

**Résumé
du rapport sur le transfert du trafic
Novembre 2004**

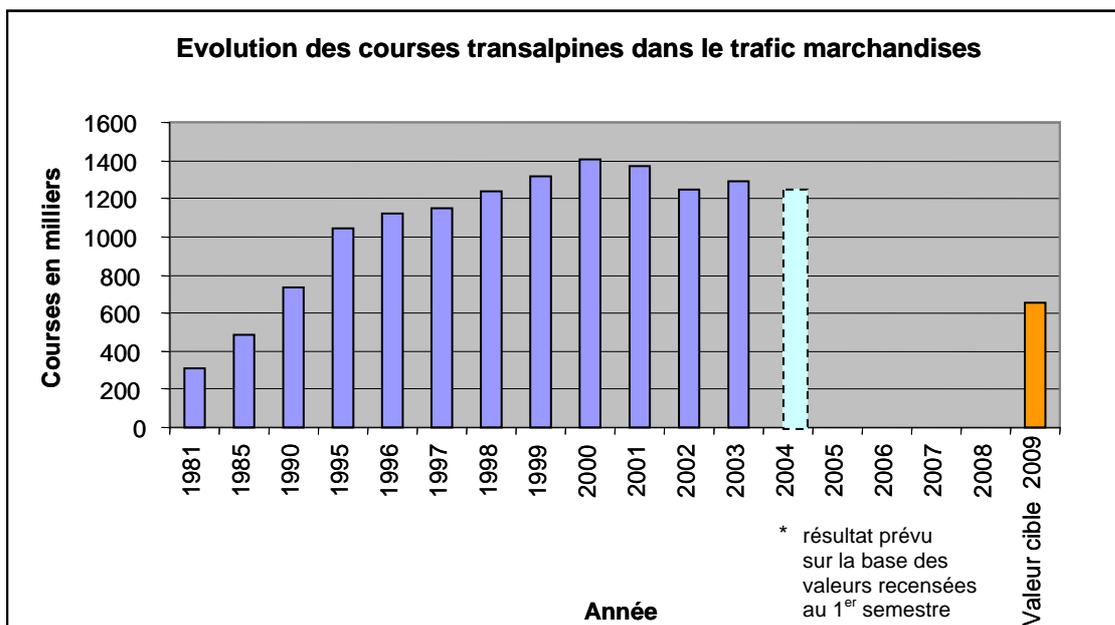
01 Management Summary du rapport sur le transfert 2004

Le présent deuxième rapport montre l'état actuel du transfert. Il décrit l'évolution des flux du trafic transalpin par rail et par route durant la période sous revue (2002 – milieu de 2004), il interprète les influences qui en sont responsables et il montre le chemin de la prochaine étape pour mettre en œuvre la politique suisse du transfert.

02 Evolution des transports

Le nombre de courses effectuées dans le trafic marchandises routier transalpin, qui sert d'objectif à la politique de transfert du trafic, a reculé en 2003 de 8% par rapport à l'année 2000. En même temps, le tonnage transporté a été plus élevé malgré le nombre de course restreint. Cela signifie que la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) déploie l'effet voulu, à savoir, un meilleur chargement des véhicules. La combinaison d'une augmentation de la limite de poids avec l'introduction de la RPLP a donc aussi atteint l'objectif fixé pour le trafic routier transalpin.

L'évolution à moyen terme se présente comme suit :



Au cours des trois dernières années, malgré diverses restrictions de nature infrastructurelle – notamment sur l'axe du St-Gothard (interruptions de ligne dues à des événements extraordinaires) – le rail fait état d'une évolution considérable. Au cours des dernières années, l'axe du Lötschberg-Simplon a pu croître fortement par rapport à l'axe du St-Gothard en raison des adaptations du profil sur le corridor dit « de ferroutage ».

Le trafic combiné, notamment, dans lequel le rail et la route collaborent, enregistre une croissance forte et continue. Cette évolution du facteur principal d'un transfert réussi s'oppose à la stagnation du trafic conventionnel de marchandises (trafic par wagons complets). Celui-ci est étroitement lié au développement économique (demande plus faible de marchandises lourdes, traditionnellement transportées par rail).

L'évolution économique au cours de la période sous revue s'est montrée très frileuse, surtout en Suisse, en Italie et en Allemagne. Elle n'a guère donné d'impulsions au marché des transports, ce qui s'est répercuté sur le rail et la route (tout particulièrement dans le domaine du trafic conventionnel de marchandises).

Leurs objectifs intermédiaires fixés par la loi sur le transfert ont été atteints ; la stabilisation au niveau de l'année 2000 (année de référence) du nombre de courses transalpines de camions marchandises a été largement atteinte (100'000 courses de moins qu'en 2000). Les facteurs non influençables par la politique suisse de transfert, comme l'évolution de la politique européenne des transports, la conjoncture ou les restrictions extraordinaires de l'infrastructure sont décisifs pour la future évolution du volume de trafic. Par ailleurs, les effets contrôlables par la Suisse, comme la RPLP, les mesures d'accompagnement du transfert et la libéralisation du marché du trafic ferroviaire de marchandises – qui a déjà eu lieu – constituent une condition indispensable pour la réussite du transfert. De plus, il est décisif que les chemins de fer puissent à l'avenir mettre en oeuvre de manière encore plus conséquente les améliorations obtenues dans le trafic transfrontalier.

Vue d'ensemble des objectifs de la loi sur le transfert du trafic

Objectifs intermédiaires	2001	2002/2003	2009
	Rupture de la tendance (croissance de la route) ✓	Stabilisation (à 1.4 mio. de camions; état 2000) ✓	Abaissement (du nombre des camions transalpins à 650'000)

La réalisation des objectifs sera mesurée sur la base du trafic qui restera sur les routes de transit à travers les Alpes.

03 Les trois piliers de la politique de transfert

Les trois principaux piliers de la politique de transfert suisse sont la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP), la modernisation de l'infrastructure ferroviaire (notamment la NLFA) ainsi que l'ouverture du marché ferroviaire. Actuellement, ces instruments ne sont pas encore entièrement opérationnels. En effet, la NLFA est encore en construction, la RPLP ne sera augmentée pour la première fois qu'en 2005 et le marché du trafic marchandises ferroviaire n'en est qu'au début de son développement dynamique. Les augmentations de la productivité qui doivent en résulter sont nécessaires, mais ne suffisent pas à elles seules pour que les flux internationaux de marchandises soient transférés davantage sur le rail. Il faut une concurrence (intramodale) effective qui amène les entreprises de transport ferroviaire à améliorer encore leurs prestations.

Les facteurs décisifs du bon fonctionnement *du trafic* marchandises – que ce soit sur la route, le rail ou d'autres modes de transport – sont un prix compétitif, une qualité satisfaisante (fiabilité de la prestation de transport) et une offre suffisante. En trafic marchandises international, les facteurs prix, qualité et capacité ne sont pas gérables au niveau uniquement national.

La RPLP a fait ses preuves depuis sa mise en place le 1er janvier 2001 jusqu'aujourd'hui, les progrès des nouvelles transversales alpines garantissent que les capacités nécessaires seront mises à disposition à temps pour le futur trafic marchandises ferroviaire, Quant à la concurrence intramodale sur le rail, elle a fait preuve d'une notable dynamisme dans la période sous revue. La conjonction de ces éléments encourage la compétitivité du rail par rapport à la route.

04 Les mesures d'accompagnement du transfert

Les mesures d'accompagnement décidées par le Parlement en vue du transfert sont appliquées systématiquement, et elles déploient leurs effets. Outre les autres facteurs, elles ont servi de base au développement positif enregistré durant la période sous revue – il s'agit notamment de la forte croissance du trafic combiné à travers les Alpes suisses et, partant, du transfert visible du trafic marchandises de la route vers le rail.

Durant la période sous revue, les efforts internationaux ont été intensifiés en vue d'améliorer la qualité du transport ferroviaire marchandises et d'augmenter la sécurité routière dans l'Arc alpin. Un suivi systématique de la ponctualité du trafic combiné international a été introduit. On a encouragé systématiquement les investissements privés dans les terminaux de transbordement du trafic combiné et dans les voies de raccordement.

Le trafic marchandises conventionnel a profité, comme le trafic combiné, des prix réduits pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire (prix des sillons) et les entreprises de transport ferroviaire ont appliqué divers concepts d'optimisation de l'exploitation. L'introduction de l'horaire cadencé pour le trafic marchandises sur l'axe du St-Gothard a accru la capacité ; le système du

trafic national par wagons complets a été optimisé dans l'optique d'une amélioration des produits, tout en assurant la desserte sur tout le territoire suisse.

Du côté routier, on a encore intensifié les contrôles du trafic lourd et créé les conditions permettant un développement durable du contrôle des prescriptions sécuritaires dans des centres de contrôle proprement dits. La garantie du respect de ces prescriptions revêt une importance déterminante dans le trafic international. Elle influence les conditions de production sur la route et, partant, assure des conditions de concurrence équitables entre les divers modes de transport.

05 Suivi environnemental

La période sous revue a vu se mettre en place un système d'observation des effets du trafic marchandises sur la population et l'environnement. En collaboration étroite avec les cantons, des mesures sont effectuées à divers endroits le long de l'A2 et de l'A13, afin de recueillir des données sur la pollution atmosphérique et sonore.

En 2003, plusieurs dépassements des valeurs-limites de l'ordonnance sur la protection de l'air ont été constatés. Le trafic marchandises y joue un rôle décisif, tant pour la pollution atmosphérique que sonore, notamment dans la zone alpine. Les valeurs de la pollution atmosphérique mesurées à ces endroits font partie des plus élevées de Suisse.

Les mesures systématiques de la pollution atmosphérique et sonore doivent donc se poursuivre sur une longue période pour que l'on puisse analyser l'évolution chronologique de la pollution et ses conséquences exactes sur la nature et l'environnement ainsi que sur la santé des humains.

06 Chances et risques du processus du transfert

Le transfert vers le rail est en cours. Les prévisions actualisées de l'évolution du trafic marchandises montre qu'il faut s'attendre à une nouvelle baisse du nombre des trajets des camions à travers les Alpes au cours des prochaines années. Après la prochaine augmentation de la RPLP et la mise en service du tunnel de base du Loetschberg, il faut s'attendre à une augmentation des courses à travers les Alpes si les mesures supplémentaires ne déploient pas leurs effets. Si les mesures déjà prises ne sont plus mises en œuvre, il faut s'attendre à ce que 1.4 millions de véhicules traversent à nouveau les Alpes en 2009. C'est-à-dire qu'il est nécessaire de poursuivre les mesures engagées en utilisant les moyens financiers prévus dans ce but et il faut que les développements à l'étranger puissent avoir un effet de soutien. Mais selon les connaissances actuelles, cela ne suffit pas à atteindre entièrement l'objectif de transfert en 2009 sans prendre des mesures supplémentaires.

Les évolutions européennes en matière de politique des transports ont une influence déterminante sur le processus de transfert. Tant au niveau européen que dans les divers Etats membres de l'UE, diverses activités sont en cours en relation avec l'introduction ou l'augmentation des mesures afférentes à la fiscalité routière. En Allemagne par exemple, le PEAGE sera intro-

duit le 1er janvier 2005, malgré de graves problèmes de mise en œuvre. En Autriche, un péage a déjà été instauré le 1er janvier 2004 et le système des écopoints n'est plus appliqué depuis le début de 2004. En été 2004, la Commission de l'UE a proposé de revoir la directive sur l'eurovignette (1999/62/CE).

S'agissant de la promotion des chemins de fer, la situation est encore plus dynamique au niveau européen. Un grand nombre de programmes de promotion du rail, européens, nationaux, voire régionaux est appliqué et soutenu par des moyens considérables. En fin de compte, l'accent est toujours mis sur le transfert du trafic marchandises de la route vers le rail.

La collaboration internationale revêt une importance décisive pour l'évolution du trafic marchandises par rail et par route. D'une part, on coordonne les mesures de sécurité (routières et ferroviaires) et, de l'autre, on applique divers trains de mesures visant à améliorer la qualité (fiabilité) du transport ferroviaire des marchandises. Dans ces domaines également, la Suisse assume une fonction de leader sur le plan international. Elle a souvent, par le passé, lancé des initiatives internationales et suscité un grand intérêt à l'étranger.

L'analyse de toutes les mesures propres à soutenir le transfert a montré que les mesures mises en œuvre jusqu'ici sont efficaces et qu'elles ont contribué de manière déterminante à la réalisation des objectifs et à la forte croissance du trafic combiné. Elles doivent donc se poursuivre et, si nécessaire, être adaptées ou optimisées. De ce fait, la Confédération doit continuer de garantir les offres du trafic combiné à travers les Alpes et d'encourager systématiquement les terminaux de transbordement et les voies de raccordement nécessaires au transfert. Le transport ferroviaire des marchandises doit continuer de profiter de sillons à prix réduits.

Le succès du transfert, qui a déjà commencé, dépend d'ailleurs des facteurs suivants : garantie des capacités nécessaires (sillons) pour le trafic-marchandises et conditions-cadres stables concernant le soutien du processus de transfert. Il est également déterminant d'éliminer les obstacles techniques entravant le déroulement optimal du transport ferroviaire des marchandises.

Selon les connaissances actuelles, les mesures prises jusqu'ici ne suffiront probablement pas, à elles seules, pour atteindre l'objectif de transfert visé pour 2009. Il faut d'abord atteindre les gains de productivité encore possibles dans le domaine ferroviaire. Le trafic routier profitera malgré tout encore d'avantages concurrentiels par rapport au rail. Parmi ceux-ci, les coûts écologiques non intégrés que le trafic international de marchandises occasionne dans la zone alpine ou encore le respect insuffisant des prescriptions de circulation qui entraîne un risque élevé en matière de sécurité du trafic lourd. Seule l'imputation de ces coûts permet de créer des conditions de concurrence comparables entre les modes de transport rail et route. Pour atteindre l'objectif du transfert, il faut donc, actuellement, envisager le renchérissement du trafic routier, en le liant le cas échéant à une extension substantielle de l'offre du trafic combiné accompagné. Il faut s'atteler dès à présent à cette vérification. Le fait de poursuivre et de renforcer de

manière coordonnée les contrôles routiers et d'augmenter les sanctions en conséquence constitue également une mesure efficace.

Les avantages et les inconvénients des diverses variantes de renchérissement du transport routier des marchandises à travers les Alpes doivent être éclaircis très précisément. Une telle mesure d'économie de marché ne peut s'appliquer que si elle tient compte de toutes les conditions-cadres nationales et internationales. Il importe en l'occurrence d'estimer les conséquences financières et macro-économiques, ainsi que la faisabilité et l'acceptation des mesures sur le plan international. En fin de compte, seule une solution coordonnée et reposant sur tout l'Arc alpin apportera un transfert durable.

Durant la prochaine période sous revue, le nombre des courses de camions à travers les Alpes doit être encore abaissé. C'est ce qu'exige la loi sur le transfert du trafic. Ce prochain objectif intermédiaire doit être soutenu à fond par toutes les mesures disponibles.

07 Conclusions

Le transfert à long terme du trafic bat son plein. L'évolution du rail et de la route montre une image nette depuis l'introduction du nouveau régime marqué par la RPLP et l'augmentation de la limite générale des poids, ainsi que par la mise en oeuvre des mesures d'accompagnement. Les trajets routiers affichent actuellement un recul; le rail a pu progresser fortement, en particulier dans l'année en cours. Sans la politique des transports appliquée de manière cohérente par la Suisse, y compris les mesures d'accompagnement, cette évolution réjouissante dans le transport marchandises transalpin n'aurait pas été possible jusqu'ici. Les mesures d'accompagnement déploient les effets qu'on attend d'elles et doivent continuer d'être appliquées systématiquement et, si possible, optimisées.

En fin de compte, le transfert durable est une tâche intéressante toute l'Europe et ne saurait être accomplie uniquement par la Suisse. Ce qui est déterminant, c'est le prix, la qualité et une offre suffisante de prestations de transport répondant aux souhaits de la clientèle. Lors de l'écoulement des flux du trafic marchandises, le rail et la route doivent se compléter. C'est dans la collaboration, c'est-à-dire dans le trafic combiné, que de grandes quantités de marchandises peuvent être transportées de manière optimale sur de longues distances.

Le succès de l'objectif ambitieux fixé par le Parlement suisse dépend beaucoup des développements internationaux, mais présuppose aussi d'autres mesures de la Suisse. Le Conseil fédéral est chargé de proposer au Parlement en 2006, sur la base de l'article 7 de la loi sur le transfert du trafic, une loi d'exécution de l'article 84 de la Constitution fédérale. Il décidera alors – en fonction des conditions-cadres du moment et des résultats des examens – s'il y a lieu de modifier le contenu et les délais de l'objectif de transfert et s'il faut mettre en oeuvre des mesures supplémentaires. Le présent rapport ne préjuge en aucune manière ces décisions.