



OFT centre de compétences Données du transport de marchandises

---

# Transport transalpin de marchandises en Suisse

## Indices 2014 et interprétation de l'évolution

---

Avril 2015



Autoroute A2 au sud d'Amsteg. Photo: OFT (src)

# Table des matières

|                                                                                                                                                   |           |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>Table des matières .....</b>                                                                                                                   | <b>2</b>  |
| <b>Remarque préliminaire .....</b>                                                                                                                | <b>3</b>  |
| <b>1 Evolution du trafic transalpin .....</b>                                                                                                     | <b>4</b>  |
| 1.1 <i>Trafic routier de marchandises .....</i>                                                                                                   | 4         |
| 1.2 <i>Fret ferroviaire .....</i>                                                                                                                 | 5         |
| 1.3 <i>Evolution économique et activités commerciales en tant que principal facteur d'influence du transport transalpin de marchandises .....</i> | 7         |
| 1.4 <i>Trafic total et répartition modale .....</i>                                                                                               | 9         |
| <b>2 Suivi environnemental (pollution atmosphérique) .....</b>                                                                                    | <b>11</b> |
| <b>Annexe.....</b>                                                                                                                                | <b>13</b> |
| <i>Complément d'informations sur le fret ferroviaire transalpin.....</i>                                                                          | 13        |
| Taux d'utilisation des capacités en fret ferroviaire .....                                                                                        | 13        |
| Suivi de la qualité .....                                                                                                                         | 16        |

## Remarque préliminaire

Dans le présent rapport semestriel, les chiffres relatifs au nombre de courses se basent pour la première fois sur les données des stations de contrôle RPLP aux passages alpins suisses. Ces données sont mieux appropriées à l'établissement de rapports que les chiffres du Comptage suisse automatique de la circulation routière (CSACR) utilisés jusqu'ici. Tous les chiffres relatifs aux années 2013 et 2014 relèvent de la nouvelle méthode de recensement (stations de contrôle RPLP). Les chiffres relatifs aux années précédentes (jusqu'à et y compris 2012) ont été recensés selon l'ancienne méthode CSACR.

Les chiffres CSACR utilisés jusqu'ici proviennent d'un dense réseau de balises à induction placées dans les voies de circulation, qui enregistrent le passage des véhicules des trafics voyageurs et marchandises. Lorsqu'un véhicule franchit le point de mesure, il modifie de manière caractéristique le champ magnétique généré par les balises, ce qui permet d'en déduire la catégorie de véhicule. Les balises à induction sont utilisées depuis longtemps en Suisse comme à l'étranger ; outre le fait d'être fiables et de ne pas exiger d'entretien, elles se caractérisent aussi par leur aptitude à distinguer un grand nombre de catégories de véhicules des trafics voyageurs et marchandises.

Lors de l'introduction de la RPLP, le réseau routier a été complété par des stations de contrôle automatique. Ces stations destinées en premier lieu à la perception de la RPLP peuvent également servir à des fins de statistique des transports.

La comparaison des données recensées par les balises CSACR avec celles des stations de contrôle RPLP a révélé des différences. Celles-ci s'expliquent par le nombre croissant de nouvelles catégories de véhicules (notamment de grands véhicules de tourisme tels que les camping-cars), d'où une attribution des véhicules « non marchandises » et de certaines fourgonnettes aux catégories de camions, de trains routiers ou de semi-remorques. Il en résulte un nombre exagéré de courses transalpines de poids lourds en trafic marchandises. Simultanément, la part de trains semi-remorques est sous-estimée tandis que les parts de camions et de trains routiers sont surestimées. Les stations de contrôle RPLP fournissent en revanche des résultats univoques. Leurs données aboutissent à des valeurs annuelles nettement plus précises concernant le trafic marchandises à travers les Alpes. Dès lors, les rapports semestriels refléteront désormais avec encore plus de précision la situation du fret routier transalpin.

# 1 Evolution du trafic transalpin

## Vue d'ensemble

| Nombre (en milliers)<br>Véhicules marchandises lourds | 2014                     |       |                         |       | 2013  | 2014  |       |
|-------------------------------------------------------|--------------------------|-------|-------------------------|-------|-------|-------|-------|
|                                                       | 1 <sup>er</sup> semestre |       | 2 <sup>e</sup> semestre |       |       |       |       |
|                                                       | Total                    | (+/-) | Total                   | (+/-) |       |       |       |
| CH (total)                                            | 525                      | -0.4% | 508                     | -2.7% | 1'049 | 1'033 | -1.6% |
| Saint-Gothard                                         | 390                      | +0.8% | 369                     | -3.0% | 766   | 758   | -1.1% |
| San Bernardino                                        | 74                       | -5.1% | 77                      | -1.2% | 156   | 151   | -3.1% |
| Simplon                                               | 37                       | -1.7% | 40                      | -0.7% | 78    | 77    | -1.2% |
| Grand-Saint-Bernard                                   | 24                       | -3.7% | 22                      | -6.4% | 48    | 45    | -5.0% |
| Total CH (trains-routiers, semi-                      | 480                      | +0.8% | 460                     | -1.5% | 943   | 940   | -0.3% |
| Brenner (trains routiers, semi-                       | 936                      | +7.2% | 922                     | +3.9% | 1'760 | 1'858 | +5.6% |

| Par type de transport<br>(chiffres en milliers de<br>tonnes nettes) | 2014                     |         |                         |         | 2013   | 2014   |         |
|---------------------------------------------------------------------|--------------------------|---------|-------------------------|---------|--------|--------|---------|
|                                                                     | 1 <sup>er</sup> semestre |         | 2 <sup>e</sup> semestre |         |        |        |         |
|                                                                     | Total                    | (+/-)   | Total                   | (+/-)   |        |        |         |
| Total CH route et rail                                              | 19 876                   | +3.6 %  | 18 838                  | +0.4 %  | 37 963 | 38 714 | +2.0 %  |
| Route CH                                                            | 6 464                    | +0.3 %  | 6 202                   | -2.2 %  | 12 788 | 12 665 | -1.0 %  |
| Rail CH                                                             | 13 412                   | +5.2 %  | 12 637                  | +1.7 %  | 25 175 | 26 049 | +3.5 %  |
| TWC Saint-Gothard                                                   | 2 821                    | +19.3 % | 2 630                   | +15.4 % | 4 643  | 5 451  | +17.4 % |
| TWC Simplon                                                         | 926                      | -20.4 % | 904                     | -21.1 % | 2 308  | 1 830  | -20.7 % |
| TWC total                                                           | 3 747                    | +6.2 %  | 3 534                   | +3.2 %  | 6 952  | 7 280  | +4.7 %  |
| TCNA Saint-Gothard                                                  | 5 072                    | -0.6 %  | 4 884                   | -4.9 %  | 10 237 | 9 956  | -2.7 %  |
| TCNA Simplon                                                        | 3 608                    | +15.1 % | 3 313                   | +11.9 % | 6 096  | 6 921  | +13.5 % |
| TCNA total                                                          | 8 680                    | +5.4 %  | 8 197                   | +1.2 %  | 16 333 | 16 877 | +3.3 %  |
| CR Saint-Gothard                                                    | 92                       | +9.3 %  | 88                      | +8.6 %  | 165    | 179    | +9.0 %  |
| CR Simplon                                                          | 894                      | -0.5 %  | 818                     | -1.1 %  | 1 726  | 1 712  | -0.8 %  |
| CR total                                                            | 986                      | +0.3 %  | 906                     | -0.3 %  | 1 890  | 1 891  | +0.0 %  |

Légende véhicules marchandises lourds = véhicules > 3,5 t

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

**Tableau 1:** évolution du nombre de courses de camions à travers les Alpes suisses et volume de transport transalpin sur la route et sur le rail en 2014, comparaison avec l'année précédente.

## 1.1 Trafic routier de marchandises

- Sur l'ensemble de l'année 2014, le nombre de courses de camions à travers les Alpes a baissé de 1,6 % par rapport à 2013 pour atteindre 1,033 million (-16 000 courses). Ce chiffre est inférieur au nombre de courses recensées il y a 20 ans, la dernière fois que l'on a enregistré aussi peu de courses de poids lourds. Si le nombre total de courses recensé en 2014 est inférieur de un cinquième (-19,9 %) à celui de l'année 2000 (année de référence), il dépasse encore de 383 000 la valeur-cible fixée par la loi sur le transfert du transport de marchandises (LTTM ; RS 750.1), à atteindre d'ici à 2018.
- Au cours du 2<sup>e</sup> semestre de 2014, le nombre de poids lourds en trafic transalpin suisse a baissé de 2,7 % par rapport au même semestre de l'année précédente pour atteindre 508 000 courses, soit 17'000 véhicules de moins qu'au 1<sup>er</sup> semestre de 2014. Par rapport au 1<sup>er</sup> semestre de 2014, le recul s'est légèrement accentué au cours du 2<sup>e</sup> semestre.
- Aucun événement majeur n'a marqué le trafic routier de marchandises au cours du 2<sup>e</sup> semestre de 2014.
- La stagnation du trafic routier de marchandises s'explique d'abord par une conjoncture morose dont l'Italie peine à émerger. La courbe de la récession s'est infléchi depuis le 2<sup>e</sup> semestre de

2013 (Figure 1), mais le PIB était encore en baisse au cours du 1<sup>er</sup> semestre de 2014. Simultanément, l'augmentation des volumes de fret par chemin de fer laisse conclure à un transfert de la route au rail.

- Au Brenner, contrairement à la situation aux passages alpins suisses, le nombre de courses a subi une nette augmentation en 2014 (+5,6 %). Cette hausse est au moins partiellement due à des circonstances spéciales en 2013, lorsque les conditions météorologiques au 1<sup>er</sup> semestre ont entraîné la fermeture, parfois sur plusieurs jours, de certains tronçons. Les passages alpins français ne suivent pas cette évolution : ils ne font état que d'augmentations très légères en 2014, de 0,8 % au Mont-Blanc et de 0,5 % au Fréjus. Ici aussi, cela s'explique par la faible évolution conjoncturelle en France et en Italie.
- Le recul du trafic aux passages alpins suisses varie d'un itinéraire à l'autre. Le trafic n'a baissé que de 1,1 % au Saint-Gothard, le principal passage (73 % de toutes les courses). Le recul est plus net au San Bernardino, le deuxième passage le plus important, qui affiche -3,1 %. Au Simplon, le nombre de passages n'a reculé que de très peu (-1,2 %) tandis que la baisse enregistrée au Grand-Saint-Bernard est de 5,0 %.
- Le volume de transport routier en tonnes a reculé un peu plus que le nombre de courses transalpines (-1,0 % contre -1,6 %). Cette différence s'explique par un léger report des trains semi-remorques vers les trains routiers et les camions, dont le taux d'utilisation est moins élevé. La charge moyenne des véhicules ayant traversé les Alpes suisses en 2014 est de 11,4 t par véhicule et n'a pour ainsi dire pas changé par rapport à 2013.

## 1.2 Fret ferroviaire

- Le volume de transport en fret ferroviaire transalpin poursuit sa croissance qui a atteint 3,5 % en 2014. Cette valeur équivaut à 0,9 million de tonnes de plus qu'en 2013. Au total, 26 millions de tonnes ont franchi les deux passages alpins en 2014. La croissance observée depuis 2012 se poursuit donc aussi en 2014, quoique plus faiblement.
- Au cours du 2<sup>e</sup> semestre de 2014, la croissance du fret ferroviaire a toutefois passablement faibli par rapport au 1<sup>er</sup> semestre (+1,7 % par rapport à +5,2 %). Cette évolution est similaire à celle du fret routier et résulte de la faible évolution conjoncturelle en Italie.
- La croissance se répartit sur les deux passages alpins ferroviaires. Au Saint-Gothard, le volume du trafic a cependant augmenté plus fortement (+5,8 %) qu'au Simplon (+4,5 %). Le Saint-Gothard absorbe 60 % de l'ensemble du fret ferroviaire transalpin suisse.
- Notamment au cours du 4<sup>e</sup> trimestre, de nombreux événements ont compliqué les conditions de production du fret ferroviaire. Ainsi les travaux d'assainissement dus à deux glissements de terrain (survenus les 12 et 15 novembre 2014) entre Stresa et Belgirate en Italie ont nécessité la fermeture partielle des voies, des restrictions de vitesse et l'annulation de sillons ordinaires. Par ailleurs, une grève générale en Belgique ainsi que d'autres grèves en Belgique et en Allemagne ont entravé le trafic ferroviaire.
- Tous les secteurs ferroviaires ont profité de la croissance. Comme en 2013, le transport par wagons complets (TWC) reste le secteur dont la croissance est la plus forte par rapport à l'année précédente (en l'occurrence +4,7 %). Le transport combiné non accompagné (TCNA) a crû de 3,3 %. Le volume de transport de la chaussée roulante est resté stable par rapport à 2013.
- Comme en 2013, on note également en 2014 un report du TCNA vers le Simplon (croissance de +13,5 % au Simplon contre un léger recul de -2,7 % au Saint-Gothard) et un report du TWC du

Simplon au Saint-Gothard. Le TWC fait état d'une très nette croissance en 2014 au Saint-Gothard (+17,4 %) et d'une baisse de 20,7 % au Simplon. Cette évolution s'explique principalement par la poursuite des transferts de parts de marché des opérateurs de traction et des modèles de production afférents.

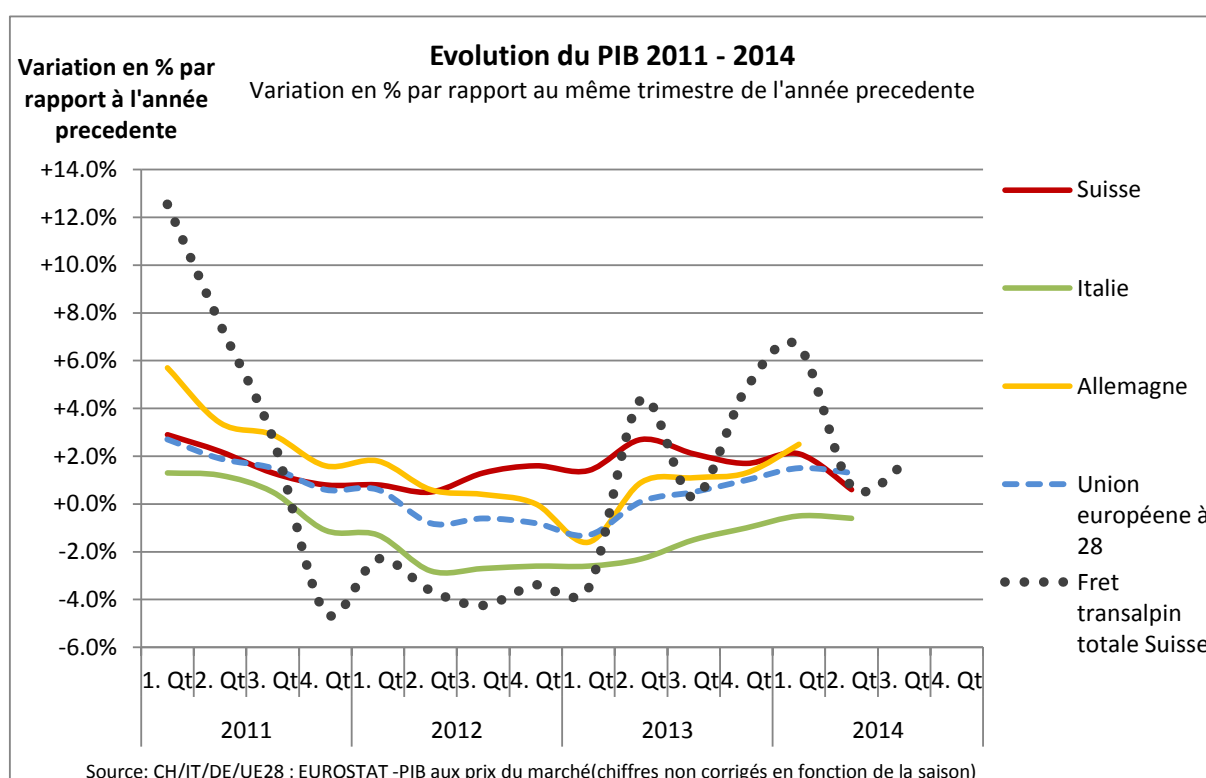
- En 2014, la chaussée roulante a acheminé 109 900 poids lourds à travers les Alpes, soit quelque 1300 véhicules de plus que l'année précédente.
- Dans l'ensemble, la part de TCNA au trafic transalpin total a augmenté de 1 point de pour-cent pour atteindre 43,7 %, celle du TWC a augmenté de 0,6 point de pour-cent pour atteindre 18,9 %, tandis que la part de la chaussée roulante est restée stable avec 5,0 %. 883 000 envois ont été acheminés en TCNA transalpin, soit 30 000 de plus qu'en 2013.
- Les parts de marché du transport transalpin de marchandises ont beaucoup changé depuis que DB Schenker Rail a confié les prestations de traction pour la section suisse de ses transports en transit à CFF Cargo (précédemment BLS Cargo) lors du changement d'horaire 2013/14. Ainsi, CFF Cargo International est leader du marché avec une part de 29,2 % (+0,8 point de pour-cent), talonnée de près par CFF Cargo dont la part s'élève à 28,9 % (+15,3 points de pour-cent). Ensemble, ces deux entreprises de transport ferroviaire (ETF) couvrent plus de 58 % du marché du fret ferroviaire à travers les Alpes. BLS Cargo a dû accuser une perte de 15,1 points de pour-cent de ses parts de marché, qui atteignent désormais 24,4 %. Avec une part de marché de 13,9 %, Crossrail s'établit comme le principal acteur privé. Les parts de marché et leur répartition entre les ETF de petite envergure sont faibles.

| Part de marché en<br>% de tonnes nettes-<br>nettes | 2013       |         |        | 2014       |         |       | Variation<br>(en points de %) |
|----------------------------------------------------|------------|---------|--------|------------|---------|-------|-------------------------------|
|                                                    | St-Gothard | Simplon | Total  | St-Gothard | Simplon | Total | Total 2013-<br>2014           |
| CFF Cargo Inter-<br>national                       | 42.2 %     | 8.0 %   | 28.5 % | 43.3%      | 8.3%    | 29.2% | +0.7%                         |
| CFF Cargo                                          | 17.6 %     | 7.5 %   | 13.6 % | 36.6%      | 17.4%   | 28.9% | +15.3%                        |
| BLS Cargo                                          | 25.6 %     | 60.1 %  | 39.5 % | 7.5%       | 49.7%   | 24.4% | -15.1%                        |
| Crossrail                                          | 5.5 %      | 24.3 %  | 13.1 % | 6.6%       | 24.7%   | 13.9% | +0.8%                         |
| Transalpin                                         | 3.3 %      | 0.0 %   | 2.0 %  | 3.2%       | 0.0%    | 1.9%  | -0.0%                         |
| DB Schenker CH                                     | 2.4 %      | 0.0 %   | 1.4 %  | 2.1%       | 0.0%    | 1.2%  | -0.2%                         |
| Railcare                                           | 0.7 %      | 0.0 %   | 0.4 %  | 0.7%       | 0.0%    | 0.4%  | +0.0%                         |
| TX Logistik                                        | 2.7 %      | 0.0 %   | 1.6 %  | 0.0%       | 0.0%    | 0.0%  | -1.6%                         |

**Tableau 2** : parts de marché du trafic marchandises transalpin en % (parts de tonnes nettes-nettes, valeurs arrondies à un chiffre après la virgule).

### 1.3 Evolution économique et activités commerciales en tant que principal facteur d'influence du transport transalpin de marchandises

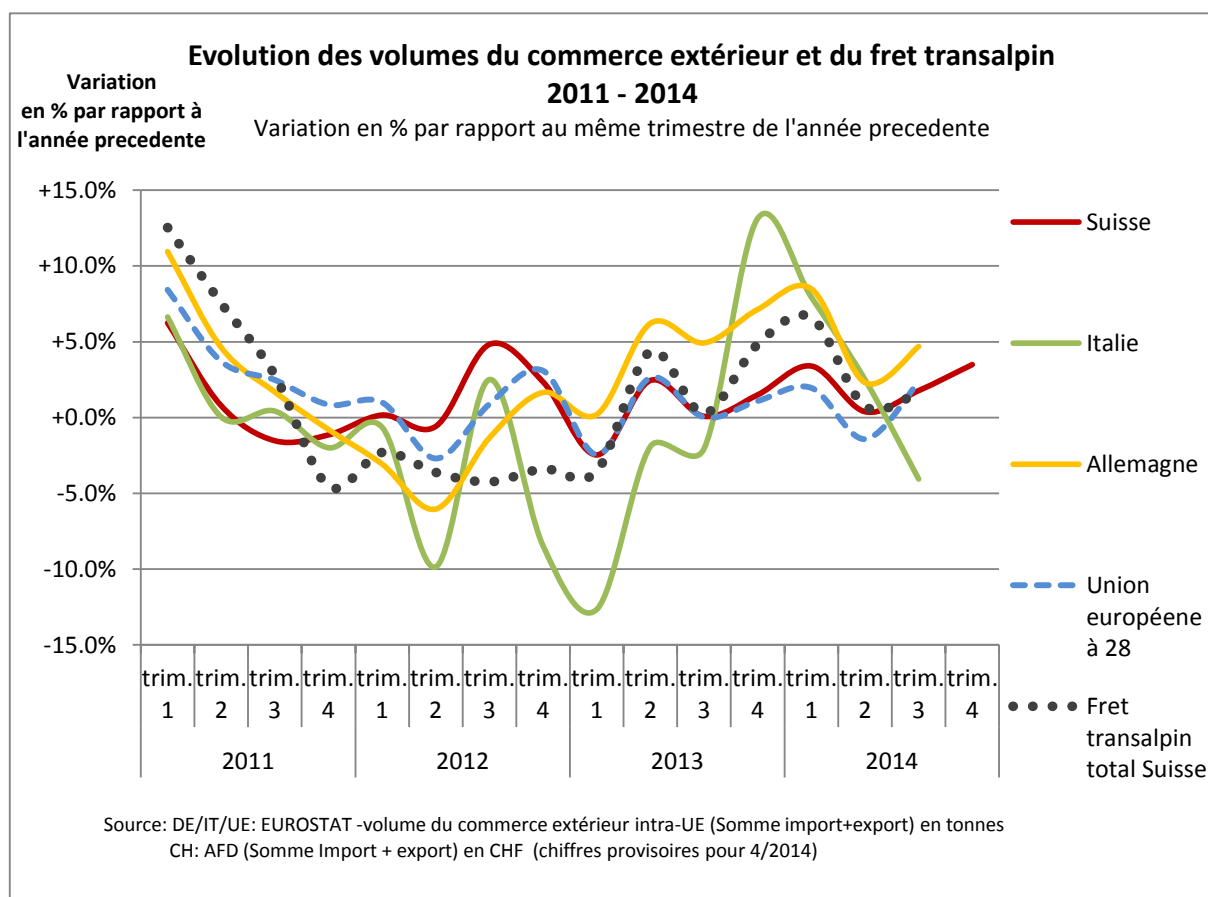
- Le développement économique au niveau européen, ou plutôt sa stagnation et la baisse du PIB en Italie depuis le 4<sup>e</sup> trimestre de 2011, est le principal facteur influant sur l'évolution du trafic marchandises à travers les Alpes suisses.<sup>1</sup> Même si une légère hausse s'est profilée au 2<sup>e</sup> semestre de 2012 et en 2013, la récession s'est poursuivie en 2014 en Italie (-1,9 % en moyenne annuelle) et le PIB s'est affaibli au 2<sup>e</sup> trimestre de 2014 par rapport à l'année précédente. L'UE affiche un taux de croissance positif depuis le 2<sup>e</sup> trimestre de 2013. La figure ci-après indique l'évolution par trimestre du PIB depuis 2011 :



**Figure 1:** évolution du PIB de 2011 au 4<sup>e</sup> trimestre de 2014, variation en % par rapport au trimestre correspondant de l'année précédente.

- Les activités de commerce extérieur sont également étroitement liées à l'évolution économique. Comme une grande part du trafic transalpin en Suisse est constituée de transports en provenance et à destination de l'Italie, l'évolution du commerce au sein de l'UE avec l'Italie et l'évolution du trafic marchandises à travers les Alpes sont en corrélation directe. La figure ci-après illustre l'évolution du volume du commerce extérieur de la Suisse, de l'Allemagne, de l'Italie et de l'UE ainsi que l'évolution du volume en tonnes du trafic marchandises transalpin en Suisse, tous modes de transport confondus (ligne pointillée).

<sup>1</sup> Source de tous les chiffres relatifs au PIB : EUROSTAT, PIB aux prix du marché (chiffres trimestriels non corrigés des variations saisonnières)

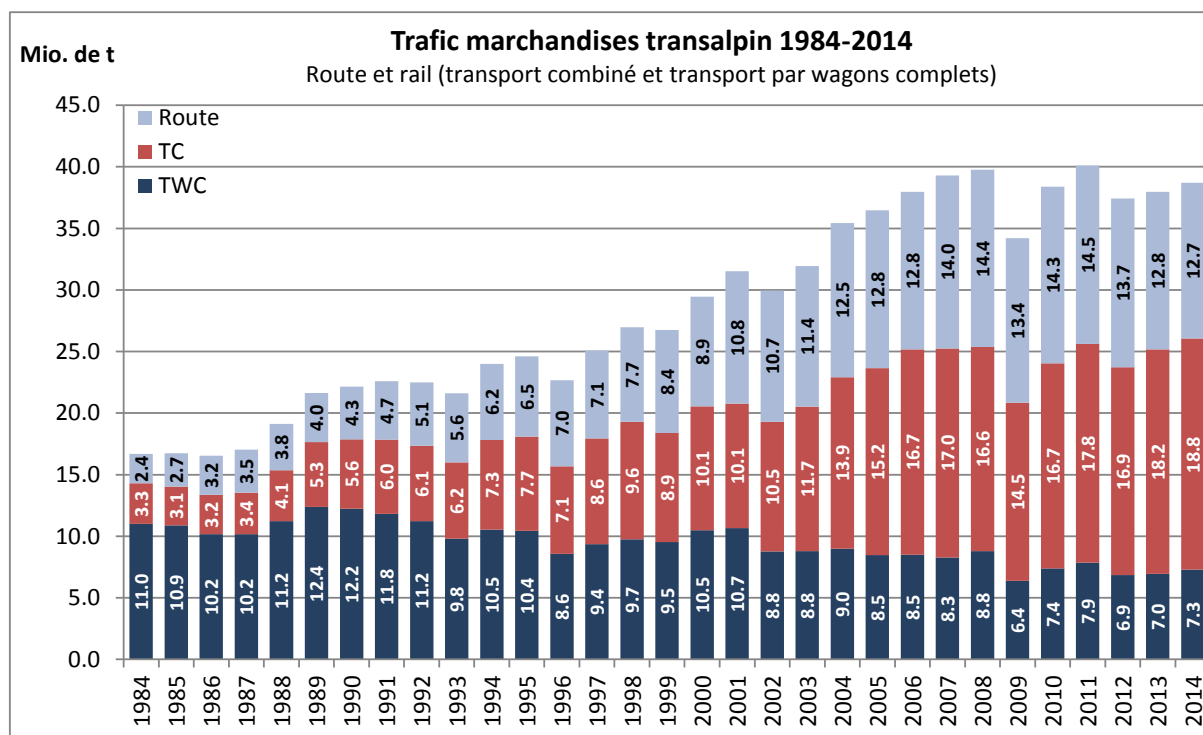


**Figure 2:** corrélation entre l'évolution du commerce extérieur (volumes) des principaux pays d'origine et de destination en trafic transalpin et le volume de transport global en trafic transalpin suisse. Les données des Etats-membres de l'UE pour le 4<sup>e</sup> trimestre ne sont pas encore complètes (état : 19 mars 2015).

- La Figure 2 montre clairement la corrélation des activités de commerce extérieur et du volume de transport en trafic transalpin de marchandises.
- Après avoir reculé en 2011 et en 2012, le commerce extérieur s'est stabilisé en 2013. L'année 2014 affiche une reprise, marquée d'une stagnation au 2<sup>e</sup> trimestre.
- Les fluctuations du volume total de transport, en tonnes, du trafic marchandises à travers les Alpes suisses résultent directement de l'évolution du commerce extérieur, qui n'affiche pas non plus de croissance notable.



## 1.4 Trafic total et répartition modale

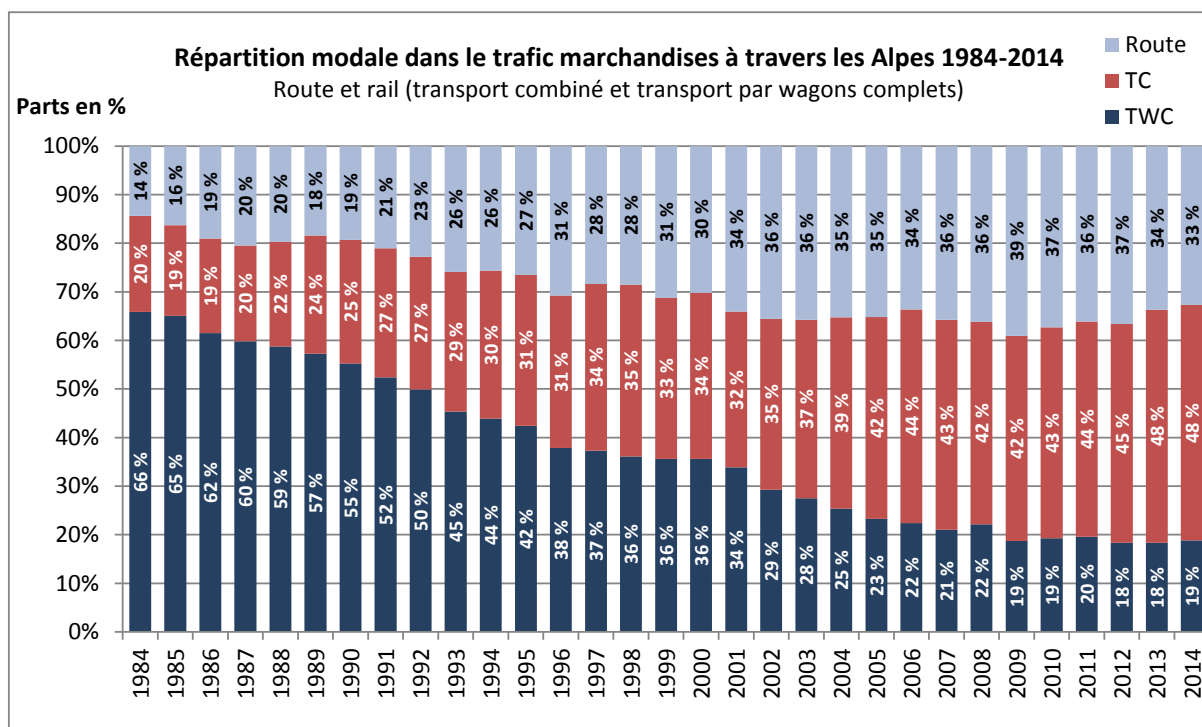


**Figure 3:** évolution du trafic marchandises transalpin 1984 – 2014<sup>2</sup>.

- Au total en 2014, 38,7 millions de tonnes de marchandises ont franchi les Alpes suisses, soit 2,0 % de plus qu'en 2013. Au 1<sup>er</sup> semestre de 2014, le taux de croissance était nettement plus élevé (+3,6 %) que celui du 2<sup>e</sup> semestre (+0,4 %).
- Comme déjà observé en 2013, les prestataires de fret ferroviaire ont pu augmenter leur part de marché et acquérir des volumes de transport additionnels malgré une conjoncture défavorable. Les acteurs du marché ferroviaire restent confrontés à une vive concurrence, liée à une forte pression des prix et à une baisse du prix du diesel en trafic routier. Malgré tout, ils ont été en mesure de s'affirmer sur le marché tout au long de 2014, sans doute aussi grâce à la concurrence intramodale au sein de la branche du fret ferroviaire qui a contribué à des offres compétitives.
- Par ailleurs, la haute disponibilité du mode de transport « Rail » pour traverser la Suisse a aussi contribué en 2014 à stabiliser la confiance du marché envers les offres de fret ferroviaire.

<sup>2</sup> Le graphique tient compte du changement de méthode uniquement pour les années 2013 et 2014. Les valeurs seront adaptées rétroactivement pour les années jusqu'au précédent recensement principal une fois que les données définitives du recensement principal du trafic marchandises transalpin seront disponibles.

- Au total, la part du rail en trafic transalpin de marchandises en Suisse s'est élevée à 67,3 % en 2014, ce qui correspond à une augmentation de 1 point de pour-cent par rapport à 2013 ; c'est la part du rail la plus élevée depuis l'introduction de la RPLP et l'augmentation de la limite de poids en 2001.



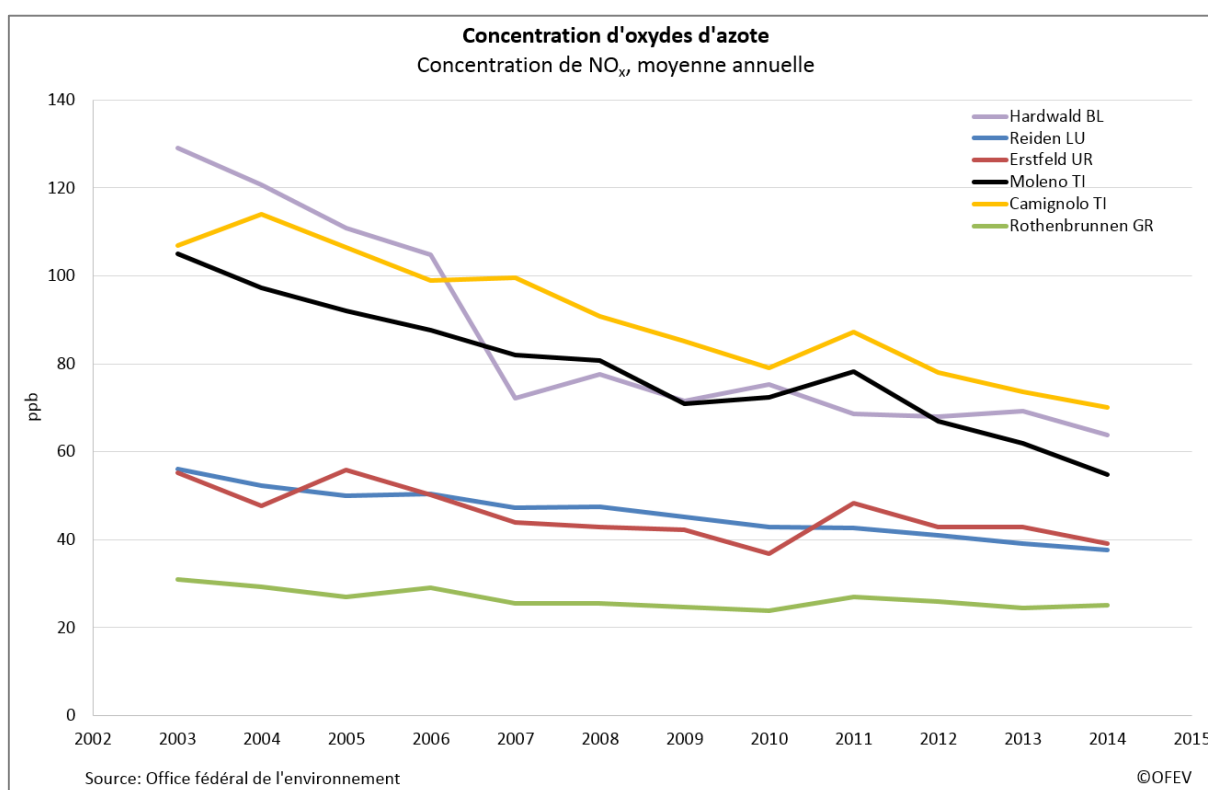
**Figure 4:** répartition modale en trafic transalpin de marchandises 1984 – 2014<sup>3</sup>.

<sup>3</sup> Le graphique tient compte du changement de méthode uniquement pour les années 2013 et 2014. Les valeurs seront adaptées rétroactivement pour les années jusqu'au précédent recensement principal une fois que les données définitives du recensement principal du trafic marchandises transalpin seront disponibles.

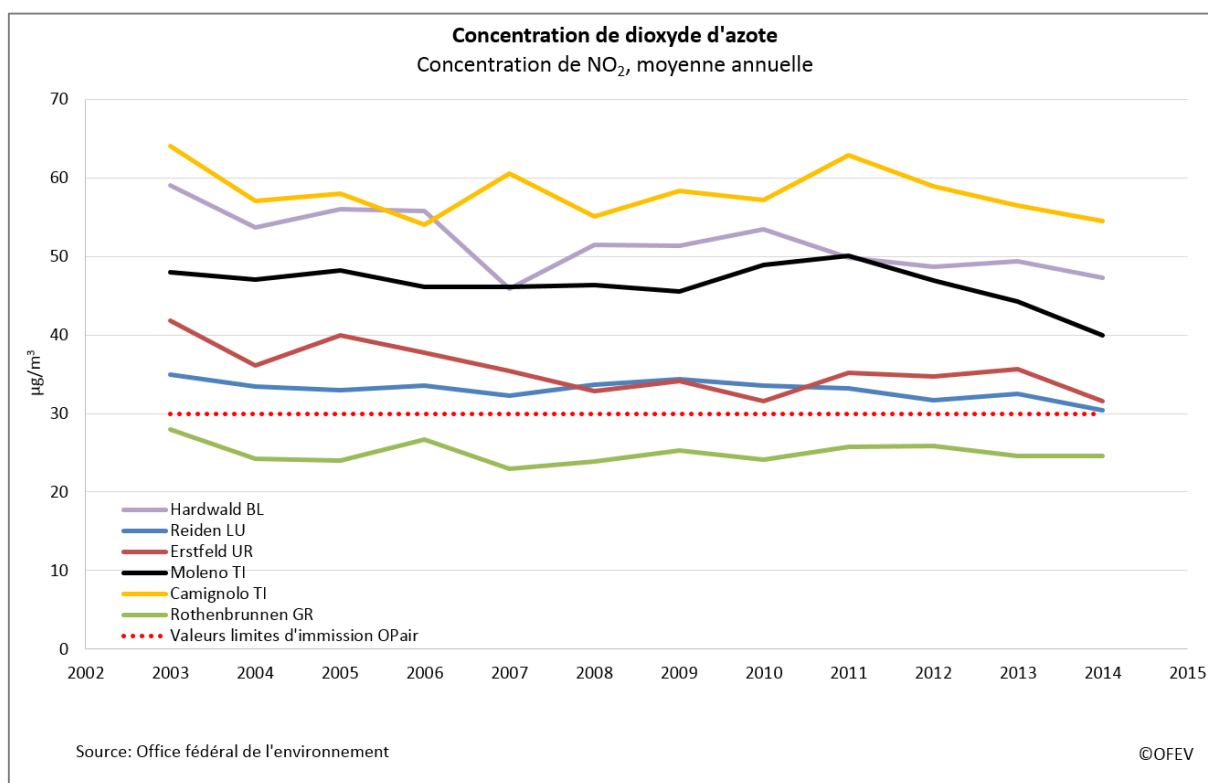
## 2 Suivi environnemental (pollution atmosphérique)

Le projet de suivi des mesures d'accompagnement (SMA-E) de l'OFEV mesure la pollution atmosphérique et sonore le long des autoroutes A2 et A13. Le présent rapport semestriel informe des résultats des mesures des polluants atmosphériques :

- De manière générale, la concentration de NO<sub>x</sub> le long des autoroutes A2 et A13 a diminué depuis 2003 ; il en va de même, mais dans une mesure moindre, pour la concentration de NO<sub>2</sub>. Les valeurs-limite d'immission de NO<sub>2</sub> sont encore nettement dépassées au Tessin et dans la région de Bâle ; elles sont respectées le long de l'autoroute A13, qui est sujette à un trafic moins intense.



**Figure 5:** valeurs moyennes annuelles des concentrations de NO<sub>x</sub>.



**Figure 6:** valeurs moyennes annuelles des concentrations de NO<sub>2</sub>.

- En 2014, la concentration de PM<sub>10</sub> a été respectée pour la première fois à toutes les stations de mesure. La concentration de suie décroît de manière générale, mais elle doit être encore abaissée afin d'atteindre un niveau acceptable du point de vue de la santé.

La baisse générale des concentrations de NO<sub>x</sub> et de suie témoigne d'une amélioration croissante des véhicules quant aux émissions. Sur les autoroutes A2 et A13 en zone alpine, les véhicules marchandise sont à l'origine de 40 % des émissions de NO<sub>x</sub> du trafic ; on s'attend à des améliorations au cours des prochaines années. Vu la complexité des processus de transformation chimique dans l'atmosphère, la concentration de NO<sub>x</sub> doit encore être réduite jusqu'à ce qu'elle se répercute de manière sensible sur les concentrations de NO<sub>2</sub> et que les valeurs-limite d'immission de NO<sub>2</sub> soient respectées. Les émissions de poussières fines et de suie doivent également être encore abaissées le long des axes de transit.

## Annexe

### Complément d'informations sur le fret ferroviaire transalpin

#### Taux d'utilisation des capacités en fret ferroviaire

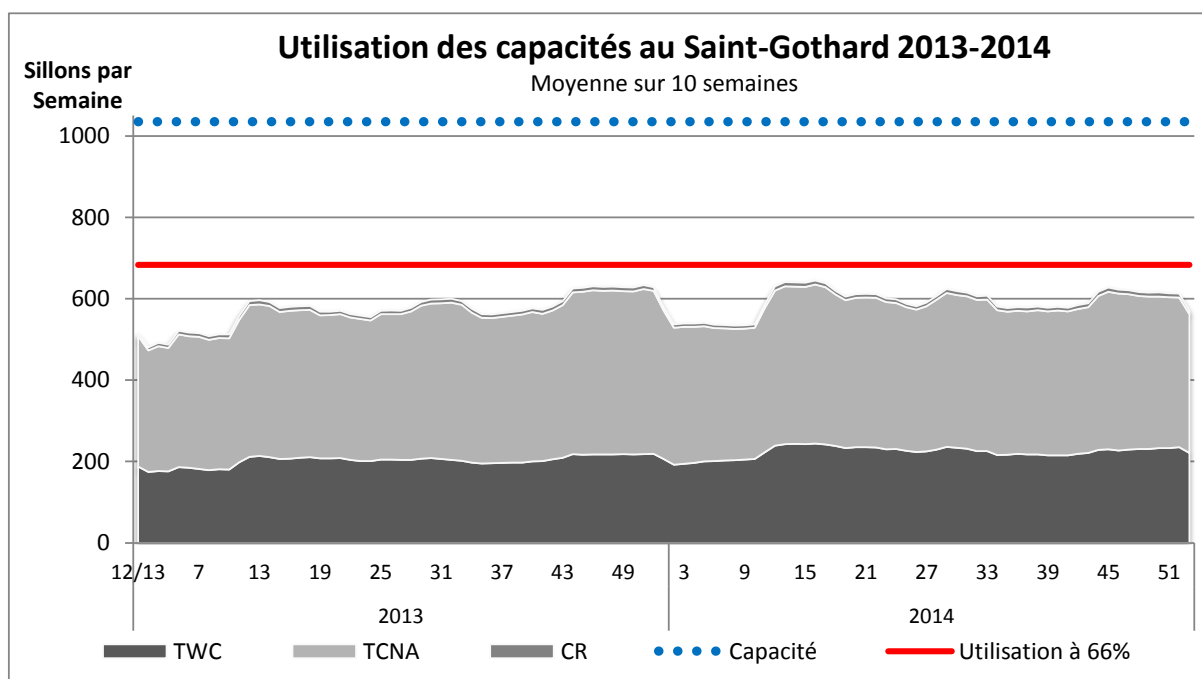
L'observatoire Suisse-CE du trafic marchandises a élaboré un recensement systématique de l'utilisation des sillons disponibles. De manière générale, les capacités actuelles des sillons disponibles pour le fret ferroviaire transalpin sur les deux axes nord-sud se présentent comme suit :

| Axe                   | Capacité transport de marchandises          |
|-----------------------|---------------------------------------------|
|                       | Nbre de trains par jour, dans les deux sens |
| Loetschberg – Simplon | 110                                         |
| Saint-Gothard         | 180                                         |
| <b>Total</b>          | <b>290</b>                                  |

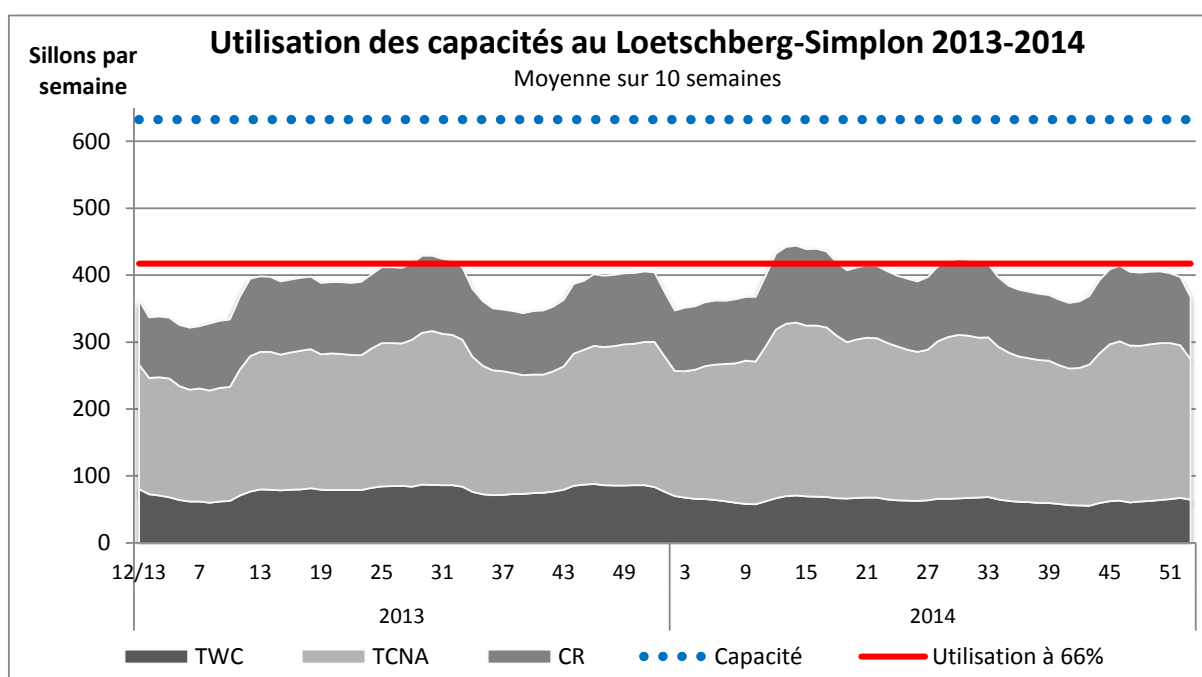
**Tableau 3:** vue d'ensemble des capacités des sillons sur les axes nord-sud du trafic marchandises transalpin (de frontière à frontière).

Les figures ci-après présentent le taux d'utilisation des capacités ferroviaires entre le 1<sup>er</sup> semestre de 2013 et le 2<sup>e</sup> semestre de 2014 sur les axes du Saint-Gothard et du Loetschberg – Simplon<sup>4</sup>. Elles indiquent aussi dans quelle mesure les capacités se répartissent entre le TWC, le TCNA et la chaussée roulante.

<sup>4</sup> Il y a en principe 1035 sillons disponibles par semaine au Saint-Gothard et 633 au Loetschberg – Simplon ; il n'est pas possible de pondérer intégralement les capacités en fin de semaine du fait de la courbe de variation hebdomadaire. Ainsi, par exemple, au Saint-Gothard, les 180 sillons disponibles par jour sont multipliés par 5,75 et non par 7,0 pour obtenir la capacité hebdomadaire, afin de tenir compte de la courbe de variation hebdomadaire et du trafic plus faible en fin de semaine). Ce nombre de sillons est considéré comme constant, même si la disponibilité peut être restreinte en raison de travaux de construction ou de maintenance ou encore de fermetures liées aux conditions météorologiques ou à des accidents.



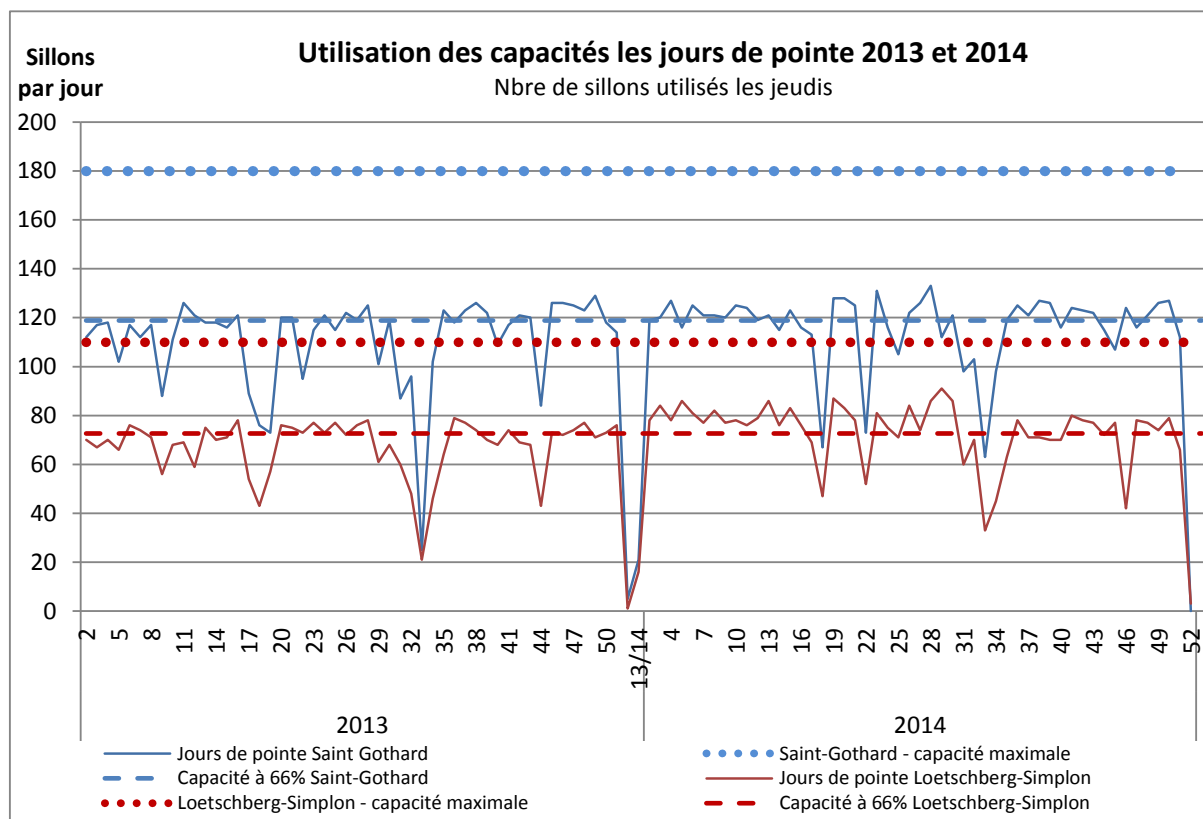
**Figure 7:** utilisation des capacités sur l'axe du Saint-Gothard 2013 – 2014. Capacités : sillons du trafic marchandises transalpin de frontière à frontière (Bâle – Chiasso/Luino).



**Figure 8:** utilisation des capacités sur l'axe du Loetschberg/Simplon 2012-2013. Capacités : sillons du trafic marchandises transalpin de frontière à frontière (Bâle – Domodossola).

Le taux cumulé d'utilisation des capacités destinées au fret ferroviaire transalpin au Saint-Gothard et au Simplon en 2014 s'élève à 59 %, soit 2 points de pour-cent de plus que l'année précédente. On constate une légère augmentation du taux d'utilisation en cours d'année sur les deux passages alpins. Sur l'axe du Saint-Gothard, les sillons du trafic marchandises ont été utilisés à raison de 57,4 %, soit 2 points de pour-cent de plus qu'en 2013 (55,4 %). Sur l'axe du Simplon, les sillons ont été utilisés à raison de 62,5 %, contre 60 % en 2013. Entre les semaines 12 à 18 (mi-mars à mi-avril 2014), le taux d'utilisation sur l'axe du Simplon s'est élevé sporadiquement à 66 % et plus.

A l'instar du trafic routier de marchandises, le fret ferroviaire transalpin est marqué d'une courbe de variation hebdomadaire. Tandis que le nombre de trains est plus faible le samedi, le dimanche – jour où la demande est la plus faible – et le lundi, le trafic augmente en milieu de semaine. En règle générale, l'utilisation est la plus forte le jeudi (parfois aussi le mercredi). Le graphique ci-après présente le taux d'utilisation tous les jeudis, du 1<sup>er</sup> semestre de 2013 au 2<sup>e</sup> semestre de 2014.



**Figure 9:** utilisation des capacités aux jours de pointe (jeudi) sur les axes du Saint-Gothard et du Simplon 2013-2014.

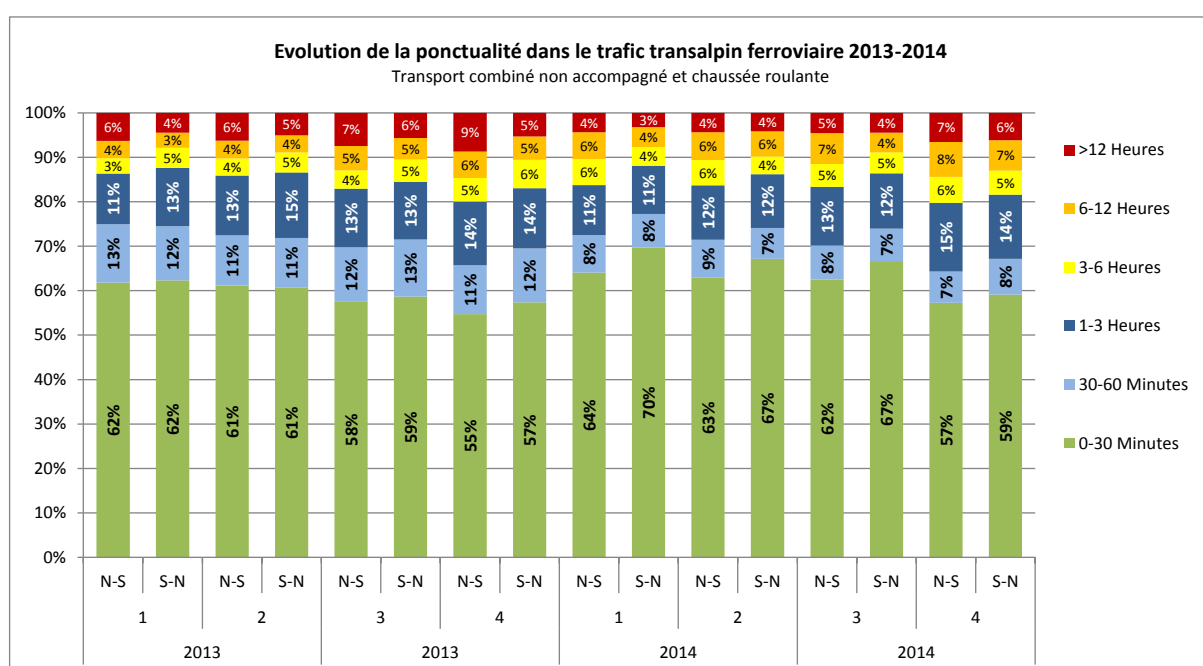
Les courbes de variation aux deux passages alpins suisses montrent clairement que la valeur de référence définie dans l'accord sur les transports terrestres, à savoir un taux d'utilisation des capacités de 66 %<sup>5</sup>, est atteinte en règle générale les jours de pointe sur les deux axes, sauf en période de vacances.

<sup>5</sup> L'art. 46 de l'accord Suisse-UE sur les transports terrestres prévoit que la Suisse peut prendre des mesures de sauvegarde unilatérales en cas de difficultés dans l'écoulement du trafic routier transalpin suisse et si, durant une période de dix semaines, le taux moyen d'utilisation des capacités afférentes à l'offre ferroviaire sur le territoire suisse (transport combiné accompagné et non-accompagné) est inférieur à 66 %.

## Suivi de la qualité

L'évolution de la qualité (notamment de la ponctualité) des transports ferroviaires transalpins de marchandises est un facteur décisif pour le succès de la politique de transfert. En tant que commanditaire de transports combinés, l'OFT peut lier l'octroi de moyens financiers à des exigences de qualité. Le suivi intégré de la qualité du transport combiné a pour but de surveiller en permanence l'évolution qualitative (notamment dans le transport combiné transalpin) et de communiquer celle-ci à l'aide d'indicateurs simples ainsi que de déceler à temps les lacunes et les points faibles afin d'engager les mesures adéquates. A cet effet, les opérateurs de la chaussée roulante et du TCNA sont interrogés au sujet des retards et de la qualité des services sur chaque relation.

La figure ci-après indique l'évolution de la ponctualité entre le 1<sup>er</sup> trimestre de 2013 et le 4<sup>e</sup> trimestre de 2014 :



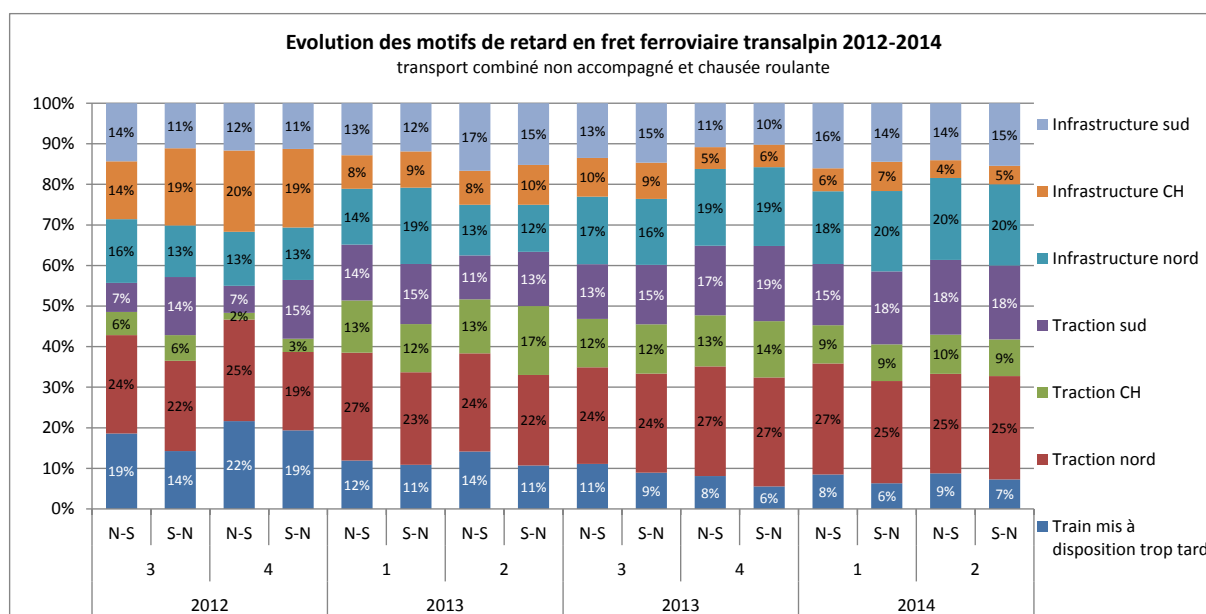
**Figure 10:** évolution de la ponctualité en trafic transalpin 2013-2014. Source: résultats du recensement permanent auprès des opérateurs de transport combiné (par trimestre, recensement par relation).

De manière générale en 2014, le nombre de trains ponctuels a nettement augmenté par rapport à 2013. Il en va de même pour le 2<sup>e</sup> semestre de 2014 (retard de 0-30 min.). Dans l'ensemble, deux tiers (63,6 %) des trains sont arrivés à temps à destination au cours du 2<sup>e</sup> semestre de 2014, contre 66 % au 1<sup>er</sup> semestre de 2014 et 57,1 % au 2<sup>e</sup> semestre de 2013. Le recul de la ponctualité au 4<sup>e</sup> trimestre de 2014 est caractéristique. Par ailleurs, les difficultés de production en fret ferroviaire transalpin, dues à des fermetures de voies et à des grèves, se sont répercutées de manière déterminante sur la ponctualité. Le fait que les valeurs varient peu témoigne de la qualité des opérateurs qui sont en mesure de mettre des ressources à disposition à court terme.

La part de retards importants (> 3 heures) est plus élevée au 2<sup>e</sup> semestre (15,8 %) qu'au 1<sup>er</sup> semestre de 2014 (14,6%), mais elle reste inférieure à celle du 2<sup>e</sup> semestre de 2013 (17,4%). Les transports nord-sud ont tendance à être moins ponctuels et plus souvent retardés que les transports sud-nord.



La figure ci-après présente les motifs des retards au cours des 1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> semestres de 2014 :



**Figure 11:** retards en trafic transalpin 2012-2014. Source: résultats du recensement permanent auprès des opérateurs de transport combiné (par trimestre, recensement par relation).

Le graphique confirme les observations faites sur la base de la statistique des retards et la faible ponctualité en direction nord-sud. Au nord, la traction et l'infrastructure sont plus fréquemment citées comme motif de retard qu'au sud. En Suisse, la traction et l'infrastructure ne sont que très rarement source de retard en trafic transalpin de marchandises.