retransfert du rail à la route et donc un processus contraire au transfert souhaité. Quoi qu'il en soit, cela n'a pas entraîné d'amélioration de la qualité pour la période étudiée et il n'y a pas à en attendre pour les prochaines années.

Interaction entre évolution du contexte et instruments/mesures de transfert

Les instruments actuels de transfert, notamment la RPLP, et les mesures arrêtées par la LTTM (poursuite de la Promotion financière du TC transalpin) – comme il a été constaté – n'ont pu donner aucune impulsion supplémentaire au transfert : telle est la conclusion de l'observation de l'évolution du contexte. Au contraire, les instruments et mesures en cours compensent pour une large part des mesures inexistantes au niveau européen en vue d'un transfert durable du trafic lourd de la route au rail.

Le Conseil fédéral constate que l'évolution dans le contexte européen ne peut pas étayer le processus suisse de transfert. Cela limite l'effet supplémentaire potentiel sur le report modal des instruments et mesures de transfert actuels.

7.3 Non-réalisation de l'objectif intermédiaire 2011

L'objectif intermédiaire de 1 million au plus de courses transalpines de véhicules marchandises lourds formulé à l'art. 3, al. 4, LTTM pour 2011 est indéniablement manqué. Même si la période étudiée par le rapport sur le transfert s'arrête au premier semestre 2011, il était déjà clair à la mi-2011 que cet objectif intermédiaire ne pourrait plus être atteint. Au vu de l'analyse des potentiels de transfert des mesures en cours et décidées ainsi que de l'évolution du contexte, le Conseil fédéral est d'avis qu'il n'est pas prévisible que le nombre fixé par l'objectif intermédiaire de 1 million de courses puisse être atteint au cours des prochaines années.

Motivation

Les raisons de cet échec s'expliquent par les résultats des rapports sur l'évolution des transports (chiffre 2.4) ainsi que sur l'état d'avancement de la mise en œuvre des divers instruments de transfert et mesures d'appoint (chapitres 4 et 5). Les mesures prises n'ont aucunement suffi à opérer un effet supplémentaire de transfert dans la période étudiée, qui aurait dû déplacer 250 000 à 300 000 courses transalpines supplémentaires par an sur le rail. Elles n'ont permis qu'une stabilisation, toutefois fortement tributaire de l'évolution conjoncturelle. La vague de transfert attendue avec l'introduction de la 3^e phase de la RPLP n'est pas arrivée. La promotion financière du transport combiné, notamment une intensification pendant la crise conjoncturelle (cf. chiffre 5.2.2), a seulement évité que le rail perde des parts de marché supplémentaires dans le cours de la crise et de la forte pression sur les prix de la route ; il a conservé en 2011 sa part de marché d'avant la crise économique. L'évolution de la fiscalité de la route en Europe a toutefois empêché que les instruments et mesures, notamment la 3^e phase de la RPLP, puissent déployer un effet de transfert durable en faveur du trafic marchandises ferroviaire.

Le Conseil fédéral constate que l'objectif intermédiaire de 1 million de courses transalpines en 2011 ne pourra pas être atteint. L'interaction des mesures en place et de l'évolution du contexte ne permet pas d'envisager que l'objectif intermédiaire puisse être atteint dans les prochaines années.

7.4 Non-réalisation de l'objectif de transfert 2018

7.4.1 Non-réalisation avec les mesures décidées et déjà mises en œuvre

Suite à la constatation que l'objectif intermédiaire selon l'art. 3, al. 4, LTTM n'est pas réalisable dans les prochaines années, et à la conclusion que les effets de productivité et de transfert attendus de la mise en exploitation de la NLFA ne suffiront pas, et de beaucoup, à réduire nettement le nombre de courses dans le fret routier transalpin, le Conseil fédéral est contraint de conclure que l'objectif de l'art. 3, al. 1 et 2, LTTM de réduire à 650 000 le nombre de courses du trafic lourd transalpin au plus tard deux ans après l'ouverture du tunnel de base du Saint-Gothard ne peut pas être atteint avec les mesures en place.

Motivation

Les mesures décidées avec la LTTM et mises en œuvre n'ouvrent pas de marge de manœuvre qui puisse engendrer une réduction supplémentaire des courses transalpines de trafic lourd. C'est ce que prouve l'évolution dans la dernière période étudiée. Le transfert de la route au rail escompté avec la mise en exploitation des tunnels de base du Saint-Gothard et du Ceneri ne suffira pas à absorber le trop-plein de 600 000 courses entre le niveau actuel et l'objectif de 650 000 courses. Tout au plus peut-on espérer un effet de stabilisation conformément aux résultats présentés au chiffre 7.2.2. Or la mise en exploitation de la NLFA est le seul instrument de transfert supplémentaire qui sera exploité avec certitude d'ici à 2018 au sein des mesures suisses de la politique de transfert.

Le Conseil fédéral constate que les mesures décidées et mises en œuvre ne permettront pas d'atteindre l'objectif de transfert de 650 000 courses transalpines jusqu'en 2018 (2 ans après l'ouverture du TBG).

7.4.2 Non-réalisation dans le cadre de la Constitution et des conventions internationales

La constatation de l'impossibilité d'atteindre l'objectif de transfert avec les mesures en cours oblige le Conseil fédéral, conformément à l'art. 4 LTTM, à prendre des mesures supplémentaires qui s'imposent pour l'atteindre, et à proposer à l'Assemblée fédérale des mesures supplémentaires afin d'éviter autant que possible de manquer le but.

Le Conseil fédéral a examiné diverses mesures et actions possibles lors de la préparation du rapport sur le transfert et dans la perspective des activités de la prochaine période. Il souhaite à ce propos souligner avec fermeté qu'il continue à soutenir le mandat de transfert de la Constitution et les mesures efficaces décidées avec la loi sur le transfert du trafic et la LTTM, de même que le mandat de négociation de conventions internationales sur la bourse du transit alpin. Cependant, force lui est de constater avec la même fermeté, les yeux sur l'objectif de transfert de 650 000 courses, qu'il ne voit aucune possibilité de l'atteindre dans le délai donné avec des mesures supplémentaires à prendre dans le cadre de la Constitution et/ou des conventions internationales en vigueur – notamment de l'ATT avec l'UE.

Motivation

Dans son message du 8 juin 2007 sur les dispositions légales concernant le trafic marchandises, le Conseil fédéral a encore émis l'avis que l'objectif de transfert et l'objectif intermédiaire pourraient être atteints – quoiqu'en déclarant que ces objectifs étaient très ambitieux⁴³. En vue de la concrétisation et de la mise en œuvre de mesures supplémentaires, notamment la possibilité qui lui est offerte par l'art. 6 LTTM de conclure des accords de droit international sur une bourse du transit alpin concertée avec l'étranger, le Conseil fédéral doit constater que la marge de manœuvre fournie par la Constitution suisse et les conditions-cadre internationales en vigueur est si étroite qu'il n'existe aucune possibilité d'introduire des instruments qui produiraient un net effet de transfert supplémentaire.

Il a été constaté aux chiffres 7.2.1 et 7.2.2 du rapport que le fret routier transalpin présentait une faible réactivité du nombre de courses aux variations de prix, et que l'évolution du contexte en Europe n'apportait pas de soutien significatif au processus suisse de transfert par des incitations au niveau des prix, de la capacité et de la qualité. Il faudrait donc :

- soit prendre des mesures restreignant le volume du fret marchandises transalpin ;
- soit procéder à une très nette correction du rapport entre les prix de la route et du rail dans le trafic marchandises transalpin au moyen de redevances poids lourds supplémentaires – dans la mesure où la Suisse n'a d'influence sur le montant des redevances que pour l'utilisation de l'infrastructure routière suisse – ;
- soit obtenir des effets de productivité supplémentaires spectaculaires dans le fret ferroviaire transalpin, qui dépassent nettement le gain de productivité réalisable avec la NLFA.

Limites de la Constitution et des accords internationaux en matière d'instruments supplémentaires pour le fret routier transalpin

Dans la perspective mesures limitatives, l'art. 6 LTTM confère au Conseil fédéral le mandat de conclure des accords de droit international pour l'instrument de la bourse du transit alpin. Dans la mesure où d'autres instruments de limitation du trafic lourd pourraient être employés avec l'accord des pays voisins et de l'Union Européenne, le Conseil fédéral les considérerait aussi comme compris dans ce mandat et soumettrait à l'Assemblée fédérale un message assorti d'un projet de loi.

La RPLP est déjà un instrument de régulation du rapport entre les prix de la route et du rail dans le trafic marchandises. Pour créer, à l'aide de cet instrument, des incitations supplémentaires au transfert, il faudrait soit augmenter encore la RPLP pour le fret routier en général soit percevoir une redevance supplémentaire sur les passages alpins pour le fret routier (par ex. une taxe sur le transit alpin).

De telles mesures sont limitées par les dispositions en vigueur de la Constitution suisse et des accords internationaux. De l'avis du Conseil fédéral, ce sont avant tout les facteurs suivants qui, dans le cadre en vigueur (Constitution/ conventions internationales) sont des éléments limitatifs de la réussite du transfert mesurée à l'aune de l'objectif :

⁴³ Cf. notamment FF 2007 4204ss

Restrictions de la Constitution suisse

Conformément à l'art. 85 Cst., la RPLP, à savoir la perception d'une redevance pour le fret routier, est soumise au principe de la couverture des frais. Le montant de la RPLP perçue sur tout le territoire national pour le trafic lourd ne peut pas être nettement relevé sans que l'on s'interroge sur la surcouverture des coûts : en effet, la RPLP générerait des recettes nettement supérieures aux coûts engendrés par le trafic lourd pour la collectivité. Le même problème se poserait si l'on percevait une redevance poids lourds spéciale pour le passage des Alpes – quoique sous une forme atténuée puisqu'une telle redevance générerait moins de recettes. Une introduction de la bourse du transit alpin soulèverait également le problème de la surcouverture des coûts, dans la mesure où il s'agit d'une redevance destinée à couvrir les coûts du trafic lourd pour la collectivité.

Les prescriptions de la Constitution fédérale sur la couverture des frais dans le fret routier limitent ainsi beaucoup les possibilités du Conseil fédéral de proposer des mesures de transfert supplémentaires efficaces – notamment la mise en œuvre d'une RPLP plus chère ou de la bourse du transit alpin.

Restrictions des accords internationaux (ATT)

Les marges de manœuvre internationales sont définies dans une large mesure par les réglementations de l'ATT avec l'UE, comme le Conseil fédéral l'a déjà souligné dans le message du 8 juin 2007 relatif aux dispositions légales concernant le trafic marchandises⁴⁴. L'ATT contient à l'art. 40 une réglementation détaillée des redevances. Par ailleurs, les principes de l'ATT, à l'art. 32, ont aussi une signification importante – notamment dans l'optique de l'instrument de la bourse du transit alpin et d'autres instruments de limitation du trafic lourd –.

Les taux maxima moyens pour les redevances de trafic lourd transalpin sont fixées dans l'ATT. La réglementation des redevances valable depuis le 1^{er} janvier 2005 s'élève à la moyenne pondérée des redevances, au plus 325 francs pour un véhicule dont le poids total effectif à charge ne dépasse pas 40 tonnes et qui effectue un trajet transalpin de 300 km. La redevance pour la catégorie la plus polluante ne s'élève pas à plus de 380 francs (cf. art. 40, al. 4). Conformément au texte de l'accord, il n'est prévu qu'une adaptation régulière au renchérissement (cf. art. 42, al. 1). Les taux maxima fixés dans le régime de la redevance de l'accord s'entendent toujours en valeur absolue : à l'exception de l'impôt sur les véhicules à moteur et sur les huiles minérales utilisées comme carburant, la RPLP est la seule redevance prévue (cf. art. 38, al. 2).

Cette réglementation des redevances interdit d'une part toute augmentation unilatérale de la RPLP au-dessus des taux fixés dans l'accord et d'autre part l'introduction d'une taxe sur le transit alpin supplémentaire pour le passage des Alpes. De plus, l'introduction et la mise aux enchères de droits de passage dans le cadre d'une bourse du transit alpin est également contraire à la réglementation des redevances. Les droits de passage vendus ne doivent donc pas augmenter la part du transit par la Suisse dans la redevance totale.

La bourse du transit alpin ou des instruments analogues de limitation du trafic lourd ne sont pas non plus compatibles avec l'interdiction des contingents. L'ATT (art. 8 et 32) interdit d'introduire des

⁴⁴ Cf. notamment FF 2007 4414ss

restrictions quantitatives du trafic routier de marchandises. Le plafonnement des courses transalpines en fret routier dans le cadre de la bourse du transit alpin constitue formellement un contingentement puisqu'il équivaut à une influence immédiate sur la capacité totale disponible dans le trafic marchandises transalpin.

Les dispositions en vigueur de l'ATT limitent les possibilités de proposer des mesures supplémentaires avec effet sur le report modal – notamment une augmentation de la RPLP, l'introduction d'une redevance supplémentaire pour le passage des Alpes ou la bourse du transit alpin. La procédure de mise en œuvre de ces mesures supplémentaires avec l'Union Européenne n'est pas non plus définie. Même si une première attribution payante des droits de passage n'est pas compatible avec le régime de la redevance convenu dans l'ATT, le Comité des transports terrestres Communauté/Suisse (Comité mixte) – de l'avis du Conseil fédéral et selon l'art. 42, al. 2 en relation avec l'art. 52, al. 4, deuxième tiret de l'ATT – peut décider en principe d'adapter les redevances sur un commun accord des parties contractantes. Il en va de même de l'application de l'art. 32 de l'ATT : dans la mesure où la protection de l'environnement et de la santé le requiert impérativement, il peut y avoir un motif de justification pour une limitation quantitative, à condition toutefois que les parties contractantes puissent juger la mesure proportionnelle.

Limites des effets de productivité dans le fret ferroviaire transalpin

Une partie de la marge de manœuvre manquante dans la fixation des redevances pourrait être compensée par un gain de productivité du fret ferroviaire. Cela exige toutefois un aménagement des infrastructures ferroviaires, notamment à l'étranger sur les lignes d'accès aux axes suisses Nord-Sud. Ce serait le seul moyen de générer des capacités supplémentaires et un gain de productivité. Or il n'est pas possible d'influencer le déploiement de capacités de l'infrastructure ferroviaire à l'étranger, notamment sur les lignes d'accès en Allemagne et en Italie, de même que de capacités suffisantes et performantes des terminaux, notamment en Italie du nord.

En raison de leur situation actuelle en matière de finances et d'endettement, les pays voisins ne sont pas en mesure d'éliminer les engorgements de l'infrastructure ferroviaire rapidement et conformément aux conventions bilatérales. Il faudrait mettre les bouchées doubles pour moderniser l'infrastructure ferroviaire sur les lignes d'accès, afin d'obtenir des effets de productivité suffisants. Les capacités et la qualité requises ne peuvent pas être proposées de cette manière. La Suisse ne dispose pas de moyens de sanction qui permettraient une accélération. Du point de vue du Conseil fédéral, il n'est pas question actuellement de mesures de rétorsion.

Le Conseil fédéral constate que même avec des mesures supplémentaires aménageables dans le cadre des dispositions constitutionnelles et des accords internationaux en vigueur aujourd'hui, l'objectif de transfert de 650 000 courses transalpines jusqu'à 2018 (2 ans après l'ouverture du TBG) ne sera pas atteint.

7.5 Propositions pour de nouvelles mesures de soutien du processus de transfert

Conformément à l'art. 4 LTTM, le Conseil fédéral est tenu de proposer au Parlement des mesures supplémentaires. Il s'acquitte de cette obligation ci-après. En principe, il faut instaurer une stabilité à long terme des instruments et mesures centraux de la politique de transfert pour le rail et la route. Il s'agit du maintien en l'état de la RPLP, de l'interdiction de circuler la nuit, de l'interdiction de cabotage sur la route et des standards des dispositions européennes relatives au temps de travail et à la sécurité, notamment pour le fret routier. Le Conseil fédéral propose ci-après que diverses mesures, dont un perfectionnement partiel des mesures et des instruments en cours, fassent l'objet de discussions politiques.

7.5.1 Exécution du mandat de négociation d'une bourse du transit alpin concertée au niveau international, évolution d'autres instruments de gestion du trafic lourd

Le Conseil fédéral soutient toujours le mandat de négociation de conventions internationales sur la bourse du transit alpin. Comme l'indique le dernier rapport sur le transfert, ce mandat est exécuté jusqu'ici dans le cadre du « Suivi de Zurich » (processus de suivi de la déclaration conjointe de Zurich de 2001, cf. les travaux de cet organe au chiffre 6.3).

Une conférence des ministres en 2012 fixera les prochaines orientations des travaux et négociations de cet organe. Les constatations et recommandations de cette conférence des ministres guideront l'introduction coordonnée de systèmes de gestion du trafic lourd à moyen et à long terme dans la zone alpine.

Les décisions prises en mai 2009 (à Vienne) par les Ministres des transports des pays alpins ont déjà tracé les grandes lignes des directions d'action à adopter dans le cadre des conclusions de leur prochain congrès du printemps 2012. Pour cette raison et vu les intérêts hétérogènes des pays alpins, le Conseil fédéral considère qu'il est approprié et opportun à long terme de prévoir pour les prochaines périodes de présidence avant tout une concrétisation des mesures proposées jusqu'ici pour la gestion du trafic lourd dans la zone alpine.

Vu les décisions de principe prises jusqu'ici et les enquêtes réalisées sur les instruments de gestion du trafic lourd que sont la bourse du transit alpin, le marché des droits d'émission et Toll+ (un système de système de péage différencié dans la zone alpine) la Suisse s'efforce, compte tenu des exigences spéciales de la politique suisse de transfert, d'intégrer des concrétisations à moyen et à long terme aux conclusions des ministres des transports des pays alpins :

Actions à court terme

Dans une première phase, le Conseil fédéral vise à introduire concrètement, à titre de plus petit commun dénominateur des pays alpins, un système de péage différencié Toll+ sur une base

facultative jusqu'à la fin de la prochaine période de présidence. Ce système serait mis en œuvre en conformité avec les dispositions légales en vigueur, c'est-à-dire pour les pays alpins de l'UE notamment la directive Eurovignette révisée et pour la Suisse notamment les bases juridiques nationales et internationales relatives à la perception de la redevance pour le trafic lourd (LRPL, ORPL, ATT).

Sur cette base, il serait possible d'implanter dès la mi-2014 une première mesure de régulation, une taxation du trafic transalpin reflétant davantage la vérité des coûts. La Suisse pourrait appliquer la limite supérieure maximale de la RPLP conformément à l'ATT. Plusieurs options existent (adaptation du montant de la redevance RPLP et / ou introduction d'une taxe forfaitaire sur le transit alpin, cf. chiffre 7.5.2), qu'il s'agit d'examiner en détail. D'autres mesures à court terme ne s'imposent pas pour la Suisse.

Actions à moyen et long terme

Parmi les mesures à moyen et à long terme, la Suisse souhaite proposer un objectif ambitieux : concrétiser un projet-pilote avec application temporaire d'un instrument limitatif de gestion du trafic lourd dans un pays. Or au vu des enjeux hétérogènes des divers pays alpins, il ne sera guère possible de faire passer un tel projet dans le cadre de la déclaration des ministres (conclusions des ministres 2012) du congrès du printemps 2012.

Les premiers résultats des études menées dans le cadre du Suivi de Zurich révèlent que les instruments limitatifs recèlent en règle générale un important potentiel de conflit avec les accords internationaux ainsi qu'avec le droit communautaire, l'ATT et le droit national des différents Etats.

C'est pourquoi le degré d'acceptation pour un tel projet chez les autres Etats du Suivi de Zurich est actuellement très faible. Il y a lieu de s'attendre à ce que dans le meilleur des cas une feuille de route (« road map ») avec des valeurs indicatives et des étapes concrètes jusqu'à 2025 puisse être proposée pour l'introduction d'un instrument limitatif, à titre de consensus minimal.

Le Conseil fédéral vise, dans ce contexte, à obtenir un appui aussi large que possible, voire l'implantation d'un tel instrument dans le cadre de la politique des transports européenne, car il est d'une importance décisive pour la Suisse dans l'optique de l'ATT.

Le Conseil fédéral ne voit actuellement aucune possibilité de conclure au cours de la prochaine période des accords internationaux pour l'introduction d'une bourse du transit alpin ou d'autres instruments limitatifs de gestion du trafic lourd. Il vise à établir une feuille de route « road map » dans le cadre d'une déclaration d'intention des Ministres de la zone alpine.

7.5.2 Perfectionnement du régime de la redevance pour le trafic lourd transalpin (RPLP et alternatives)

Point de la situation

La RPLP joue un rôle de premier plan dans la politique suisse de transfert. Elle parvient à exploiter une partie du gain de productivité sur la route obtenu après 2001 par des hausses de la limite de

pois d'abord à 34 tonnes, puis depuis 2005 à 40 tonnes et à renforcer en même temps la compétitivité du rail. Comme l'indique le chiffre 0, elle est responsable d'une grande part des effets de transfert obtenus jusqu'ici dans la la politique de transfert.

Les marges de manœuvre sur le montant des redevances pour le trafic lourd, c'est-à-dire le montant de la RPLP, sont régies d'une part dans l'accord bilatéral sur les transports terrestres Suisse – CE, d'autre part par la loi relative à une redevance sur le trafic des poids lourds LRPL. Les deux bases légales diffèrent notamment du point de vue du plafonnement de la redevance. Le tableau ci-après présente les conditions-cadre centrales :

	LRPL	Accord bilatéral sur les transports terrestres
Objectifs de redevance d'utilisation de la route	<ul style="list-style-type: none"> - art. 1, al. 1 : couverture des coûts d'infrastructure attribuables au trafic lourd et des coûts à charge de la collectivité (« coûts externes ») - art.1, al. 2 : contribution au transfert du trafic (amélioration des conditions-cadre pour le rail) 	<ul style="list-style-type: none"> - art. 37 : Vérité des coûts, imputation des coûts causés par le fret routier à la collectivité - art. 40, al. 1 : introduction d'une réglementation des redevances non discriminatoire notamment dans l'optique du relèvement de la limite de poids
Conditions-cadre, limite supérieure	<ul style="list-style-type: none"> - art. 7 : couverture des frais : le produit de la redevance ne doit pas dépasser les coûts d'infrastructure non couverts et les coûts à charge de la collectivité (= coûts externes). - art. 8 : prise en compte lors de l'introduction et de l'augmentation de la redevance (u.a.) : <ul style="list-style-type: none"> - couverture des coûts d'infrastructure non couverts + coûts ext. - Promotion de la compétitivité du rail - prévention du trafic de contournement - art. 8, al. 1 : tarif max. 3 centimes par tonne et km. - art. 8, al. 2 : adaptation au renchérissement possible 	<ul style="list-style-type: none"> - art. 40, al. 2 : les redevances sont échelonnées en 3 catégories, la différence entre elles ne doit pas dépasser 15 % selon l'al. 4. - art. 40, al. 4 : moyenne pondérée maximale des redevances 325 CHF pour un véhicule de 40-t sur un tronçon de 300 km. - art. 40, al. 5 : 15% au plus de la moyenne pondérée (325 CHF) peuvent être perçus au titre de péage pour l'utilisation d'infrastructures alpines spéciales r (c'est-à-dire au plus 48.75 CHF). - art. 42 : adaptation tous les 2 ans au taux suisse d'inflation
possibilité d'une taxe sur le transit alpin	<ul style="list-style-type: none"> - pas de base juridique dans la législation nationale 	<ul style="list-style-type: none"> - oui, art. 40, al. 5

Tableau 26: comparaison des conditions-cadre de la RPLP dans la Constitution fédérale/LRPL et dans l'accord bilatéral sur les transports terrestres.

Comme le montre le tableau ci-dessus, la RPLP évolue dans le foyer de tensions entre montant maximal des redevances conformément à l'ATT (lié à l'intention d'une incitation maximal au transfert du trafic transalpin sur le rail) d'une part, et couverture des frais régie par l'art. 7 LRPL (liée à l'intention formulée à l'art. 8 LRPL de promouvoir la compétitivité du trafic marchandises ferroviaire) d'autre part.

Non-exploitation des taux maxima de la RPLP autorisés

Du point de vue de du transfert du trafic, il y a lieu d'exploiter autant que possible les taux maxima de la RPLP conformément à l'ATT, afin de déployer un effet d'incitation maximale au transfert du trafic marchandises lourd sur le rail. Tant que la bourse du transit alpin ou d'autres instruments limitatifs de

gestion du trafic lourd ne sont pas disponibles, il faut épuiser tous les instruments et marges de manœuvre négociés avec l'UE pour la perception du péage pour le trafic Nord-Sud.

Le taux maximum de 325 francs prévu dans l'ATT n'a toutefois encore jamais été atteint jusqu'ici et il baisse continuellement depuis 2008. En 2005, la valeur moyenne pondérée était encore de 292.5 francs, en 2008/9 env. 291 francs et en 2011 env. 288 francs. La différence avec le montant maximal possible selon l'ATT est donc actuellement d'env. 37 francs pour une course transalpine de 300 km.

Le renouvellement permanent du parc de véhicules ainsi que l'attribution des classes EURO aux catégories de redevance ou la non-adaptation des taux de redevance à la composition actuelle du parc de véhicules sont les motifs principaux expliquant que le taux de redevance maximal autorisé selon l'ATT n'est pas réalisé actuellement.

Afin de mieux exploiter le taux de redevance autorisé, il y a lieu de prendre en compte la prescription de l'art. 7 LRPL selon laquelle le produit de la redevance ne doit pas dépasser les coûts d'infrastructure non couverts et les coûts au débit de la collectivité (coûts externes)⁴⁵. Conformément à l'arrêt du Tribunal fédéral du 19 avril 2010, l'insuffisance de couverture en 2008 était de 70 millions de francs et en 2009 de 19 millions de francs. Même si les calculs actuels montrent que ces valeurs ont été tendanciellement sous-estimées, l'ordre de grandeur montre pourtant que la marge de manœuvre d'adaptation des tarifs est limitée. Son ampleur effective dépend de l'évolution ultérieure du produit de la RPLP d'une part et de celle des coûts d'infrastructure et externes d'autre part. Cette évolution est elle-même fortement dépendante de la situation économique et de la vérification permanente du compte routier, à savoir des coûts imputables au trafic lourd. Ces impondérables doivent être pris en compte lors du choix d'une des options esquissées ci-après.

Gamme de mesures possibles dans l'optique de la politique de transfert :

Exploitation du potentiel supplémentaire de la RPLP ou introduction d'une taxe sur le transit alpin

Cette situation initiale appelle la question de la possibilité de combler la lacune entre le montant effectif de la RPLP et le montant maximal autorisé.

Exploitation du taux de redevance RPLP autorisé conformément à l'ATT

L'exploitation systématique du taux de redevance RPLP autorisé conformément à l'ATT est une direction qui peut se concrétiser par

- a. déclassement sur la base de la composition du parc de véhicules (au plus tôt 2014) et introduction de nouvelles catégories de véhicules EURO
- b. relèvement des taux de redevance de chaque catégorie de redevance à brefs intervalles par recalcul des pondérations des trois catégories de redevance en fonction de l'évolution du parc de véhicules. De facto, cela signifierait que les tarifs de chaque catégorie de redevance augmenteraient sensiblement sur un rythme biennal
- c. réduction de la marge de variation entre les catégories de redevance (<15 %).
- d. adaptation de la RPLP au renchérissement (1 – 1.5 %)

⁴⁵ RS 641.81 loi fédérale sur une redevance poids lourds liée aux prestations

La meilleure méthode d'exploitation des marges de manœuvre RPLP est une combinaison de plusieurs mesures : déclassement, augmentation du taux de redevance par adaptation à la composition actuelle du parc de véhicules, assouplissement des marges de variation et adaptation au renchérissement.

Rapport avec le principe de la couverture des frais

L'exploitation des marges de manœuvre RPLP consenties par l'ATT entraînerait que le solde du compte routier dans le cadre du compte des transports se réduirait encore. À long terme, le respect de l'obligation de couvrir les frais imposée par l'art. 7 LRPL ne serait plus assuré, de sorte qu'il pourrait en résulter une surcouverture des coûts, d'où un rapport de tension avec les dispositions de l'art. 85 Cst. sur la couverture des frais de la perception de redevances dans le fret routier.

Introduction d'une taxe sur le transit alpin (TTA)

Conformément à l'art. 40, al. 5, ATT, il est possible de percevoir une partie de la redevance pour la course de transit par la Suisse à titre de péage pour l'utilisation d'infrastructures alpines spéciales. Cette partie ne doit pas représenter plus de 15 % de la moyenne maximale autorisée de la redevance pour une course de transit conformément à l'ATT, c'est-à-dire un montant maximal de 48.75 francs par course de transit.

L'introduction d'une telle taxe sur le transit alpin permettrait de combler la différence par rapport au taux moyen maximal autorisé de la RPLP pour le trafic lourd transalpin. On pourrait percevoir une taxe sur le transit alpin de ce montant (actuellement 37 francs) sans qu'il y ait directement conflit avec l'ATT. Ce montant de 37 francs représenterait env. 10 % seulement de la somme totale des redevances à verser pour la course de transit (<15 %). Cela requerrait toutefois des adaptations de la LTTM et de la LRPL. L'agencement concret et les détails restent à examiner.

Du point de vue de la politique de transfert la taxe sur le transit alpin aurait l'avantage de pouvoir être considérée comme une contribution au transfert spécifique pour le trafic transalpin et de viser spécialement le trafic à grande distance ferroviaire, ce qui entraîne de nouveaux effets d'incitation au report modal. Point central pour l'acceptation par la politique d'une taxe sur le transit alpin : la possibilité d'obtenir des compensations et des réglementations spéciales pour le trafic local et sur courtes distances, qu'il faut donc viser dans le cadre de la mise en œuvre en politique intérieure (notamment pour les transports vers le Tessin). De même, il faudrait aussi que l'application non discriminatoire de la mesure soit garantie, notamment entre Suisses et étrangers.

La création de la base juridique pour une taxe sur le transit alpin avait déjà été proposée par le Conseil fédéral à l'origine dans le message du 8 juin 2007 relatif aux dispositions légales concernant le trafic marchandises, mais a été abandonnée par le Parlement lors des délibérations sur la LTTM puisque l'assemblée fédérale ne voulait pas que la RPLP puisse être abaissée en plaine.

Rapport avec le principe de couverture des frais

L'introduction d'une taxe sur le transit alpin n'est pas en contradiction avec l'obligation de couvrir les frais de l'art. 7 LRPL. Divers projets de recherche⁴⁶ ont montré que tant les coûts infrastructurels que

⁴⁶ <http://www.news.admin.ch/message/index.html?lang=fr&msg-id=40013>

les coûts externes sont deux fois plus élevés dans la zone alpine qu'en plaine. Voilà pourquoi il est très vraisemblable que le montant des redevances ne soit pas non plus autofinancé à l'avenir sur les corridors routiers de la zone alpine. Cela encouragerait l'introduction d'une taxe spécifique sur le transit alpin dans la zone alpine, qui n'enfreindrait pas l'impératif de couverture des frais de la LRPL et qui serait compatible avec l'ATT⁴⁷. Il faut vérifier avec soin si les taux moyen de la RPLP en plaine, c'est-à-dire dans le reste de la Suisse, doivent être abaissés pour atteindre la neutralité des recettes, – notamment en rapport avec la question de savoir si l'impératif de couverture des frais pour toute la Suisse doit aussi concerner une telle taxe sur le transit alpin – et si l'on peut envisager cette mesure pour augmenter le degré d'acceptation en politique intérieure.

Foyer de tensions : RPLP comme instrument d'internalisation des coûts externes, de report modal et de financement

L'exploitation du taux de redevance maximal possible selon l'ATT et l'introduction d'une taxe sur le transit alpin créeraient des incitations à une stabilisation des objectifs « nombre de courses » dans le fret transalpin. Le Conseil fédéral s'efforce donc d'approfondir l'analyse des options d'action offertes par les variantes proposées et d'engager les démarches nécessaires à une mise en œuvre.

Le problème fondamental posé par le fait qu'un développement et une augmentation de la RPLP puissent entrer en conflit avec la question de la couverture des coûts n'en est cependant pas résolu. C'est pourquoi, de l'avis du Conseil fédéral, il faut discuter des moyens de réformer la RPLP en direction d'une plus forte pondération de l'objectif proprement dit de report modal du trafic de la route au rail et d'un assouplissement de la condition de couverture des frais. Il faudra également prendre en compte le fait que la RPLP, de l'avis du Conseil fédéral, joue le rôle d'un important instrument de financement pour l'infrastructure ferroviaire. Les recettes de la RPLP sont déjà attribuées temporairement jusqu'ici au trafic au sens large. L'affectation des ressources de la RPLP à l'extension et la modernisation l'infrastructure ferroviaire a fait ses preuves et doit se poursuivre sans limitation dans le temps avec la mise en œuvre de FAIF (cf. chiffre 6.2.4).

Cette problématique mérite une discussion politique approfondie : l'agencement de la RPLP est axé sur l'internalisation des coûts externes du trafic lourd, mais cela restreint les marges de fixation du prix du péage pour le trafic lourd transalpin. Cela s'explique en fin de compte par le fait que dans le cadre d'une approche d'internalisation des coûts externes, l'équilibre du marché s'instaure de lui-même, alors que l'objectif de transfert prescrit un objectif quantitatif fixe. De plus, il existe une tension entre cette approche et l'affectation durable des recettes RPLP au financement de l'infrastructure. Ces diverses approches politiques sont finalement incompatibles entre elles sur le plan conceptionnel comme dans le cadre des dispositions légales de la LRPL et de la LTTM.

Le Conseil fédéral estime judicieux d'exploiter toute la marge de manœuvre autorisée par l'ATT pour le dimensionnement du montant des redevances du trafic lourd transalpin. Pour le prochain rapport sur le transfert, les options d'action seront analysées en profondeur. Si des adaptations de la LRPL ou de la LTTM sont nécessaires, il les proposera dans le prochain rapport sur le transfert.

⁴⁷ La charge de la somme de la RPLP et de la TTA ne doit pas dépasser le montant maximal fixé dans l'ATT pour une course de Bâle à Chiasso.

7.5.3 Corridor de 4 m de hauteur aux angles : aménagement du profil des lignes d'accès au tunnel de base du Saint-Gothard

En réponse au postulat 10.3893 CTT-N, Développement de l'axe ferroviaire nord-sud d'ici l'ouverture du tunnel de base du Gothard (chiffre 2 : adaptation en priorité du profil de l'axe du Gothard afin de permettre le passage de trains d'une hauteur aux angles de 4 mètres)

Le Parlement suisse a chargé le Conseil fédéral, dans le cadre de deux motions (Motion 10.3914 Hochreutener et Motion 10.3921 Büttiker) de créer sur l'axe du Saint-Gothard un corridor ferroviaire continu de quatre mètres de hauteur aux angles entre Bâle et Chiasso et d'en prévoir les bases de financement.

La mission de création d'un corridor de 4 m de hauteur aux angles sur l'axe du Saint-Gothard est issue du besoin accru, dans le fret ferroviaire, de transports à grand gabarit. Dans l'optique actuelle, la mise à disposition d'un corridor de 4 m de hauteur aux angles serait surtout utile au transport combiné. Ces dernières années, la proportion de semi-remorques a beaucoup augmenté dans le trafic marchandises en général, mais aussi dans la chaîne logistique du TCNA. La plupart ont une hauteur aux angles de quatre mètres ou un peu plus.

La mise en place d'un corridor de 4 m de hauteur aux angles requiert l'extension du profil d'espace libre⁴⁸ sur les lignes d'accès au tunnel de base du Saint-Gothard. Le profil d'espace libre P/C 80 correspond au standard européen d'aménagement et il est réalisé petit à petit sur les principaux corridors de trafic ferroviaire européens. Il correspond au profil suisse OCF3⁴⁹. Le profil OCF3 prescrit que les semi-remorques d'une hauteur aux angles de 4,05-4,10 mètres (pour une largeur de 2.6 ou 2.55 mètres) doivent pouvoir être acheminés en transport combiné. Les tunnels de base du Saint-Gothard et du Ceneri, à leur mise en exploitation, pourront accueillir des semi-remorques jusqu'à une hauteur aux angles de 4.20 mètres. Le profil d'espace libre de certaines lignes d'accès aux tunnels de base du Saint-Gothard et du Ceneri est cependant trop étroit et empêche le report modal de semi-remorques d'une hauteur aux angles de plus de 3,84 mètres.

Les capacités de transport de conteneurs et de camions d'une hauteur aux angles de quatre mètres sur l'axe Loetschberg-Simplon sont très restreintes et déjà pratiquement saturées. Au sud du Simplon, elles sont encore plus limitées entre Domodossola et Novare puisque la section est en grande partie à simple voie. D'importants chantiers de transbordement du TC au sud des Alpes comme Gallarate et Melzo ne sont pas accessibles à ces conteneurs. Pour augmenter les capacités sur l'axe Loetschberg-Simplon pour les transports à grand gabarit, il faudrait procéder à des mesures d'aménagement importantes entre Domodossola et Novare.

Une solution à moyen terme pour le transport de semi-remorques de quatre mètres de hauteur aux angles pourrait résider dans l'emploi de matériel roulant innovant, qui permette ce transport sans adaptations de génie civil (cf. chapitre 6.4.3). A moyen terme toutefois, du point de vue de la politique

⁴⁸ Le profil d'espace libre est l'espace à maintenir libre pour le parcours de véhicules et à d'autres fins d'exploitation ferroviaire.

⁴⁹ Le profil est défini dans les dispositions d'exécution de l'ordonnance du 23 novembre 1983 sur la construction et l'exploitation des chemins de fer (ordonnance sur les chemins de fer, OCF), RS 742.141.1.

de transfert, seul un aménagement du profil d'espace libre au profil OCF3 sur les lignes d'accès de l'axe du Saint-Gothard apporterait une aide suffisante en qualité et en capacité. Vu la nécessité d'adapter aussi le profil des sections sur territoire italien et le besoin accru de coordination avec l'Italie, une procédure échelonnée s'impose en principe. L'OFT a chargé les CFF d'élaborer un avant-projet de corridor de 4 m de hauteur aux angles de Bâle à Chiasso ou Luino. Dans une première phase d'échelonnement, les CFF prévoient l'aménagement de la section (Weil) – Bâle gare badoise – Muttenz gare de triage – Bözberg – Freiamt – tunnel de base du Saint-Gothard – Giubiasco – Ranzo Frontiere – (Luino) avec mise en exploitation en 2020 avec le profil OCF3. Ainsi, à condition que les sections sur sol italien soient adaptées en même temps, les principaux terminaux de Gallarate et de Novare seront accessibles. L'aménagement du deuxième module Giubiasco-Chiasso pour OCF 3 aura lieu dans une phase ultérieure jusqu'en 2025. Des chantiers sur cette section empêchent une mise en exploitation avant cette date. Les CFF estiment approximativement le besoin de financement à 925 millions de francs, et étudient actuellement les moyens d'économiser des coûts et la nature des risques d'exploitation et géologiques.

Quant au financement, diverses solutions sont actuellement à l'étude. Vu l'urgence du corridor de 4 m de hauteur aux angles, il faut viser une solution de financement à partir de 2014 puisque c'est à ce moment que les mesures de génie civil demanderont de grosses dépenses d'investissement. Le Conseil fédéral envisage d'une part la possibilité d'un financement par le fonds FTP et de l'autre par le nouveau fonds d'infrastructure ferroviaire FIF, à partir de l'entrée en vigueur du projet FAIF (cf. chiffre 6.2.4). Par analogie au financement du corridor de 4 m de hauteur aux angles sur l'axe du Loetschberg-Simplon (projet « couloir de ferroutage » 1994-2001), il est en principe aussi concevable de le financer entièrement ou en partie sur les finances fédérales ordinaire avec une imputation correspondante au financement spécial du trafic routier. Une décision de financement, dans l'état actuel des connaissances, doit être prise au plus tard avant fin 2013, afin de garantir une mise en exploitation pour 2020 ou 2025. C'est pourquoi le Conseil fédéral soumettra au Parlement, au plus tard en 2013, un message sur la construction et le financement d'un corridor de 4 m de hauteur aux angles.

Raccordement du corridor de 4 m de hauteur aux angles avec les lignes d'accès à l'étranger

Une difficulté dans la création d'un corridor de 4 m de hauteur aux angles réside dans les lignes d'accès en Italie aux principaux chantiers de transbordement (terminaux) du transport combiné par Luino et vers Chiasso. Il n'est pas non plus possible actuellement d'acheminer des semi-remorques d'une hauteur aux angles de quatre mètres par le rail sur ces tronçons. Le Conseil fédéral et l'administration ont souligné l'importance du corridor de 4 m de hauteur aux angles pour le fret ferroviaire dans le cadre de l'échange bilatéral avec les représentants de la République italienne et demandé à l'Italie de prendre les mesures nécessaires sur les sections italiennes. L'Italie a confirmé en octobre 2010 qu'elle examinerait la variante d'un aménagement d'un corridor de 4 m de hauteur aux angles au nord de Milan. Elle ne prévoit pas actuellement l'aménagement du tronçon Ranzo – Luino. Par conséquent, le plus grand terminal européen pour le TC continental à Busto-Arsizio ou Gallarate serait notamment inaccessible aux semi-remorques de 4 mètres de hauteur aux angles. Il est manifeste que le corridor de 4 m de hauteur aux angles ne déploiera pleinement ses effets que lorsque le prolongement sera aussi assuré en Italie.

Le Conseil fédéral est en quête d'une solution pour que les investissements dans le corridor de 4 m de hauteur aux angles en Suisse demeurent rentables en cas de report de l'aménagement du profil en Italie. Un terminal au sud du Tessin pourrait constituer une solution de repli temporaire (cf. chiffre 7.5.6). Des emplacements à même d'abriter éventuellement des terminaux au Tessin (construction ou aménagement de terminaux en place) sont à l'étude. Les solutions de rechange susmentionnées, avec un matériel roulant innovant, pourraient aussi servir de solution de repli temporaire.

Avantages du corridor de 4 m de hauteur aux angles pour le transport combiné

Le profil OCF3 correspond à la norme européenne d'aménagement moderne P/C 80. L'aménagement au nouveau profil P/C 80 permet de transborder tous les conteneurs courants du transport combiné. Il y a lieu également de supposer qu'avec la mise en exploitation du corridor de 4 m de hauteur aux angles sur le St-Gothard, la CR sera moins chère sur cet axe et pourra être exploitée avec un potentiel de demande supplémentaire (cf. chiffre 7.5.7).

Parallèlement à l'augmentation du nombre de semi-remorque transférés du trafic routier au rail, un aménagement du profil avec les offres ferroviaires apporterait encore quatre autres avantages du point de vue de la politique de transfert :

- L'aménagement facilite les processus logistiques dans le TC transalpin car il utilise les deux axes suisses et permet de transborder tous les semi-remorques sur toutes les relations de TC. Cela facilite l'organisation des transports et augmente l'attrait d'une utilisation du TCNA.
- En TC, la tendance est de plus en plus au semi-remorque. En effet, ce véhicule est devenu toujours plus courant sur la route depuis l'admission de véhicules de 40t, et le transport d'un camion semi-remorque dans les parcours initiaux et terminaux du TC ne requiert qu'un véhicule tracteur, alors que pour les caisses mobiles et les conteneurs, il faut des châssis de remorque spéciaux, ce qui accroît les difficultés logistiques et entrave la fluidité du transport.
- L'aménagement du profil de l'axe du Saint-Gothard permettra aussi d'utiliser davantage cet axe pour la chaussée roulante, ce qui augmente d'une part l'autonomie de la Suisse pour une offre de prestations CR (surtout vis-à-vis de l'Italie) et d'autre part le potentiel pour un aménagement de la CR. Ceci pourrait être déterminant surtout si l'UE demande un aménagement de l'offre de prestations CR pour des mesures supplémentaires comme la BTA ou d'autres mesures à incidences financières ou quantitatives.
- Cet aménagement permettra de combiner le gain de productivité de la ligne de plaine sur l'axe du Saint-Gothard avec les avantages du corridor de 4 m de hauteur aux angles, et de réaliser tout le potentiel de productivité. De plus, sur l'axe du Saint-Gothard, il est plus facile d'atteindre les terminaux importants au nord et à l'est de Milan.

Le Conseil fédéral soumettra au Parlement, fin 2012, le message sur la construction et le financement d'un corridor de 4 m de hauteur aux angles pour le fret ferroviaire sur l'axe du Saint-Gothard.

7.5.4 Prorogation du plafond des dépenses pour la promotion du trafic marchandises ferroviaire transalpin

En adoptant les dispositions légales concernant le trafic marchandises, le Parlement a alloué un plafond des dépenses pour les indemnités d'exploitation du transport combiné transalpin, d'un montant de 1,6 milliard de francs. Dans le cours de l'adaptation du prix du sillon pour le trafic marchandises (renonciation à la perception d'une contribution de couverture pour le trafic marchandises, ce qui a rendu caduc le subventionnement de la contribution de couverture dans le TC), au 1^{er} janvier 2010, les ressources disponibles ont été réduites à 1.495 milliard de francs pour les années 2011-18. Le crédit annuel d'environ 180 millions de francs aujourd'hui sera réduit à 145 millions de francs en 2018.

Poursuite de la promotion si le programme de désengagement est reconduit

La question de la prorogation de la promotion financière du TC après 2018 n'a pas été résolue dans le cadre des dispositions légales concernant le trafic marchandises. En principe, le Conseil fédéral était toujours parti de l'idée que les indemnités d'exploitation pour le transport combiné transalpin pouvaient être temporaires, jusqu'à ce que la NLFA déploie intégralement ses effets de productivité pour le fret ferroviaire. Comme il a été démontré, la mise en exploitation du tunnel de base du Saint-Gothard et celle du tunnel de base du Ceneri apportent certes des effets de productivité perceptibles pour le fret ferroviaire, y c. le transport combiné, mais dont l'ampleur ne suffira pas à éviter de fortes frictions sur le marché en cas de suppression intégrale des indemnités. Ces problèmes se poseront d'autant plus que la fiscalité routière en Europe ne va probablement pas évoluer dans un sens favorable au report modal jusqu'à la mise en exploitation de la NLFA, et qu'il y a lieu de s'attendre à d'importants retards dans l'aménagement et la modernisation des lignes d'accès au nord et au sud de la Suisse (cf. chiffre 7.2.4).

Dans ce contexte, il s'agit de savoir en principe si les effets de productivité en faveur du financement de l'infrastructure (augmentation des prix du sillon) obtenus grâce à la NLFA doivent être exploités en faveur d'une diminution progressive des indemnités ou laissés au marché du trafic marchandises ferroviaire, ainsi de lui fournir des incitations à investir et à aménager l'offre. Le programme de désengagement décidé par le Parlement pour les indemnités du TC montre que la politique souhaite une exploitation dans une certaine mesure, à condition que cela n'entraîne aucun retransfert de transports du rail sur la route. Le Conseil fédéral prévoit donc une réduction du crédit pour le transport combiné transalpin pour la mise en exploitation du tunnel de base du Saint-Gothard et par conséquent aussi pour celle du tunnel de base du Ceneri. Actuellement toutefois, il faut supposer que vu le montant des effets de productivité possible, tels qu'ils ont été présentés au chiffre 7.2.2, une diminution progressive et intégrale des subventions entraînerait un retransfert sur la route, ce qui réduirait comme peau de chagrin l'utilité de la NLFA pour le fret ferroviaire, d'autant que la modernisation des lignes d'accès à l'étranger et le relèvement de la fiscalité routière en Europa prennent du retard. C'est pourquoi le Conseil fédéral estime judicieux en principe de continuer la promotion financière du transport combiné transalpin.

Création de sécurité de planification

Dans ce contexte, divers aspects plaident pour que des décisions politiques nécessaires sur la prorogation de la promotion financière soient engagées aussi rapidement que possible. Le Conseil

fédéral propose de prendre ces décisions sous forme d'une prorogation et d'une augmentation du plafond des dépenses actuel pour la promotion du fret ferroviaire transalpin. Le premier argument pour cette option est la sécurité de planification des divers intervenants du marché. Actuellement, il n'est pas sûr que l'offre de prestations disponible dans le TC existe encore après 2018 (caractère temporaire du plafond des dépenses en vigueur). Plus longtemps les intervenants du marché pourront compter avec certitude sur des contributions d'encouragement des offres de transport, plus les divers prestataires seront disposés à opérer des investissements dans le transport combiné transalpin et à prendre des risques commerciaux à leur charge. Il en va de même lorsque la continuation de la promotion est couplée avec un programme de désengagement. En effet, les détenteurs de véhicules et les opérateurs du TC ne sont actuellement disposés que dans une mesure limitée à investir dans du nouveau matériel roulant ou dans une extension des terminaux de transbordement puisqu'ils ne sont pas certains de l'évolution de la rentabilité des transports après épuisement de l'actuel plafond des dépenses. En même temps, de nouvelles offres de prestations innovantes et générant des potentiels de report modal supplémentaires ne peuvent s'établir que si la Confédération accroît la sécurité d'investissement. Entre-temps, il s'est avéré que la fin de la période du plafond des dépenses en vigueur arrivera trop vite pour que la promotion annoncée jusqu'en 2018 puisse provoquer des incitations à mettre en place des capacités de transport et de chargement supplémentaires ou à introduire des offres de prestations innovantes.

Comme après 2018, l'autofinancement des transports n'est pas garanti, beaucoup d'offres de prestations actuelles sont conçues dans l'optique d'un amortissement des investissements jusqu'en 2018. Dans ces cas, par conséquent, la période d'amortissement n'est pas la meilleure techniquement possible ni la plus judicieuse, mais celle de la promotion financière assurée par la Confédération. Cela vaut notamment pour l'offre de prestations actuelle de la chaussée roulante (cf. chiffre 5.2.3). Une prolongation de la durée du plafond des dépenses amènerait par exemple une adaptation de la convention en vigueur sur l'offre de prestations de la chaussée roulante : en prolongeant la période d'amortissement, on pourrait réduire la contribution d'encouragement annuelle pour chaque trafic.

Reste à savoir de combien de temps il faudrait prolonger la durée du plafond des dépenses. Une prolongation de cinq ans au maximum est recommandée pour obtenir la meilleure sécurité de planification possible. D'ici là, le tunnel de base du Ceneri sera mis en exploitation et, le cas échéant, le corridor de 4 m de hauteur aux angles (cf. chiffre 7.5.3) sera complété, ce qui permettra un nouvel état des lieux. Comme l'indique déjà l'arrêté fédéral, une adaptation du plafond des dépenses est possible si des instruments supplémentaires routiers comme la bourse du transit alpin peuvent être implémentés, grâce auxquels on peut diminuer progressivement les indemnités sans retransfert.

En vue de l'agencement à moyen terme des conditions-cadre de soutien financier du trafic marchandises ferroviaire, le Parlement et l'opinion publique doivent discuter en profondeur la question de la durée et l'ampleur de ce soutien à titre de substitut aux marges de manœuvre manquantes dans les redevances pour le fret routier. L'évolution du contexte dans la zone européenne fait que la promotion financière est de plus en plus appelée à jouer ce rôle.

Formellement, la prolongation et l'augmentation du plafond des dépenses requièrent une adaptation de l'arrêté fédéral en vigueur allouant un plafond de dépenses pour promouvoir le trafic ferroviaire des marchandises traversant les Alpes, et un message pour ce projet financier.

Le Conseil fédéral soumettra au Parlement, avec le prochain rapport sur le transfert, un message sur la prolongation de la durée du plafond des dépenses pour la promotion du fret ferroviaire transalpin.

7.5.5 Durcissement des prescriptions relatives au transport de marchandises dangereuses

En réponse au postulat 10.3325 Schmidt Roberto, Transfert de la route au rail. Donner la priorité au transport de marchandises dangereuses

Le Conseil fédéral est d'avis que dans le cadre de la politique de transfert, les marchandises dont le transport sur la route recèle le plus grand danger pour les riverains des axes de transit routier transalpin devraient être transférées de la route au rail. Les marchandises dangereuses peuvent développer des propriétés dangereuses pour les humains, les animaux et l'environnement. Pour assurer la sécurité du transport national et international des marchandises dangereuses, la manipulation liée à ces transports est soumise à des prescriptions strictes. Le trafic transfrontalier est régi par l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route du 30 septembre 1957 (ADR)⁵⁰, sur lequel est également basée la législation suisse : l'ordonnance du 29 novembre 2002 relative au transport des marchandises dangereuses par route (SDR)⁵¹ et l'ordonnance sur les conseillers à la sécurité (OCS)⁵². Ces actes normatifs sont régulièrement adaptés au dernier état de la technique et au développement des substances.

Les prescriptions relatives aux marchandises dangereuses pour le fret routier sont déjà très restrictives aujourd'hui. Elles sont constamment adaptées par les organes internationaux qui consultent les spécialistes suisses. Les durcir encore dans le but d'augmenter la sécurité semble disproportionné et n'est donc pas indiqué, d'autant plus que la part des marchandises dangereuses dans le fret ferroviaire transalpin atteint déjà environ 97 %.

Parmi les passages transalpins, l'axe du Simplon est actuellement exempt de restrictions du transport de marchandises dangereuses conformément au SDR/ADR, du fait de son tracé ouvert. Le risque de dommages est peu élevé car le trafic journalier est comparativement faible en moyenne. Le nombre comparativement faible de véhicules marchandises explique aussi pourquoi les 12'000 transport de marchandises dangereuses (en 2010) représentent env. 15 % du trafic marchandises au Simplon. Cependant l'axe du Simplon est depuis longtemps l'objet de réflexions sécuritaires intensives, qui ont abouti à de nombreuses améliorations ces dernières années (par ex. construction de voies d'urgence, signalisation concernant la conduite correcte en descente).

Pour ces raisons, le Conseil fédéral ne voit pas la nécessité de durcir les prescriptions relatives au transport routier de marchandises dangereuses ni de prévoir une réglementation spéciale pour l'axe du Simplon à ce propos. Le danger sur l'axe du Simplon n'est ni plus grand ni plus petit que sur de

⁵⁰ RS 0.741.621

⁵¹ RS 741.621

⁵² RS 741.622

nombreuses autres lignes de faite ou traversées d'agglomération en Suisse. De plus, les villages du côté suisse le long de l'axe du Simplon (Rothwald, Eggen, Simplon, Gabi, Gondo) doivent aussi être approvisionnés en mazout et en carburant.

Enfin, il est improbable que l'Union Européenne accepterait d'éventuelles restrictions, voire une fermeture de l'axe du Simplon sans condition puisqu'elles dépasseraient les réglementations internationales de l'ADR.

Le Conseil fédéral s'abstient, pour la prochaine période, de prendre des mesures de restriction des transports de marchandises dangereuses. Il suivra l'évolution au niveau européen, où il s'efforcera d'obtenir un perfectionnement approprié des prescriptions relatives à ces transports.

7.5.6 Capacité des terminaux : perfectionnement de la carte des terminaux, notamment au sud des Alpes

En réponse au postulat 10.3893 CTT-N, Développement de l'axe ferroviaire nord-sud d'ici l'ouverture du tunnel de base du Gothard (chiffre 3 : « planification conséquente des terminaux de transbordement, le cas échéant au moyen d'un plan directeur, en précisant éventuellement les mesures de mise en œuvre »)

Le chiffre 2 du postulat de la CTT-N demande l'examen de mesures pour une planification cohérente des terminaux dans le cadre de la politique suisse de transfert. Dans le cadre de la promotion financière des investissements dans les terminaux, le Conseil fédéral soutient aussi et prioritairement la construction de terminaux le long des axes Nord-Sud, afin d'encourager le report modal du trafic lourd transalpin. Les transports dont la provenance et la destination du transport combiné transalpin se trouvent à l'étranger sont à un pourcentage très élevé. Pour le transbordement du seul trafic de transit, il n'est pas possible, de l'avis du Conseil fédéral, d'élaborer un plan directeur contraignant puisque cela empiéterait sur les compétences d'autres pays et administration. Comme les conditions-cadre de la construction/promotion de terminaux dans les Etats voisins varient d'un pays à l'autre et que les conceptions et compétences d'aménagement de territoire sont hétérogènes, la Confédération ne peut pas y intervenir de manière décisive. Les possibilités de planifier des terminaux le long des lignes d'accès dans le cadre de conventions bilatérales doivent toutefois être exploitées.

Tableaux des objectifs pour les terminaux TC en Suisse

La Confédération juge que sa tâche prioritaire est de coordonner et de concerter les diverses demandes et projets. Elle développe dans ce domaine un « tableau des objectifs », où sont identifiés les divers manques de capacités pour une desserte suffisante et qui sert à évaluer, sous l'angle de ces engorgements et du report modal réalisable, quels projets sont susceptibles d'être encouragés. Parallèlement, elle assure la capacité des sillons et des divers chantiers de transbordement du TC. La Confédération ne peut accomplir cette tâche prioritairement et efficacement que pour les terminaux situés en Suisse.

Le tableau des objectifs pour la carte suisse des terminaux est en cours d'actualisation et d'approfondissement dans le cadre de la réponse du Conseil fédéral aux Mo. 10.3881 CTT-S et 11.3824 Hutter (cf. chiffre 6.6). La direction suit celle du tableau des objectifs tels qu'ils figurent dans le programme pluriannuel 2009 – 2013 contributions d'investissement au transport combiné (terminaux) du DETEC et du DFF du 3 septembre 2009⁵³ : la Suisse planifie actuellement les grands projets de terminaux Gateway Limmattal (probablement environ 140 millions de francs de coûts imputables) et Bâle-Nord (probablement coûts imputables d'un montant d'environ 100 millions de francs). Ces projets sont d'importance seulement très secondaire pour le trafic marchandises transalpin et servent pour une très grande part au trafic d'import/exportation non transalpin. Au Gateway Limmattal, les trains d'importation du transport combiné seront recomposés en trains complets, qui iront en Suisse soit jusqu'au terminal de transport combiné régional soit via la gare de triage Limmattal (RBL) pour être insérés dans le réseau de transport par wagons complets, de sorte qu'une livraison jusqu'au client à la voie de raccordement soit possible (« Swiss Split »). La mise en exploitation de ces terminaux libèrera des capacités de transbordement dans les terminaux préexistants, qui serviront à l'approvisionnement des régions par le transport combiné (continuation de trains reformés import-/export) à partir du Gateway Limmattal ou pour l'implémentation de relations supplémentaires du transport combiné transalpin à partir de la Suisse vers l'Italie.

Perfectionnement de la carte des terminaux sur les lignes d'accès, notamment au sud des Alpes

Dans le cadre de la promotion financière des investissements dans les terminaux, la Confédération participe à des projets à l'étranger lorsque des projets importants pour le transport combiné transalpin ne font pas partie des programmes d'encouragement nationaux ou si les pays concernés n'ont pas de programmes d'encouragement.

Le Conseil fédéral repère dans ce contexte des mesures particulièrement urgentes pour assurer la disponibilité de capacités de transbordement en Italie du nord, alors que dans les zones de provenance et de destination du TC au nord de la Suisse, la densité de terminaux est en règle générale suffisante et les capacités supplémentaires ajoutées progressivement. Dans ces zones, il n'est donc besoin que d'un encouragement très ponctuel, dans la mesure où les transports des terminaux prévus sont presque exclusivement transalpins et qu'ils ne bénéficient pas des programmes d'encouragement nationaux, mais qu'il existe des engorgements locaux. La disponibilité des terminaux en Italie du nord peut en revanche devenir un facteur de restriction grave pour le processus de transfert : d'une part les capacités sont insuffisantes puisque les principaux terminaux sont saturés dans une large mesure (par ex. Busto-Arsizio/Gallarate) ; d'autre part les déclarations sur le nombre de terminaux et leurs capacités dans les principales régions de destination sont contradictoires. Selon RFI (Italie), les terminaux actuels tels que Milano Smistamento sont extensibles au besoin ; mais les transitaires suisses déclarent qu'ils sont souvent insuffisants. Dans le cadre de la collaboration italo-suisse basée sur l'accord de 1999, les divers intervenants sont sur le point d'élucider à présent la question de la capacité des terminaux à l'est de Milan et pour le raccordement à la future ligne de base du Saint-Gothard-Ceneri.

⁵³ Cf. rapport sur le transfert 2009, annexe IV.

Selon des approximations, il faudrait créer en Italie du nord, d'ici à 2030, des capacités supplémentaires pour le transbordement d'au moins 500'000 envois ou env. 1 million EVP. Or actuellement, seul l'aménagement des terminaux de Novare est prévu. Divers projets sont au stade de la planification. La plupart sont des projets d'exploitants privés. L'OFT a reçu plusieurs informations selon lesquelles notamment des projets privés de nouveaux terminaux étaient bloqués à dessein par diverses instances dans le cadre de procédures d'autorisation ou de mise en route.

Le problème des emplacements de terminaux concerne exclusivement le territoire italien. Comme la Suisse a identifié la planification d'extension de la capacité des terminaux en Italie du nord comme un point critique pour la future politique de transfert, elle vise pour la prochaine période à résoudre le problème par la voie de la planification conjointe dans le cadre de la convention bilatérale en vigueur des lignes d'accès en Italie⁵⁴. Si possible, cette planification comprendra aussi une évaluation d'emplacements envisageables ainsi que l'intégration appropriée des intérêts des propriétaires et gestionnaires privés de terminaux. En même temps, il faut augmenter le degré d'acceptation locale pour les projets de terminaux.

Mandat d'examen : emplacements des terminaux au Tessin comme solution temporaire de repli

Dans l'optique de l'achèvement de la NLFA et de l'établissement d'un corridor de 4 m de hauteur aux angles sur l'axe du Saint-Gothard, le Conseil fédéral cherche une solution propre à rentabiliser les investissements dans ces deux projets en Suisse, même en cas d'aménagement retardé des lignes de raccordement italiennes, notamment du profil d'espace libre. Dans ce contexte, il faut examiner si des terminaux au Tessin pourraient constituer une solution de repli temporaire, dont les emplacements possibles sont Chiasso, Stabio ou Lugano Vedeggio, où des transbordements de TC ont déjà lieu aujourd'hui sur des installations qui ont besoin d'être aménagées.

Le Conseil fédéral s'efforcera, au cours de la prochaine période de rapport, d'examiner en détail, en étroite collaboration avec le canton et la région, les emplacements potentiels de terminaux au Tessin (notamment Chiasso). Il mettra l'accent sur la question du degré d'acceptation du marché et de la participation d'intervenants du marché intéressés, de qui devrait partir finalement l'initiative de la construction et de l'exploitation d'un terminal. Il faut assurer qu'une solution de repli de terminaux au Tessin serait acceptée par les entreprises du transport combiné. Les parcours initiaux et terminaux des transports sur la route seraient prolongés, ce qui serait contradictoire à l'objectif proprement dit de transférer les transports sur le rail sur une distance aussi grande que possible. Par ailleurs, il faut aussi tenir compte des aspects d'aménagement du territoire, notamment de la consultation du canton et des communes, qui est indispensable dans ce contexte afin de réserver les emplacements éventuels dans le cadre de la procédure d'aménagement du territoire. Les terminaux devraient accéder directement à l'autoroute, sans que les camions doivent passer par le centre des communes. De plus, ils devraient être aussi près que possible de la frontière. Ces critères sont par exemple respectés à l'emplacement « fascio U » à Chiasso, comme l'avait déjà établi la procédure d'approbation des plans de 1998. Si un nouveau terminal doit être construit à Chiasso sans qu'il corresponde au projet approuvé à l'origine, une nouvelle procédure serait nécessaire.

⁵⁴ RS 0.742.140.345.43

Le Conseil fédéral abordera les capacités insuffisantes des terminaux en Italie dans le cadre des relations bilatérales et intensifiera la planification commune de ces projets. De plus, il examinera plus en détail les emplacements des terminaux au Tessin (en tant que solution de repli temporaire).

7.5.7 Produits innovants et chaussée roulante

Avec des technologies et des offres de prestations innovantes, on peut générer un certain potentiel de report modal. CargoBeamer et Modalohr, qui fonctionnent avec des formes alternatives de transbordement par rapport au TC traditionnel, en sont des exemples. Ces offres de prestations peuvent aussi se substituer en partie aux mesures infrastructurelles (notamment au corridor de 4 m de hauteur aux angles) et peuvent ainsi servir de solution transitoire. La Confédération est en négociations avec les prestataires de ces produits (cf. chiffre 6.4.3). Pour la prochaine période, elle vise à étudier avec eux la viabilité économique et les conditions d'une entrée sur le marché dans le trafic nord-sud et à estimer plus exactement les potentiels de report modal. Ce faisant, elle soutient les entreprises en matière de faisabilité techniques et d'homologation. Si ces technologies requièrent des moyens supplémentaires pour les investissements TC, le Conseil fédéral envisagera une augmentation ponctuelle des crédits ad hoc en vue du rapport sur le transfert 2013, mais il n'est pas prévu actuellement de promotion spéciale de l'exploitation en plus de la promotion générale du TC.

Simultanément, la Confédération examinera pendant la prochaine période si et sous quelle forme une poursuite de l'offre de prestations de la chaussée roulante à travers les Alpes suisses après 2018 pourrait soutenir le processus de transfert. Il y a lieu de supposer que cette offre, avec la mise en exploitation du corridor de 4 m de hauteur aux angles sur l'axe du Saint-Gothard, sera plus attrayante et plus avantageuse qu'aujourd'hui, d'où une demande potentielle supplémentaire.

Le Conseil fédéral envisage la possibilité de l'entrée sur le marché et le potentiel de transfert de produits innovants du TC et en évalue le besoin de soutien financier. Il en rendra compte au Parlement dans le cadre du rapport sur le transfert 2013.

7.6 Orientation de la politique de transfert dans la prochaine période (2011 – 2013) : nécessité d'un vaste débat sur l'avenir de la politique de transfert

Vu que l'objectif de transfert ne sera pas atteint, le Conseil fédéral juge nécessaire d'initier, avec le présent rapport sur le transfert et pour la prochaine période, une discussion d'envergure sur la politique de transfert.

L'analyse des instruments de report modal et des mesures d'appoint au transfert en cours dans le présent rapport sur le transfert révèle que les instruments que sont la RPLP, la réforme des chemins de fer et la NLFA déploient ou déploieront un net effet sur le transfert. Celui de la RPLP ainsi que l'effet dynamisant de l'ouverture du marché et d'une concurrence effective sont attestés

incontestablement. Les effets de productivité et de transfert attendus de la mise en exploitation des tunnels de base du Saint-Gothard et du Ceneri ne suffisent pas, en revanche, à combler la différence entre le nombre de courses actuel et celui fixé comme objectif (650 000 courses).

Cela étant, le Conseil fédéral est décidé à poursuivre l'emploi des instruments et mesures utilisés jusqu'ici. Il doit toutefois aussi constater que les mesures appliquées et décidées ne suffisent aucunement à atteindre l'objectif de transfert de la LTTM. Un des paramètres responsables est l'évolution du contexte en Europe qui ne soutient pas le processus de transfert comme prévu, notamment dans le domaine de l'évolution de la fiscalité routière et de l'important retard pris dans la modernisation de l'infrastructure ferroviaire en raison de la crise financière européenne.

Le Conseil fédéral continue à soutenir la politique de transfert et tous les efforts visant à sa mise en œuvre. Les objectifs de cette politique doivent toutefois être réalistes et réalisables. Il faut adapter l'objectif et/ou prendre des mesures supplémentaires.

Le Conseil fédéral considère que les seules mesures qui permettent d'atteindre l'objectif de la LTTM sont en conflit avec les dispositions de la Constitution fédérale ou des accords internationaux en vigueur, notamment de l'ATT. Il n'est cependant pas en mesure de proposer ni de prendre de telles mesures, dont la mise en œuvre se ferait éventuellement unilatéralement et à l'encontre des conventions internationales en vigueur, sans être investi par le Parlement suisse d'un mandat univoque précédé d'une discussion politique approfondie.

Il en va de même de la question d'une correction de tir, qui pourrait prendre la forme d'un abandon de l'objectif quantitatif en valeur absolue, du choix d'un nouvel objectif ou de l'adaptation (vers le haut) de l'objectif actuel. Ici aussi, le Conseil fédéral ne se considère pas en mesure de présenter une proposition au Parlement – sans avoir soumis au préalable la question à une discussion politique approfondie au Parlement et à l'opinion publique.

Le Conseil fédéral renonce à soumettre des propositions concrètes d'objectifs et de mesures relatives à la problématique puisqu'il connaît et reconnaît le terrain de conflit dans toute sa portée et complexité, en ce qu'une correction de l'objectif peut se trouver en contradiction avec le mandat constitutionnel et que des mesures supplémentaires efficaces sont contraires à d'autres dispositions de la Constitution ou d'accords internationaux.

Le Conseil fédéral souhaite expressément, dans le cadre du prochain rapport sur le transfert (2013), discuter le foyer de tensions identifié, après avoir mené une discussion politique approfondie au Parlement et dans l'opinion publique, dont il prévoit de reprendre les résultats et les ébauches de solution dans le prochain rapport sur le transfert. En même temps, dans l'optique de la prochaine période, il préparera les bases de décision nécessaires à la mise en œuvre des mesures supplémentaires qu'il a proposées. Si le Parlement ne s'y oppose pas dans le cadre des délibérations parlementaires, le Conseil fédéral se considérera comme chargé du mandat de mettre en œuvre les actions proposées dans le présent rapport. La poursuite du programme d'instruments et mesures en cours et le lancement et la mise en œuvre de mesures supplémentaires prouvent la volonté du Conseil fédéral d'accomplir le mandat de transfert.

Annexe

Répertoire des illustrations

Figure 1: Evolution des courses de trafic marchandises à travers les Alpes de 1981 à 2010	11
Figure 2: Evolution des courses de poids lourds à travers les Alpes par catégorie de véhicule 1981-2010	13
Figure 3: Evolution des courses de poids lourds à travers les Alpes par immatriculation 1981-2010..	14
Figure 4: Evolution des courses de transit et de trafic intérieur import/export 2000-2010.....	15
Figure 5: Evolution des transports de marchandises dangereuses sur les routes transalpines 2000-2010	16
Figure 6: Evolution des poids en charge moyens 2001-2010	17
Figure 7 : Evolution du trafic marchandises ferroviaire à travers les Alpes 2000-2010 en millions de tonnes nettes-nettes	19
Figure 8: Evolution du trafic marchandises ferroviaire (transit et intérieur import/export) à travers les Alpes 2000-2010.....	20
Figure 9: Quantités de marchandises transportées via les passages alpins 1984-2010 en millions de tonnes nettes nettes.	22
Figure 10: Répartition modale du trafic marchandises transalpin via la Suisse 1984-2010 en %	23
Figure 11: Trafic marchandises transalpin 1980-2010 dans l'arc Alpin intérieur entre le Mont-Cenis/Fréjus (F) et le Brenner (A)	24
Figure 12: Evolution prévue du trafic marchandises transalpin par la route pour l'année 2011	26
Figure 13: Evolution prévue du trafic marchandises transalpin par le rail pour l'année 2011	27
Figure 14: Evolution prévue de la répartition modale pour l'année 2011	28
Figure 15: Evolution du trafic selon l'ancien et le nouveau régime. Source : Ecoplan/Infras 2011, propres calculs.....	29
Figure 16: Evolution du PIB réel 2006-2011. Variations en % par rapport à l'année précédente.	31
Figure 17: Taux de variation du volume du commerce extérieur (en valeur) 2006-2010	32
Figure 18: Evolution du taux de change CHF/EUR.....	33
Figure 19: Indice des prix à la production pour le trafic marchandises (OFS). Avril 2008=100.....	34
Figure 20: Indice des prix à la production pour le trafic marchandises par le rail (OFS). Avril 2008=100.	34
Figure 21: Indice des prix à la production dans le transport de marchandises. Afin de faciliter la comparaison avec l'indice suisse (état à avril 2008=100), l'indice a été rééchélonné au 2 trimestre 2008 (indice d'origine DESTATIS 2006=100).	35
Figure 22: Evolution du prix du diesel en Europe entre 2008 et 2011 (conversion en francs suisses au cours moyen de chaque mois)	37
Figure 23: Part du trafic lourd dans le trafic total et dans les immissions de NO ₂ à Erstfeld en 2009 .	43
Figure 24: Evolution des immissions de NO ₂ de 2003 à 2010. La ligne pointillée signale la valeur limite fixée par l'OPair (30 µg/m ³).....	44
Figure 25: Evolution des immissions de PM ₁₀ de 2003 à 2010. La ligne pointillée signale la valeur limite fixée par l'OPair (30 µg/m ³).....	44
Figure 26: Niveau sonore le long des autoroutes A2 et A13 de 2004 à 2010	45
Figure 27: Part du trafic lourd dans les émissions sonores	46
Figure 28: émissions sonores à Steinen (axe du Saint-Gothard) et Wichtrach (axe du Loetschberg) de 2003 à 2010	47

Figure 29: Evolution des émissions sonores des trains de voyageurs et de marchandises à la station de Steinen (SZ) de 2003 à 2010.	48
Figure 30: Prévalence du bruit ferroviaire et autoroutier sur la section Erstfeld – Bellinzona	49
Figure 31: Emissions de CO ₂ d'un train semi-remorque >34-40 t EURO 5 (SCR) sur autoroute en fonction du profil de la chaussée et de la charge transportée par le véhicule. Source : HBEFA 3.1.	53
Figure 32: Effets de la politique de transfert menée jusqu'ici sur les émissions de trafic routier en 2010. <i>Remarque</i> : émissions des polluants atmosphériques NO _x et PM10 en tonnes, émissions de CO ₂ en milliers de tonnes.	54
Figure 33: Evolution du nombre des envois en matière de trafic transalpin de 2002 à 2010	70
Figure 34: Evolution de la ponctualité dans le trafic transalpin 2008-2010 Source : résultats des relevés effectués régulièrement chez les opérateurs du TC (chaque trimestre, relevé spécifique à chaque relation).	75
Figure 35: Utilisation des capacités sur l'axe du Saint-Gothard 2009-2010 Capacités : sillons pour le trafic marchandises transalpin de frontière à frontière (soit Bâle – Chiasso/Luino). ...	85
Figure 36: Utilisation des capacités sur l'axe du Loetschberg-Simplon 2009-2010 Capacités : sillons pour le trafic marchandises transalpin de frontière à frontière (soit Bâle – Domodossola).....	85
Figure 37: Utilisation des capacités les jours de pointe (jeudi) sur l'axe du Saint-Gothard 2009-2010. Capacités: sillons pour le trafic marchandises transalpin de frontière à frontière (soit Bâle – Chiasso/Luino).....	86
Figure 38: Utilisation des capacités les jours de pointe (jeudi) sur l'axe du Loetschberg-Simplon 2009-2010. Capacités: sillons pour le trafic marchandises transalpin de frontière à frontière (soit Bâle – Domodossola).	87
Figure 39: Effets de productivité et de coûts dus à la mise en exploitation des tunnels de base du Saint-Gothard et du Ceneri.....	113

Répertoire des tableaux :

Tableau 1: Nombre de courses transalpines via la Suisse, par passage	12
Tableau 2: Parts des passages alpins dans le transport de marchandises par la route	12
Tableau 3: Part des courses de transit et de trafic intérieur import/export sur l'ensemble des courses transalpines	15
Tableau 4: Part du TWC, du TCNA et de la CR dans le trafic marchandises ferroviaire en Suisse 2000-2010.....	19
Tableau 5: Part du trafic intérieur import/export et du transit dans le trafic marchandises ferroviaire en Suisse 2000-2010.....	20
Tableau 6: Comparaison par axe du trafic marchandises ferroviaire à travers les Alpes. Valeurs en millions de tonnes nettes nettes.	21
Tableau 7: Quantités de marchandises transportées via les passages alpins en millions de tonnes nettes nettes.	21
Tableau 8: Répartition modale du trafic marchandises transalpin 2000-2010.....	22
Tableau 9: Evolution du trafic marchandises transalpin sur la route et sur le rail au 1 ^{er} semestre 2011	25
Tableau 10: Prestations de transport en matière de trafic routier de marchandises à travers les Alpes, évaluation sur la foi des chiffres de transport de 2010 et des distances moyennes en matière de trafic transalpin obtenus dans le cadre de la collecte de données sur le trafic marchandises transalpin en 2009.....	52
Tableau 11: Aperçu des instruments et des mesures de transfert	55
Tableau 12: Taux actuellement en vigueur pour la RPLP, révision de la RPLP du 1 ^{er} janvier 2008....	59
Tableau 13: Parts de marché dans le trafic transalpin de marchandises (parts dans les tonnes nettes nettes).....	63
Tableau 14: Fonds fédéraux destinés aux mesures de transfert 2009-2011	66
Tableau 15: Planification financière TC 2011-2015	67
Tableau 16: Taux maximaux d'indemnisation en euro par envoi et par train en fonction des régions d'indemnisation, de 2008 à 2011.....	68
Tableau 17: Capacités des terminaux cofinancés par la Confédération à l'étranger (état de 2010). ...	77
Tableau 18: Capacités des terminaux cofinancés par la Confédération en Suisse (état de 2009/2010).	78
Tableau 19: Système du prix du sillon, calcul comparatif 2012-2013.....	83
Tableau 20 : Vue d'ensemble des capacités des sillons sur les axes nord-sud pour ce qui est du trafic marchandises transalpin (de frontière à frontière).....	84
Tableau 21: péage par km pour véhicules ou combinaisons de véhicules jusqu'à 3 essieux. FP=filtre à particules.	106
Tableau 22: péage par km pour véhicules ou combinaisons de véhicules avec 4 essieux ou plus. FP=filtre à particules.	106
Tableau 23: péage sur les autoroutes et semi-autoroutes en Autriche (état 01.01.2011).....	106
Tableau 24: péage au Brenner (état 01.01.2011).....	107
Tableau 25: Redevance de passage aux tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus. Etat: 1.1.2010.	108
Tableau 26 : comparaison des conditions-cadre de la RPLP dans la Constitution fédérale/LRPL et dans l'accord bilatéral sur les transports terrestres.....	124
Tableau 27 : Relations transalpines en TCNA, état février 2011.....	143
Tableau 28 : Relations transalpines en transport combiné accompagné (CR), état février 2011.	143

Liste des relations de trafic marchandises transalpin commandées en 2011

Répertoire des opérateurs de transport combiné (TC) transalpin avec lesquels la Confédération a signé pour 2011 une convention de commande et indemnisation de trains et d'envois.

Opérateur :	N° de Relation : rel :		Trains commandés :	Envois commandés
ACTS AG	259	Hüntwangen – Lugano Veduggio	415	6'225
Ambrogio Trasporti SpA	95	Muizen – Gallarate	660	21'780
Ambrogio Trasporti SpA	18	Neuss – Gallarate	467	15'411
Hangartner Terminal AG	64	Basel Weil – Domodossola II	482	11'350
Hangartner Terminal AG	102	Karlsruhe – Domodossola II	480	12'930
Hangartner Terminal AG	101	Rostock – Domodossola II	482	8'940
Hupac Intermodal SA	41	Aarau – Stabio	666	12'889
Hupac Intermodal SA	33	Antwerpen (Basel) – Busto	1'534	54'109
Hupac Intermodal SA	29	Basel W./Aarau/Birrfeld – Busto	512	14'444
Hupac Intermodal SA	172	Basel/Aarau – Chiasso/Stabio	594	14'493
Hupac Intermodal SA	27	Duisburg – Busto	482	14'790
Hupac Intermodal SA	96	Duisburg – Novara	250	3'732
Hupac Intermodal SA	173	Genk – Busto	438	13'621
Hupac Intermodal SA	26	Hamburg / Hannover – Busto	622	18'664
Hupac Intermodal SA	14	Köln – Busto	1'866	61'132
Hupac Intermodal SA	204	Lübeck – Novara	298	5'462
Hupac Intermodal SA	23	Mannheim / Ludwigshafen – Busto	2'164	72'114
Hupac Intermodal SA	31	Rotterdam RSC – Novara	2'358	76'059
Hupac Intermodal SA	332	Singen – Busto	494	10'586
Hupac Intermodal SA	25	Singen – Milano	1'534	42'281
Hupac Intermodal SA	28	Taulov – Busto	1'010	30'909
Hupac Intermodal SA	69	Zeebrugge – Desio	584	16'023
Kombiverkehr	342	Bremen – Novara	218	5'886
Kombiverkehr	276	Wuppertal – Piacenza	440	11'440
LKW Walter	284	Genk – Novara	566	16'414
LKW Walter	351	Köln Niehl – Novara	210	6'090
LKW Walter	320	Kornwestheim – Novara	160	4'640
railCare AG	158	Weil – Bodio/Cadenazzo	198	3'761
TX Logistik AG	238	Herne – Melzo	518	15'540
Bulkhaul LTD	323	Zeebrugge/Muizen – Melzo	198	7'920
Cemat SpA	339	Bazancourt – Jesi	96	3'090
Cemat SpA	338	Bazancourt – Lugo	26	858
Cemat SpA	224	Bettembourg – Lodi	148	4'331
Cemat SpA	350	Mannheim – Milano Segrate	256	8'192
Cemat SpA	303	Paris Gennevilliers – Novara	468	14'976
Cemat SpA	294	Zeebrugge/Ostende – Milano Segrate	276	8'004
DB Schenker	299	Hams Hall – Novara	292	8'078
DB Schenker	335	Hams Hall – Padova	168	4'704
DFDS Logistics	357	Hams Hall – Novara	236	6'372
ERS Railways B.V.	61	Rotterdam RSC – Padova	364	10'919
ERS Railways B.V.	60	Rotterdam RSC – Melzo	1'056	31'682
ERS Railways B.V.	329	Venlo – Melzo	436	13'082
Ewals Cargo Care N.V.	243	Antwerpen/Meerhout – Novara	480	16'320

Opérateur :	N° de rel :	Relation :	Trains commandés :	Envois commandés
Ewals Cargo Care N.V.	237	Duisburg – Domodossola/Novara	280	9'520
Ewals Cargo Care N.V.	142	Genk – Novara	702	24'480
G.T.S. S.p.A. General Transport Service	353	Rotterdam RSC – Bologna	305	10'065
G.T.S. S.p.A. General Transport Service	302	Valenton – Piacenza	288	9'504
G.T.S. S.p.A. General Transport Service	336	Zeebrugge – Bologna	305	10'065
G.T.S. S.p.A. General Transport Service	208	Zeebrugge – Piacenza	506	16'698
Inter Ferry Boats nv	288	Antwerpen – Novara	360	11'520
Inter Ferry Boats nv	290	Charleroi – Tavazzano	90	3'600
Inter Ferry Boats nv	341	Dourges – Milano Segrate	180	4'896
Inter Ferry Boats nv	291	Genk/Antwerpen – Novara	352	10'560
Inter Ferry Boats nv	293	Liège – Milano	360	13'680
Inter Ferry Boats nv	280	Ronet – Milano	360	11'373
Inter Ferry Boats nv	279	Ronet – Torino	270	7'020
Inter Ferry Boats nv	358	Zeebrugge – Milano (P400 ; via D)	484	18'392
Inter Ferry Boats nv	282	Zeebrugge – Milano Segrate (via F)	270	8'370
Inter Ferry Boats nv	283	Zeebrugge – Novara	270	9'180
Italcontainer	334	Bönen – Pomezia	294	7'476
Italcontainer	354	Widnes – Pomezia	196	4'680
Nordossola	337	Köln – Domodossola	490	12'485
P&O Ferrymasters LTD	298	Muizen – Novara/Brindisi	286	9'724
Shuttlewise BV	240	Rotterdam/Venlo – Mortara	416	14'284
TTS Belgium S.A.	333	Liège – Piacenza	256	7'680
Total			32'522	975'495

Tableau 27: Relations transalpines en TCNA, état février 2011.

Opérateur :	N° de rel :	Relation :	Trains commandés :	Envois commandés
RAIpin AG	78	Freiburg i.Br. – Novara	5'588	91'769
RAIpin AG	83	Basel – Lugano Veduggio	484	10'523
Total			6'072	102'292

Tableau 28: Relations transalpines en transport combiné accompagné (CR), état février 2011.