

CHEVROULET, Tristan; SEVESTRE, Aymeric

Analyse de l'intermodalité fret en Suisse

**Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne,
Chaire de Logistique, Economie et Management**

Janvier 2005 **LEM-REPORT-2006-002**

Texte original de l'article publié dans le Dossier N°7 de l'Observatoire des Politiques et des Stratégies de Transport en Europe, Conseil National des Transports, OPSTE-CNT, Paris

Keywords : Intermodalité, rail, route, fret, trafic transalpin, politique des transports

JEL classification : R42, R48, R49

Abstract

Cet article fournit une analyse du transport intermodal en Suisse. Il fait partie de la série d'expertises indépendantes effectuées pour l'Observatoire des Politiques et Stratégies de Transport en Europe.

La principale composante du trafic intermodal en Suisse est le transit international (90%), où le trajet Nord-Sud domine nettement. Ce transit est réparti en parts relativement égales entre le transport routier, le combiné rail-route (dont l'autoroute roulante, qui ne représente que 4% du transit) et le ferroviaire traditionnel. Actuellement, le transport intermodal croît parallèlement au transport routier, mais il ne lui reprend pas de parts de marché. Les prévisions pour 2030 sont plus favorables au rail.

This paper provides an analysis of intermodal transport in Switzerland. It is part of a series of independent expertises carried out for the Observatory of Transport Policies and Strategies in Europe.

Intermodal transport in Switzerland is composed, as far as 90% of it is concerned, of international traffic in transit and especially of transit along the North- South axis. Intermodal transport in transit is divided rather equally amongst road transport, rail-road transport (of which the far more spoken about than really significant 'piggy back', with only 4% of transit) and traditional rail traffic. So far, intermodal transport has only experienced a growth in parallel to that of road transport, without taking a larger share of the market. Forecasts for 2030 envisage a stronger growth on rail than on road.

Table des matières

1.	Introduction.....	1
2.	Enjeux du transport intermodal en Suisse.....	1
2.1	Les grandes masses de trafic.....	1
2.2	Trafic intérieur.....	3
2.3	Trafic d'import-export.....	3
2.4	Voie navigable- transport terrestre.....	4
2.5	Trafic de transit.....	4
2.6	Les principaux opérateurs.....	5
2.6.1	Entreprises ferroviaires (tractionnaires) dans le domaine du fret.....	5
2.6.2	Principaux opérateurs dans le domaine du fret.....	7
2.6.3	Prestataire de service en ressources humaines, une nouveauté.....	7
2.6.4	La « chaussée roulante ».....	8
2.7	Les principaux « chantiers » et projets.....	9
2.7.1	Nouvelles infrastructures au nord et au sud.....	9
2.7.2	Nord: région de Bâle.....	9
2.7.3	Plateau suisse.....	10
2.7.4	Tunnel de base du Lötschberg.....	10
2.7.5	Tunnel de base du St-Gothard.....	11
2.7.6	Sud des Alpes.....	12
2.7.7	Terminaux et gateways.....	13
2.7.8	Lignes à l'étranger.....	13
2.7.9	Voies de raccordement.....	13
2.8	Décomposition du coût de transport.....	13
3.	Analyse et interprétation.....	14
3.1	Rôle des politiques de soutien au développement du transport combiné.....	14
3.1.1	Objectif politique.....	15
3.1.2	Effet des mesures prises.....	15
3.2	Aide de la Confédération au combiné.....	16
3.3	Système de financement du report modal route – rail.....	17
3.3.1	Redevances routières.....	17
3.3.2	Impact approximatif sur le coût du transport à travers la Suisse.....	18
3.3.3	Analyse des effets de la politique de taxation suisse.....	19
3.3.4	Effets de la taxation RPLP.....	19
3.3.5	Fiabilité du combiné.....	20
3.3.6	Importance des retards.....	20
3.3.7	Motifs des retards.....	21
3.4	Perspectives du transport intermodal.....	21
3.4.1	Effort national focalisé sur le trafic transalpin.....	22
3.5	RPLP et report du trafic de transit.....	23
3.5.1	Recettes RPLP.....	24
4.	Conclusions.....	24
5.	Références.....	26
6.	Annexes.....	27
6.1	Liste des entreprises concessionnaires.....	27
6.1.1	Opérateurs de transport combiné concessionnaires.....	27
6.1.2	Tractionnaires qui sont aussi opérateurs, titulaires de concessions.....	27
6.2	Intermodalité fluvial-rail-route.....	28

1. INTRODUCTION

Les principales activités de transport intermodal en Suisse concernent le combiné rail-route à travers les Alpes.

Deux facteurs expliquent cette prédominance: tout d'abord la relativement modeste taille du pays (220 km sur 350 km) est synonyme de courtes distances, sur lesquelles il n'est généralement pas rentable d'acheminer les marchandises de manière intermodale (on évoque un seuil de rentabilité à partir de 500 km) par ailleurs l'absence de véritable façade maritime limite la nécessité de transbordement maritime-terrestre (le port de Bâle constitue toutefois un cas particulier qui sera évoqué).

Ces caractéristiques territoriales sont les principales raisons pour lesquelles les politiques concernant le transport combiné en Suisse sont systématiquement liées à la question du trafic transalpin. Les données statistiques correspondent à cette orientation.

2. ENJEUX DU TRANSPORT INTERMODAL EN SUISSE

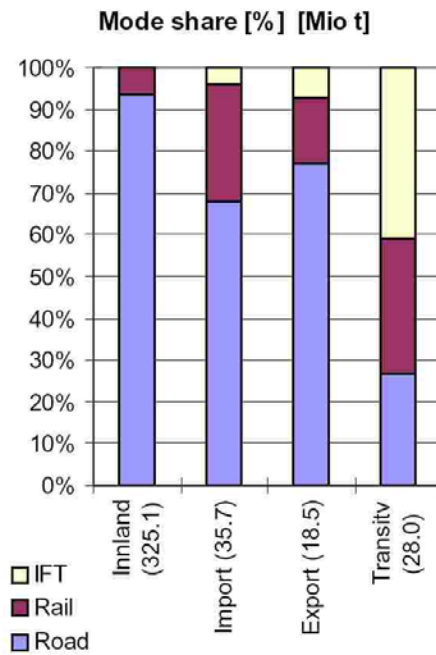
Les flux nationaux sont essentiellement effectués sur le plateau, donc en direction Est-Ouest, tandis que le transit domine sur l'axe Nord-Sud et que l'importation-exportation se fait de manière radiale entre les grandes villes de Suisse et les pays limitrophes.

2.1 Les grandes masses de trafic

Il convient tout d'abord de relever la difficulté de trouver des chiffres cohérents entre les différentes sources. Les chiffres publiés par les opérateurs (sans parler évidemment de ceux qui ne les communiquent pas) et les chiffres officiels des douanes diffèrent en effet parfois fortement. Cette différence pourrait s'expliquer par les méthodes de comptage employées et les définitions utilisées (poids net, net-net, etc.). Les données fournies par les offices fédéraux étant les plus compétes, nous nous référerons à celles-ci par la suite.

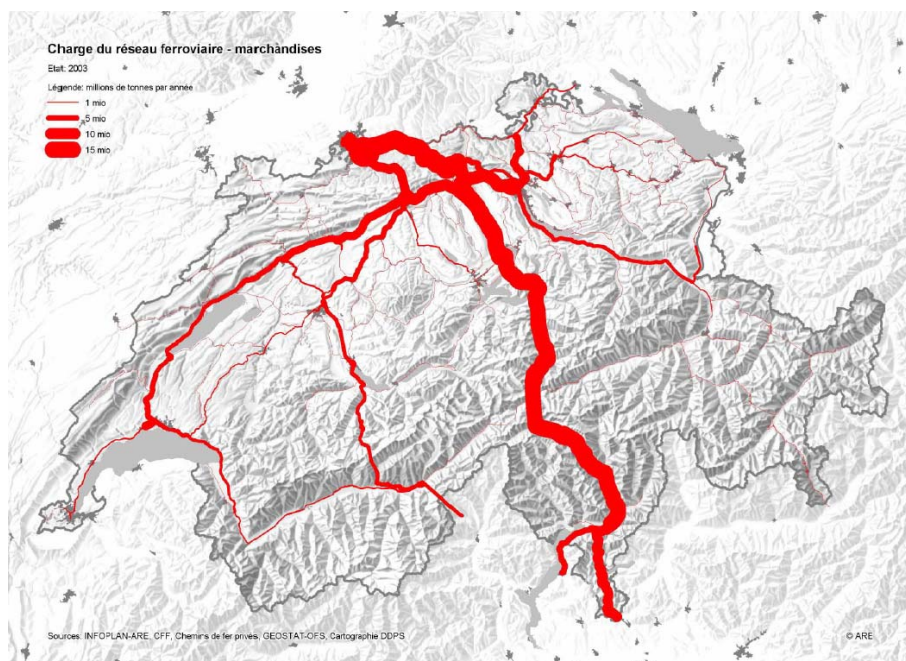
Nous avons classé les transports intermodaux en trois classes en fonction de leur importance croissante :

- le trafic intérieur (0.4 mio de tonnes en 2000)
- le trafic d'import-export (2.5 mio de tonnes en 2000)
- le trafic de transit (13.5 mio de tonnes en 2000)



Part du transport intermodal (IFT) en 2000; source : RUESCH, 2004.

Ce classement correspond aussi à l'orientation géographique de ces flux. Les flux nationaux sont essentiellement effectués sur le plateau, donc en direction Est-Ouest, tandis que le transit domine sur l'axe Nord-Sud et que l'importation-exportation se fait de manière radiale entre les grandes villes de Suisse et les pays limitrophes. La figure ci-dessous permet d'illustrer l'importance du flux Nord-Sud dans le trafic ferroviaire.

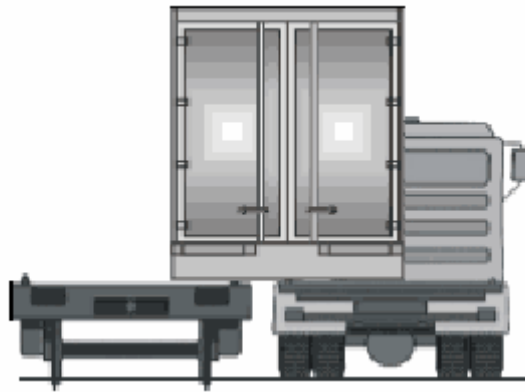


Volume du trafic ferroviaire en 2003; source : ARE et al., 2004.

2.2 Trafic intérieur

Le trafic intérieur constitue la plus grande partie du transport effectué Suisse. Il représente quelque 325 millions de tonnes par année (2000). Mais il se passe que le combiné se trouve pour l'instant totalement exclu de ce marché: la quasi-totalité du fret intérieur est chargée sur des camions (93%), tandis que le reste (7%) est transporté par le rail conventionnel.

Mais les choses pourraient changer à l'avenir car CFF Cargo développe actuellement un système de caisses mobiles destinées avant tout au marché intérieur; *Cargo Domino*. Ce dispositif présente l'intérêt de nécessiter très peu d'infrastructure pour le transbordement des caisses entre wagon porteur et véhicule routier. Ce système est basé sur la technologie allemande de transbordement horizontale *Mobiler*. Plusieurs entreprises utilisent cette offre, notamment Coop, Migros (distribution), McDonald's.



Système de transbordement de type Mobiler ®; source :EIA, European Intermodal Association.

Ce principe est aussi utilisé par Cargo Domino en trafic transalpin via le St-Gothard, Dans ce cas, Cargo Domino achemine des boissons et autres marchandise pour de grands distributeurs ainsi que des pièces de rechange pour l'industrie automobile¹.

2.3 Trafic d'import-export

Le transport combiné représente une part relativement faible dans l'import-export : 18 millions de tonnes sont exportées chaque année, dont seulement 8% combi, 17% par chemin de fer, alors que les trois quarts restants empruntent la route. L'importation, pourtant deux fois plus importante (36 millions de tonnes/ an) lui confie presque exactement le même volume, donc une part deux fois moindre (4%), alors que la part des deux autres modes est d'environ 2/3 route, 1/3 fer (68% route, 28% fer).

¹ Source : METZ, 2004.

2.4 Voie navigable- transport terrestre

L'interface terrestre-maritime se trouve à Bâle (6-7 millions de tonnes/an), son rôle principal réside dans l'approvisionnement du pays en carburants, dont elle assure pratiquement 40%. Ceux-ci sont transférés des navires à des wagons-citernes, puis acheminés aux raffineries par rail.

Jusqu'au milieu des années soixante, Bâle transbordait essentiellement du charbon, mais celui-ci a fait place aux produits pétroliers, qui représentent actuellement près de la moitié du volume total².

Ces dernières années, la croissance provient principalement du trafic de conteneurs. A titre d'exemple, 78 000 TEU (twenty foot équivalent unit) ont été transbordées à Bâle en 2003.

2.5 Trafic de transit

Le combiné représente environ un tiers du trafic transalpin (34%), son intensité est donc comparable à la route (36%) et au trafic par wagons conventionnels (30%). Le ferroutage est souvent cité comme alternative à la route, mais il ne représente en fait qu'une part tout à fait marginale du transport (4%), alors qu'il est fortement subventionné.

Trafic transalpin en 2003:

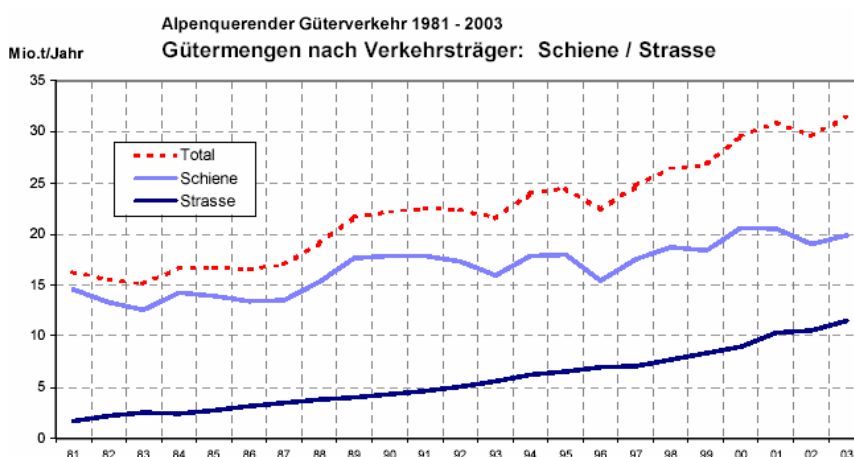
30% par combiné rail/route (caisses mobiles, conteneurs, semi-remorques)

4% ferroutage (au sens de chaussée roulante)

30% par wagons

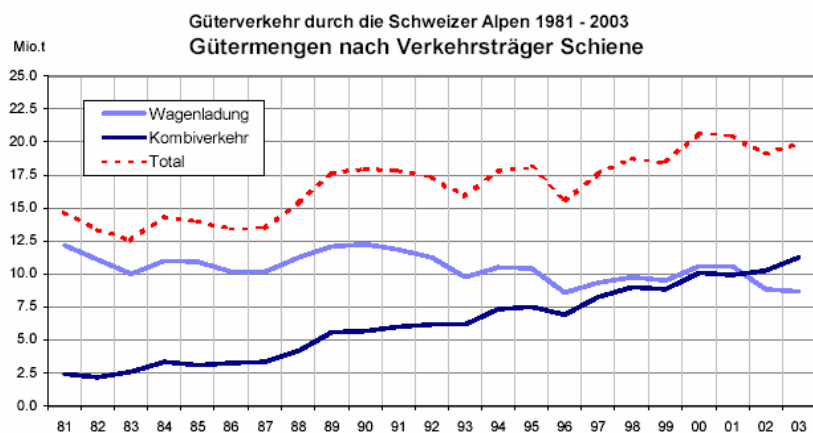
36% par route.

Les figures ci-dessous permettent d'illustrer cette prédominance du ferroviaire pour le trafic transalpin.

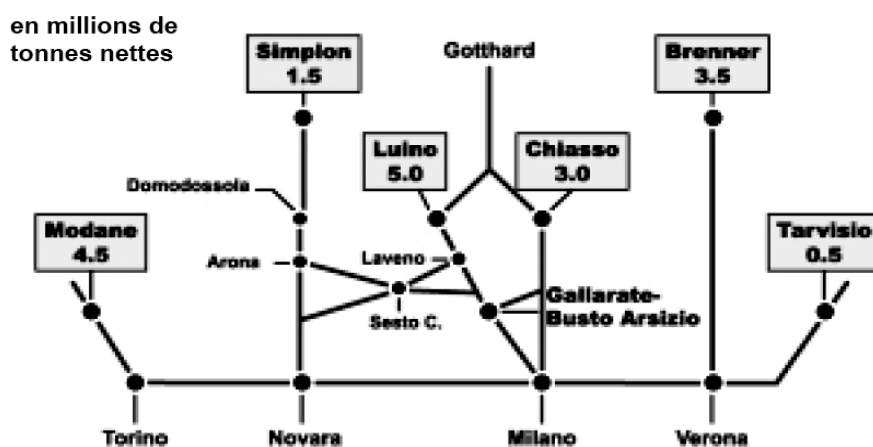


Evolution des volumes en trafic transalpin par mode; source : ARE, 2004b.

² Volume total transbordé: huit à neuf millions de tonnes par an.



Evolution des volumes en trafic transalpin par le rail; source : ARE, 2004b.



Les passages du combiné transalpin; source : LITRA, p. 46.

2.6 Les principaux opérateurs

S'inspirant largement des directives européennes, la Suisse applique depuis le 1^{er} janvier 1999, le principe de l'accès libre au réseau prévu dans le premier paquet ferroviaire. Pour ce faire la Confédération a concrétisé la séparation comptable et organisationnelle entre l'exploitation et l'infrastructure. Cette disposition ainsi que d'autres, telle que la transformation de l'entreprise nationale en une société anonyme détenue par l'Etat ont mis du temps pour apporter leurs premiers résultats. A la suite de BLS une série d'entreprises concurrencent maintenant les CFF.

2.6.1 Entreprises ferroviaires (tractionnaires) dans le domaine du fret

CFF Cargo

Les CFF restent le plus important acteur sur le marché. En 2003, le transport combiné (TCNA et CR) a représenté environ 15% des tonnes de marchandises transportés par l'entreprise, soit 14 millions de tonnes.

Depuis 2002, deux filiales ont été créées pour permettre à l'entreprise d'assurer les transports en propre d'Allemagne en Italie; CBB Cargo Deutschland et SBB Cargo Italia. Fin 2004, l'offre de ces

deux filiales s'est accrue de 300% pour atteindre respectivement 320 et 210 trains par semaine. Cette augmentation de l'offre consiste essentiellement en trains internationaux que CFF Cargo acheminait jusqu'ici uniquement sur le réseau suisse et fait désormais circuler sur l'intégralité du parcours, au-delà des frontières. Ce trafic est constitué de trains complets (acier, voitures neuves, combustible) et de trafic combiné.

BLS Cargo

En 2002, BLS Cargo s'est allié à DB Cargo (aujourd'hui Railion Deutschland) en lui cédant 20% de son capital-action. L'entreprise a connu une croissance très importante ces dernières années pour détenir aujourd'hui environ 12% de part de marché dans le trafic de marchandises en Suisse. BLS Cargo se concentre sur les offres par trains complets et le trafic combiné (TCNA et CR). Environ 90% de ces offres relèvent du trafic international, dont la majeure partie passe par l'axe du Lötschberg-Simplon ainsi que par le Gothard depuis mai 2003³.

Transports régionaux du Mittelland

Depuis janvier 2004, la société Transports régionaux du Mittelland propose sous l'appellation Crossrail, une navette quotidienne pour les caisses mobiles et les conteneurs de Wiler (près de Berne) à destination de Domodossola (frontière italienne) et Duisburg en Allemagne. La traction en direction de l'Italie et de l'Allemagne est assurée en partie par ses soins et en partie par la société RAG Bahn und Hafen. Une partie des locomotives est aussi louée et les mécaniciens proviennent de MEV (voir plus loin)⁴.

Rail4chem transalpin

Depuis février 2004 cette entreprise détient une autorisation d'accès au réseau suisse. Elle a acquis trois locomotives et a réservé cinq sillons par semaine entre Bâle et Chiasso.

TX Logistik Basel

Cette société est une filiale de TX Logistik (Cologne) et de Trenitalia Cargo. En mai 2004 l'entreprise a reçu l'autorisation d'accès au réseau de l'Office fédéral des transports. TX Logistik loue des locomotives polycourants pour l'Allemagne et la Suisse. Les mécaniciens sont issus de MEV (voir ci-après). Trois liaisons hebdomadaires sont actuellement assurées entre Mannheim, Zürich et Melzo. Les trains transportent principalement des conteneurs⁵.

Umwelt und Transport Logistik

En juillet cette entreprise détenait une autorisation d'accès au réseau suisse. Elle n'a pas publié d'informations supplémentaires pour le moment.

³ Source : METZ, 2004.

⁴ METZ, 2004.

⁵ METZ, 2004.

2.6.2 Principaux opérateurs dans le domaine du fret

Une liste des opérateurs ayant obtenus une licence de l'office fédéral des transports figure en annexe. Ci-après un bref portrait des principaux acteurs.

Hupac

Avec un volume de près de 400'000 expéditions représentant 7 millions de tonnes par année, Hupac fait partie des plus importantes entreprises les d'Europe. Son offre consiste en un réseau européen de navettes, baptisé *Shuttle Net* et formé de trains complets pour conteneurs, caisses mobiles et semi-remorques. Hupac assure aussi un service de ferroutage par le Gothard.

Hupac achète l'ensemble de la prestation ferroviaire. Traditionnellement, Hupac travaillait avec les CFF qui sont parmi les fondateurs de l'entreprise (et qui en possèdent encore 28%), mais la compagnie a commencé à mettre les tractionnaires en concurrence pour diminuer ses coûts. Par exemple, en été 2004, Hupac a lancé un appel d'offre pour ses trains transitant par la Suisse. CFF Cargo et BLS Cargo (Stinnes DB) ont remporté l'essentiel des lots (voir la contribution sur l'Italie, S. Bologna p. 6).

Le principal terminal de Hupac est situé à Busto Arsizio.

Hangartner

Depuis le printemps 2004, Hangartner AG, entreprise de transport et de logistique basée à Aarau, fait circuler entre Rostock et son terminal des trains complets doublement combinés trois fois par semaine: les convois de trafic combiné sont complétés par des wagons conventionnels chargés d'acier en provenance de Suède. Dans le sens sud-nord, ces trains acheminent du vin et des produits alimentaires. Ces trains mixtes prouvent que la mise en relation du transport combiné avec le transport par wagons isolés peut être viable.

Filiale du conglomérat Stinnes (ancienne DB Cargo), le groupe Hangartner est une entreprise de transports internationaux présente dans neuf pays européens à travers 18 succursales. Hangartner fait figure de leader pour les transports sur les liaisons entre les pays nordiques, l'Allemagne et l'Italie. En 2004, elle a assuré 60 000 transports. Hangartner affrète quelque 3000 trains complets par an au départ de Hambourg ou de Rostock à destination de l'Italie. Le groupe possède environ 2400 superstructures amovibles et 300 remorques adaptées au trafic combiné⁶.

2.6.3 Prestataire de service en ressources humaines, une nouveauté

MEV Schweiz AG – Independent Railway Services

Le troisième paquet ferroviaire de l'UE définit l'introduction de permis pour les mécaniciens de locomotive, or un tel permis requiert que les mécaniciens disposent non seulement d'une licence pour leur locomotive, mais également qu'ils possèdent une autorisation de circuler sur les lignes à emprunter, or ces documents ne peuvent être obtenus qu'après plusieurs courses d'instruction sur la locomotive de chaque type.

⁶ Source : METZ, 2004.

Voyant là une opportunité de formation, un nouveau prestataire de service en ressources humaines - *MEV Schweiz AG – Independent Railway Services* – s’est engouffré dès 2002 dans ce créneau. MEV Schweiz est implanté à Bâle mais la société exerce aussi ses activités à l’étranger (sous MEV + nom de pays).

Les mécaniciens MEV travaillent pour le compte de BLS Cargo/Railion sur la ligne du St-Gothard. MEV Schweiz AG forme les aspirants – souvent des mécaniciens de l’ancienne Deutsche Reichsbahn – via un cursus de trois mois en coopération avec l’OFT et le mandant concerné⁷.

2.6.4 La « chaussée roulante »

Sur les deux axes du St-Gothard et du Lötschberg-Simplon, «l’autoroute roulante» prend en charge les camions – avec véhicule moteur, chargement et chauffeur. Les véhicules d’une hauteur supérieure à 4 m sont embarqués sur des trains spéciaux dotés de wagons porteurs à plancher surbaissé. Ces derniers passent par le Lötschberg-Simplon grâce à des extensions de gabarits, surtout dans les tunnels, et par le St-Gothard grâce à une nouvelle génération de wagons à plancher encore plus surbaissé. Actuellement, diverses relations à travers les Alpes suisses sont proposées dans chaque direction:

Relation	Nombre/sem.	Temps	Prestat.
Fribourg-en-Brsg.–Novare	60	8–11 h	RAlpin
Fribourg-en-Brsg.–Lugano	5	5–6 h	Hupac
Bâle–Lugano	10	4–5 h	Hupac
Singen–Milan	10	8 h	Hupac

L’autoroute roulante est empruntée par de grands transporteurs actifs à l’échelle européenne, car ceux-ci y voient un moyen d’optimiser le déploiement de leur flotte et de leurs chauffeurs. Elle est également utilisée par de nombreuses petites entreprises, pour l’essentiel installées dans le sud. L’autoroute roulante fonctionne principalement la nuit et le week-end. Le trajet à bord des voitures d’accompagnement, avec compartiments restauration, détente et couchette, est considéré comme un temps de repos pour les chauffeurs.

Dans le cadre de sa politique de transfert du trafic, l’Office fédéral des transports procède en 1998 à un appel d’offres européen pour établir une autoroute roulante entre Fribourg-en-Brsgau et Novare. Le marché revient à RAlpin SA⁸.

Le prix pour l’acheminement d’un ensemble attelé de 40 tonnes entre Fribourg-en-Brsgau et Novare sur un parcours de 414 kilomètres varie de 380 à 505 euros en fonction du lieu de départ. Le transfert du trafic étant un enjeu politique qui prime la pleine couverture des coûts, la Confédération verse une indemnité dégressive qui se monte en moyenne à 500 francs par transport.

L’année passée, RAlpin a acheminé 56 300 ensembles attelés (charge de 85%) entre Fribourg-en-Brsgau et Novare. Toujours en 2003, Hupac a transporté 20 895 véhicules sur ses lignes passant par le St-Gothard.

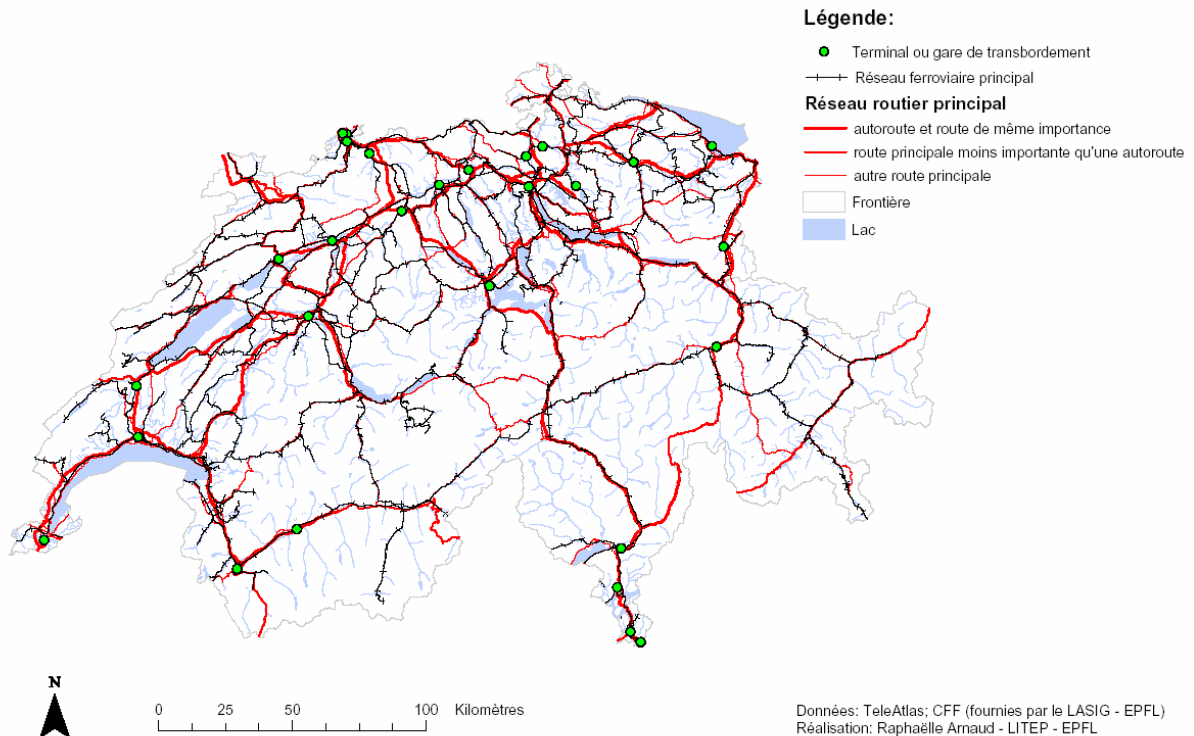
Source : METZ, 2004

⁷ Source : METZ, 2004.

⁸ RAlpin SA est une filiale de CFF Cargo (30%), Hupac (30%), BLS Cargo (30%) et Trenitalia Cargo (10%).

2.7 Les principaux « chantiers » et projets

2.7.1 Nouvelles infrastructures au nord et au sud



Selon la LITRA, (2004) le principal goulet d'étranglement du trafic ferroviaire suisse ne se trouve ni sur les transversales alpines actuelles ni aux gares-frontières mais sur les tronçons d'accès du Plateau suisse. C'est là qu'interfèrent tous les types de trafic (le transalpin est principalement dédié aux marchandises).

Emplacement des principaux terminaux de transport combiné; ajoutés selon: ARNAUD R., 2004.

Un autre problème clairement identifié se situe au niveau des terminaux du TCNA, très chargés. Pour remédier aux encombrements de terminaux, l'Allemagne, l'Italie et la Suisse ont réalisé (et vont continuer de le faire) des investissements considérables dans l'infrastructure.

2.7.2 Nord: région de Bâle

Hormis la traversée de Rastatt, le tronçon d'accès à Bâle par le nord est à quatre voies jusqu'à Offenbourg, avant de se rétrécir à deux voies. La planification à moyen terme 2004-2008 des besoins du réseau ferré allemand place ainsi en tête de ses priorités la modernisation et la construction de voies nouvelles sur l'axe Karlsruhe-Bâle. La première tranche Rastatt sud-Offenbourg devrait nécessiter près de 224 millions d'euros d'investissements.

En raison du nombre croissant de trains de marchandises et de l'extension du RER de Bâle, la capacité du pont du Rhin arrive à saturation entre Bâle Bad. Bahnhof et la gare de triage de Bâle (Bâle CFF). Les CFF ont lancé un projet de réalisation d'un second pont, qui devrait être mis en service d'ici 2009. Mais le financement de la construction de cet ouvrage n'est pas encore assuré en raison du programme d'allègement budgétaire décidé par le Conseil fédéral.

Bâle nord: CFF Cargo a acquis les terrains de l'ancienne gare de triage badoise de Weil et y construit un gateway pour le trafic combiné non accompagné. La nouvelle plate-forme devrait entrer en service en 2008. Elle permettra également le transbordement de conteneurs route-rail et remplacera le terminal de la gare de marchandises de Wolf qui arrive à saturation.

2.7.3 Plateau suisse

La section Bâle-Olten, qui ne compte encore que deux voies par endroit, constitue un autre point noir: le tunnel du Wisenberg sera construit dans le prolongement du tunnel de l'Adler, qui a été ouvert à la circulation en 2000 entre Muttentz et Liestal. L'ouvrage débouchera dans la région d'Olten sur les infrastructures existantes des CFF. Le Parlement devrait statuer en 2007 sur la suite à donner au projet.

Le nouveau tronçon Mattstetten-Rothrist et la troisième voie Ostermundigen-Gümligen (en service en 2006) décongestionnent les tronçons d'accès qui conduisent à la ligne Berne-Lucerne (depuis Berne-Thoune). A moyen et long terme, le tronçon entre Gümligen et Spiez devrait à son tour atteindre la saturation.

Gateway de Zurich: vers 2007 CFF Cargo cessera d'exploiter l'ancien terminal de conteneurs de dans la gare de marchandises de Zurich. Une nouvelle installation sera créée à Dietikon, à côté de la gare de triage Zurich-Limmattal et de l'autoroute A1. Ce nouveau gateway devrait entrer en service vers 2009. Il comprendra sept voies de chargement d'une longueur de 750 mètres chacune et sera équipé de deux portiques. Il permettra d'acheminer plus rapidement les conteneurs des sociétés de la région de Zurich qui ne disposent pas voie de raccordement propre.

Rekingen: en août 2004, Hochrhein Terminal AG a ouvert son installation, d'une capacité annuelle de 51 000 EVP.

Terminal de Chavornay: entre Yverdon et Lausanne, dans la plaine de l'Orbe, Terminal Combiné Chavornay AG (TERCO) construit depuis 2004 une plate-forme de transbordement destinée au transport combiné non accompagné de Suisse romande. En Janvier 2005 est arrivé le premier train en provenance de du port rhénan de Bâle. Les investissements se montent à env. 8 millions €(13 millions CHF).

2.7.4 Tunnel de base du Lötschberg

Le tunnel de base du Lötschberg, qui entrera en service en 2007, améliorera la vitesse du transport ferroviaire de marchandises dans le transit nord-sud.

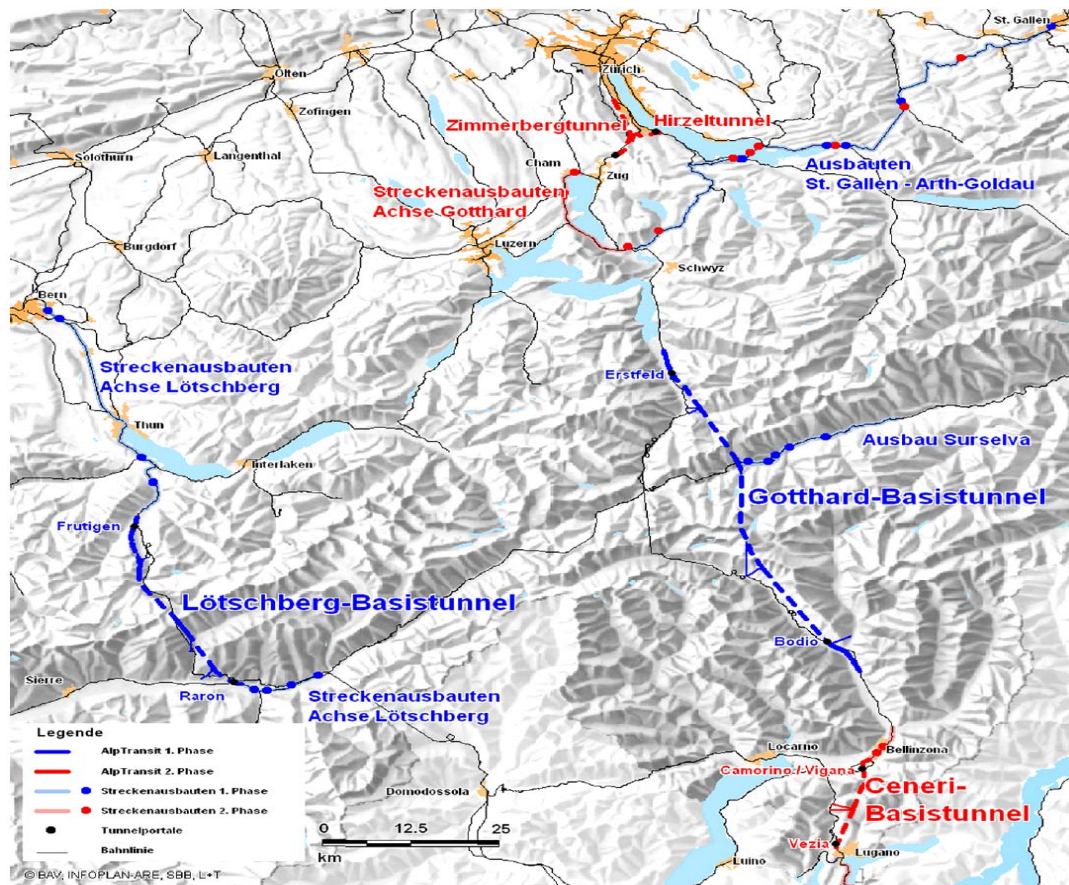
D'ici l'achèvement des travaux du côté italien du Simplon, l'axe du Lötschberg offre 90 sillons de transit par jour, puis, par la suite, ce nombre augmentera à 110 sillons de fret par jour. Toutefois, le nombre de trains de marchandises qui empruntera le tunnel de base dépendra de l'offre grandes lignes, encore indéfinie à l'heure actuelle.

Il faut noter que la nouvelle ligne de base du tunnel du Lötschberg ne comporte qu'une section à voie unique⁹. Ainsi, pour conserver une grande capacité de transport, une partie des trains de marchandises continuera de circuler sur la ligne de montagne.

2.7.5 Tunnel de base du St-Gothard

Le tunnel de base du St-Gothard sera mis en service en 2015 et, avec celui du Ceneri (en aval), il offrira seconde porte d'accès rapide à l'Italie pour le trafic de transit ferroviaire. La nouvelle ligne étant constituée d'une double voie à faible déclivité, elle permettra non seulement une plus grande vitesse, mais aussi de nettement plus grandes capacités: le nombre de sillons quotidiens attribuables au trafic marchandises passera des 150-180 actuels à 220-250. Par ailleurs, les besoins en traction (donc le nombre de locomotives par convoi) seront réduits par rapport aux lignes de façade actuelles.

La planification des capacités suppose toutefois que le dispositif de dépassement de Rynächt près d'Erstfeld soit étendu à six voies. Cette partie du réseau constituera alors une véritable autoroute du rail.



Ouvrages des Nouvelles lignes ferroviaires alpines (NLFA), chantiers Alptransit en 2 étapes et voies d'accès; source : OFT et Verlagerungsbericht, p 35, 2004.

⁹ La galerie a été creusée de manière à permettre de doubler ultérieurement les voies, si nécessaire.

2.7.6 Sud des Alpes

Pour augmenter à court terme les capacités sur la ligne du Simplon et sur la ligne menant de Bellinzone à Luino, les CFF et les FS ont signé un accord intitulé «Plate-forme Luino» et «Plate-forme Simplon», dans lequel les deux entreprises s'engagent à apporter toute une série d'améliorations à l'infrastructure existante. Ces accords prévoient des aménagements mineurs dans un premier temps (p.ex. voies de croisement supplémentaires¹⁰), puis des travaux de très grande ampleur à moyen et long terme: un parcours sous tunnel Gambarogno–Luino, un nouveau tronçon de Lugano à Laveno (via le lac Majeur) qui se prolongerait jusqu'à Novare (Gênes). Autre option à l'étude: la construction d'une ligne Lugano–Chiasso¹¹.

La construction de la voie de raccordement à Sesto–Calende, qui permettra de relier directement Gallarate (et Busto Arsizio) à Luino, est pratiquement terminée. Il en résultera une double voie virtuelle entre Laveno et Gallarate (deux voies uniques via Sesto et Ternate–Varano–Borghi), ce qui accroîtra considérablement les capacités entre Luino et les grands terminaux du nord de Milan.

Busto Arsizio III: Hupac est en train de construire un nouveau terminal «Busto III», à proximité immédiate de l'actuelle installation de Busto II, qui atteint ses limites de capacité. Hupac doublera ainsi ses capacités de transbordement pour le trafic combiné non accompagné (TCNA) dans la région de Milan. Le coût de l'extension se chiffre à 60 millions € (90 millions CHF). Busto III devrait s'ouvrir à mi-2005 et elle constituera la plus grande installation de transbordement de Lombardie.

Domodossola: sur le sol italien, au pied de la rampe d'accès au tunnel du Simplon, la gare de triage Domo II, est dotée de deux terminaux TCNA qui sont accessibles par des locomotives venant du nord. Entre 2003 et 2004, Hangartner AG y a mis en service une plate-forme comprenant quatre voies de 600 mètres chacune et quatre dispositifs de transbordement. Les navettes qui font route vers Latina (Rome), Bâle, Karlsruhe, Cologne, Hambourg et Rostock peuvent prendre en charge 55 000 envois par an. Le terminal peut également assurer le transbordement de wagons conventionnels arrivant à Domodossola par trains mixtes. La facture globale de la construction du terminal s'élève à 6,4 mio €

Encore à Domodossola: Cargodrome Spl. exploite actuellement à Domo II une installation pour un train court Crossrail des Transports régionaux du Mittelland, au départ de Wiler. Un emplacement pouvant accueillir un train complet de 48 superstructures interchangeables sera réalisé au courant de l'année 2005.

¹⁰ Différentes petites réalisations, telle la boucle de liaison prévue à hauteur de Sesto Calende -qui créera une double voie virtuelle de 44 kilomètres entre Laveno et Gallarate à proximité des terminaux de Hupac et Ambrogio- auront un impact considérable sur les capacités de combiné transalpin.

¹¹ Source: OFT, swisstraffic-online.ch, juin 2004.

2.7.7 Terminaux et gateways

La construction et l'extension des terminaux sont soutenues par l'Office fédéral des transports (OFT), afin de stimuler le transfert du trafic. Ce soutien fédéral se manifeste également à travers le cofinancement de matériel destiné au transport combiné ferroviaire¹².

2.7.8 Lignes à l'étranger

Parmi les projets RTE initiés par l'Union européenne, deux concernent la Suisse: l'extension de l'accès Karlsruhe–Bâle, qui facilite l'accès au réseau suisse, et le tunnel de base du Brenner qui se pose en concurrent du St-Gothard.

On estime que la ligne Betuwe (ouverture prévue vers 2007) qui reliera Rotterdam avec les ports situés à l'intérieur du continent devrait sensiblement renforcer le report sur le fer du transport de conteneurs. Ses effets se feront également ressentir sur trafic transalpin, passage obligé des échanges Europe-Italie.

2.7.9 Voies de raccordement

Pour simplifier la manutention, on cherche à transporter le fret ferroviaire à partir et à destination de « voies de raccordement ». Dans les faits, pratiquement 90% du fret ferroviaire conventionnel et du TC intérieur ou d'import – export circule par des voies de raccordement. Par conséquent, le degré d'équipement des zones industrielles en voies de raccordement influence très clairement les choix modaux des entreprises.

Il se passe que la loi suisse oblige les collectivités à desservir les zones industrielles, mais contrairement aux accès routiers, les voies de raccordement sont considérées comme des équipements appartenant aux entreprises et, par conséquent, elles sont construites et entretenues sur une base strictement privée. Les éventuelles réalisations peuvent toutefois – dans certains cas – être subventionnées par le gouvernement à partir des fonds provenant des droits de douane sur les carburants.

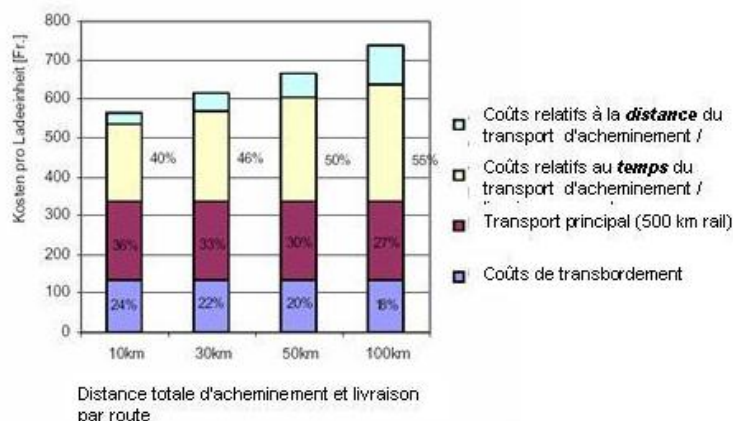
Les perspectives sont toutefois relativement mauvaises car la pression pour réaliser des économies se généralise dans tout le pays et tend à remettre en question ce type d'investissement dont les retombées financières ne sont pas immédiates. Par exemple, les cantons de St-Gall et de Zurich ont récemment supprimé les aides officielles apportées à la réalisation de voies de raccordement privées.

2.8 Décomposition du coût de transport

Les entreprises ne donnent guère de détail concernant leurs coûts de transport, Ruesch (2004) a toutefois effectué des travaux relatifs à un transport combiné sur la distance typique¹³ de 500

¹² Cofinancement d'appareils de chargement et de transbordement (grues, chargeurs frontaux, chariots élévateurs), d'engins de traction pour la manoeuvre, de wagons porteurs, de ponts interchangeables et de caisses mobiles. Voir www.litra.ch, rubrique «Transfert du trafic».

kilomètres, avec différentes distances d’approvisionnement en amont et de livraison en aval. Il en ressort que les coûts fixes (trajet en train et transbordement) comptent pour la moitié du total dans le cas où le trajet sur route vaut le dixième du trajet ferroviaire (500 km rail, 50 km route); dans ce cas, le coût total est d’environ 450 € (680 CHF), dont 20% pour le transbordement, 30% pour le trajet principal sur rail et 50% pour la partie routière. En diminuant le trajet routier à 10 km seulement, le coût total ne baisse qu’à 380 € (570 CHF), dont non moins de 40% consacré aux 10 km routiers, alors que si le trajet route est de 100 km, donc dix fois plus important, le coût total n’augmente qu’à 480 € environ (720 CHF), ce qui fait passer la part du transport routier à 55%.



Coûts par unité de transport intermodal (distance principale : 500km sur voie ferrée) en fonction des distances routières d’approvisionnement/livraison (10-100 km); source : RUESCH; 2004.

Deux constats:

- la prise en charge de marchandises par la route, sans compter le transbordement (env. 80€), génère un surcoût de plus de 30% par rapport au rail seul, ce qui plaide clairement en faveur des voies de raccordement évoquées précédemment;
- l’importance de la RPLP n’est pas très significative pour de telles distances sur route : non seulement les premiers 30 km d’acheminement à des terminaux sont exempts de taxe, mais même l’ensemble des taxes relatives à la distance ne dépasse pas 65€(CHF 100.-) pour 100 km sur route.

3. ANALYSE ET INTERPRETATION

3.1 Rôle des politiques de soutien au développement du transport combiné

Stratégie de report modal suisse

La politique suisse des transports vise explicitement à transférer le trafic de transit de la route vers le rail. Les autres types de trafic font certes l’objet d’attention, mais n’ont pas le même degré de priorité.

¹³ Cette distance de 500 km est « typique » dans le sens où les professionnels estiment qu’elle constitue le seuil à partir duquel il est potentiellement rentable d’effectuer des transports par rail (ou combiné).

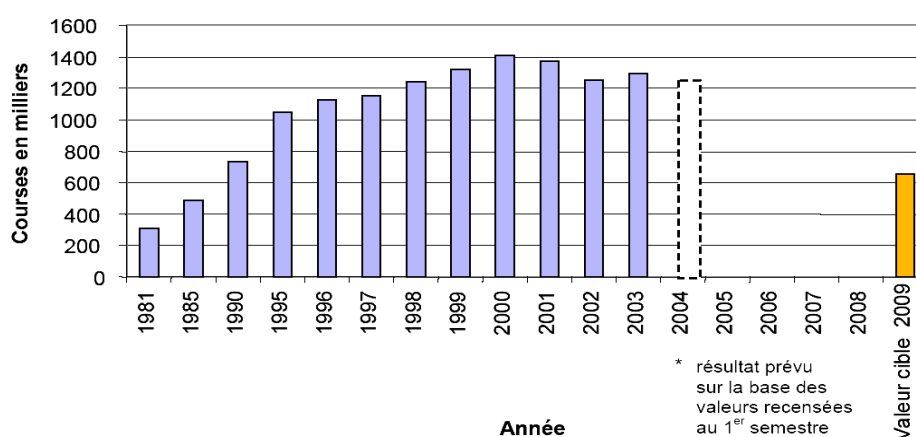
3.1.1 Objectif politique

Le trafic de transit prédominant s'écoule sur l'axe transalpin. Ce dernier est donc traité spécialement par le gouvernement. L'objectif déclaré de la politique suisse de transport transalpin est de stabiliser le trafic routier à environ 650'000 passages par année, alors qu'il avait atteint plus d'1,4 millions en 2000.

Il faut savoir que la principale infrastructure de passage transalpin suisse est le tunnel du Gothard, qui ne dispose que d'un tube, avec une piste dans chaque sens. Or l'acceptation de l'Initiative des Alpes en 1994 a fait inscrire dans la Constitution fédérale que la Confédération ne devait pas développer de nouvelles infrastructures routières transalpines, ce qui exclut d'augmenter la capacité du Gothard. Dans ces conditions, l'objectif de 650'000 camions à travers les Alpes permet surtout d'établir dans le trafic un équilibre entre voitures et camions qui permette une bonne sécurité.

3.1.2 Effet des mesures prises

La Confédération mesure l'effet de la politique de transfert modal par le nombre de courses des camions à travers les Alpes. Ce chiffre a reculé en 2003 de 8% par rapport à l'année 2000, ce qui indique que les mesures prises agissent dans le sens voulu.



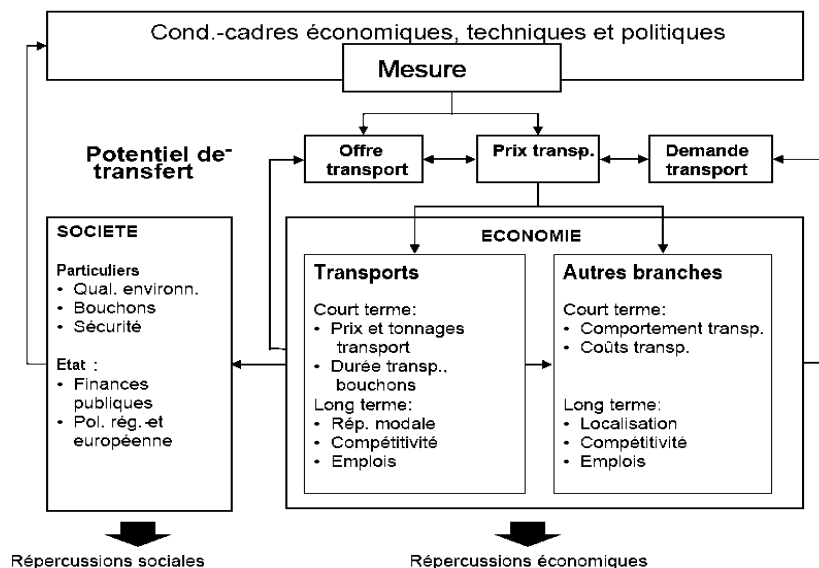
Objectif politique du nombre de courses transalpines de fret routier;
source : Verlagerungsbericht, novembre 2004, p. 4.

Les sondages ont par ailleurs révélé que le tonnage transporté a été plus élevé. Ce gain de productivité¹⁴ est attribuable à l'autorisation des camions de 34 tonnes (plus un certain quota de 40 tonnes) sur le territoire suisse, ainsi qu'à l'entrée en vigueur dès 2001 de la redevance poids lourds (RPLP) qui grève tous les camions de plus de 3,5 tonnes, même s'ils circulent à vide.

¹⁴ « Gain de productivité » relatif tout de même car il va de pair avec un coût de production globalement plus élevé dû à la nouvelle taxation (RPLP).

3.2 Aide de la Confédération au combiné

La Confédération verse une aide directe aux opérateurs ferroviaires pour compenser une baisse des prix des sillons; elle aide également financièrement la construction de chantiers rail-route et elle prête sans intérêt pour l'acquisition de matériel roulant destiné au transport intermodal. Par ailleurs, le gouvernement subventionne le ferroutage à hauteur d'environ 50%.

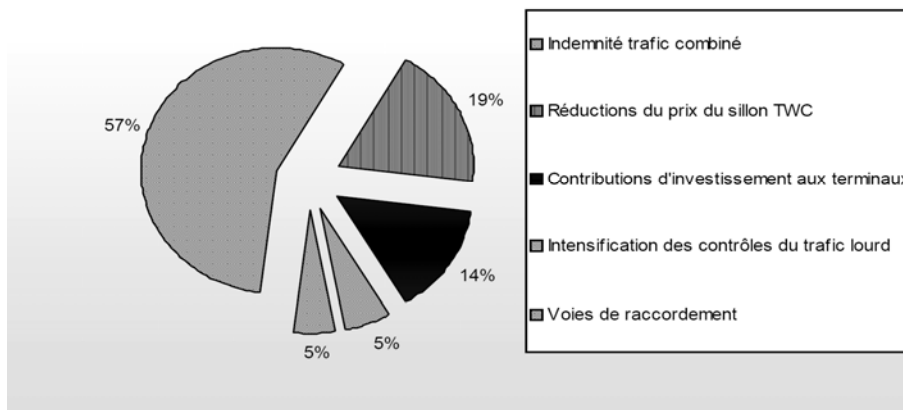


Objectifs des mesures de transfert; source : Verlagerungsbericht 2004, p. 83.

Ces sommes sont libérées par l'arrêté fédéral de 1999 allouant 1,9 milliard € (2,85 mia CHF) sur dix ans à titre de promotion du transport ferroviaire de marchandises. Ce montant ne comprend pas les aides à l'investissement pour les terminaux.

Ces aides sont versées aux tractionnaires (CFF et BLS) et/ou aux opérateurs (Hupac, CFF, BLS, etc.) suivant les cas.

La Confédération prête sans intérêts pour l'achat de matériel roulant ferroviaire (mais pas routier).



Répartition des fonds de soutien au trafic ferroviaire de marchandises; source : Verlagerungsbericht, 2004, p. 47.

Exploitation: commandes de transports en trafic combiné

La Confédération verse aux opérateurs du trafic combiné une indemnité pour les coûts non-couverts planifiés. En 2004, 26 millions € (39 millions CHF) ont été alloués à la chaussée roulante et 83 millions € (125 millions CHF) au trafic combiné non accompagné.

Réduction du prix du sillon pour le trafic combiné

En plus des indemnités d'exploitation, la Confédération réduit directement le coût des sillons en octroyant aux gestionnaires d'infrastructure¹⁵ une subvention destinée aux convois du trafic combiné. En 2004, environ 27 millions € (41 millions CHF) ont été affectés à cette subvention. De plus, le gouvernement subventionne le ferroutage à hauteur d'environ 50%. Cela signifie que, en moyenne, si la Confédération ne versait pas de subvention, l'opérateur serait obligé de facturer deux fois plus cher pour couvrir ses coûts. Le subventionnement dépend toutefois de l'heure et du tracé (les coûts sont relativement stables, mais pas les tarifs; par conséquent certaines courses – celles de jour, peu demandées – sont plus subventionnées que d'autres – celles de nuit, plus chères sur le marché).

Aides aux investissements pour les terminaux

Pour les investissements destinés aux terminaux, un montant de 49 millions de francs (32 millions €) sera alloué, en partie sous forme de contribution à fonds perdus et sous forme de prêt. En plus des terminaux en Suisse, la Confédération soutient des projets à l'étranger, à proximité de la frontière, notamment en Italie du nord.

Investissements d'infrastructures

Le principal programme d'investissement en infrastructures qui concerne le combiné consiste en réalisation des Nouvelles Lignes Ferroviaires Alpines (NLFA). Celles-ci impliquent en premier lieu la construction des tunnels du Lötschberg (2007) et du Gothard, ainsi que leurs voies d'accès: pour environ 10 milliards € d'ici 2017.

3.3 Système de financement du report modal route – rail

3.3.1 Redevances routières

La RPLP introduite en 2001 s'est traduite par une croissance des coûts routiers de 15% mais pas par un report sur le rail. Le passage du tonnage maximal de 28 à 34 tonnes (avec un certain nombre de 40T par l'introduction d'un nombre limité d'autorisation) a entraîné une baisse du nombre de camions, donc cette baisse a été compensée par des charges moyennes supérieures.

Le 1^{er} janvier 2005 augmentation de la RPLP. Parallèlement le poids maximum autorisé passera de 34 à 40 t.

¹⁵ Pour le transit nord-sud, il s'agit de CFF et BLS.

La RPLP passe le 1.1.2005 de 1,68 à 2.88 cts CHF (environ 1.7 cts €) par Tonne-Km pour les camions de classe Euro 0 et Euro 1. Les tarifs pour Euro 2 passent à 2,52 cts/Tkm et ceux d'Euro 3, 4 et 5 à 2,15 cts/Tkm.

Les moteurs de la génération EURO 2 ont été installés entre 1995 et 2000, les EURO 3 depuis l'automne 2000, tandis qu'Euro 4 et 5 ne sont pas encore sur le marché.

Catégorie émissions	Euro 0	EURO 1	EURO 2	EURO 3	EURO 4 / 5
RPLP entre 2001 et 2004	2.00 cts /t-km	1.68 cts /t-km	1.42 cts /t-km	1.42 cts /t-km	
RPLP dès 1.1.2005	2.88 cts /t-km	2.88 cts /t-km	2.52 cts /t-km	2.15 cts /t-km	2.15 cts /t-km
Augmentation 2004- 2005 en%	+ 44,0%	+ 71,4%	+ 77,5%	+ 51,4%	
Nouveau tarif pour un 40t traversant la Suisse N-S en 2005 (250 km)	CHF 288.- 192.- €	CHF 288.- 192.- €	CHF 252.- 168.- €	CHF 215.- - 143.- €	CHF 215.- 143.- €

Taxes RPLP valables du 1er janvier 2005 à fin 2007.

Par exemple : un convoi (EURO 2) d'un poids total de 30 tonnes = 75,6 centimes par kilomètre parcouru.

3.3.2 Impact approximatif sur le coût du transport à travers la Suisse

On estime que l'augmentation de la RPLP en 2005 devrait générer une nouvelle hausse des coûts globaux du transport routier d'environ 10%.

Différentes études ont établi à environ 20% le surcoût attribuable à l'introduction de la RPLP en 2001.

On ne s'attend donc pas à ce que le taux 2005 de RPLP révolutionne le trafic; par contre elle devrait soutenir la tendance actuelle (augmentation du taux de chargement sur tout le territoire et diminution du nombre de courses transalpines), d'autant plus qu'elle va de pair avec l'ouverture de la Suisse aux 40 tonnes.

Pour mettre cette question financière en perspective, on remarquera que même les hausses importantes des prix des carburants n'ont pas entraîné de baisse du trafic routier. D'ailleurs, les économistes ne considèrent pas le prix comme un élément décisif à lui seul. Il doit être comparé à la qualité de service¹⁶.

¹⁶ Cf. – par exemple – Ricco Maggi qui estime des valeurs monétaires pour la ponctualité et les compare aux tarifs (voir www.nfp41.ch).

3.3.3 Analyse des effets de la politique de taxation suisse

On observe que la RPLP fonctionne, c'est-à-dire qu'elle est acceptée, qu'elle a un certain effet, mais qu'elle ne dissuade toutefois pas les transporteurs d'utiliser la route pour transiter à travers la Suisse.

Constatation : La politique volontariste de la Suisse en faveur du combiné permet à ce système de transport de progresser en chiffres absolus. Toutefois, on peut observer que cette progression a lieu simultanément à une décroissance (ou au détriment) du rail traditionnel, mais pas aux dépens de la route.

Interprétations : On peut interpréter cet état de fait de deux manières différentes : soit le combiné concurrence directement le fret conventionnel, soit il progresse de manière indépendante du reste du rail.

Selon les experts, la seconde interprétation paraît mieux rendre compte des faits observables : le combiné croît parce qu'il répond à une nouvelle demande, orchestrée par des opérateurs logistiques, tandis que de plus en plus de matériaux lourds passent du rail au camion parce, qui est plus simple à l'usage.

Dans cette optique, le rail traditionnel perd plutôt des parts de marché à lui tout seul, même sans concurrence directe du combiné.

3.3.4 Effets de la taxation RPLP

a) Nouvelles données statistiques sur les transports

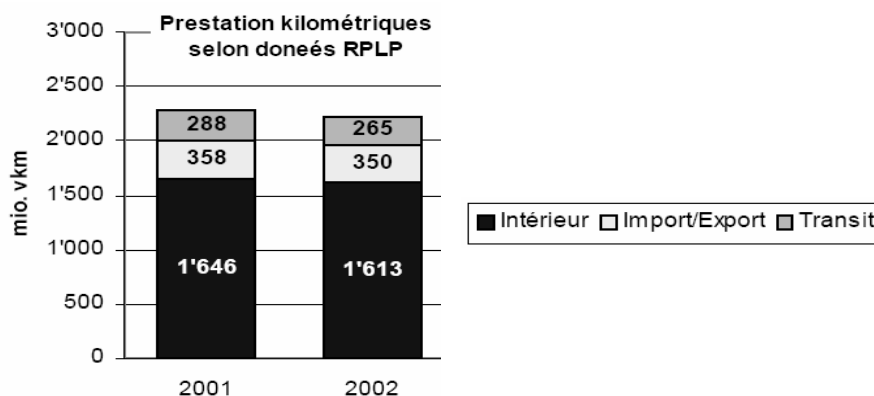
A l'époque de l'introduction de la RPLP, l'Administration fédérale des douanes (AFD) s'est dotée d'une banque de données dédiée à l'enregistrement des véhicules assujettis à la taxe, ainsi qu'à la facturation.

Outre la distance parcourue, le calcul de la RPLP prend en compte diverses données telles le type du véhicule, le poids total et les caractéristiques d'émissions.

b) Prestations kilométriques des années 2001 et 2002

En 2001 et 2002, le trafic des poids lourds d'un poids total autorisé supérieur à 3.5 tonnes (y compris les semi-remorques légers affichant des prestations kilométriques assujetties à la RPLP) totalise respectivement 2.3 et 2.2 milliards de véhicules-kilomètres (vkm).

Il ressort (CF. graphique ci-après, partie de gauche) que le trafic intérieur génère la plus grande part (72%) des prestations kilométriques, le reste étant réparti à proportions sensiblement égales entre le trafic d'importation/d'exportation (16%) et le trafic de transit (12%).



Répartition des prestations kilométriques du transport routier en Suisse 2001-2002; source : Bundesamt für Raumentwicklung (2004): Aktualisierung der verkehrlichen Auswirkungen von LSVA und 40t-Limite.

3.3.5 Fiabilité du combiné

Le manque de fiabilité est vraisemblablement un des plus graves problèmes de qualité du transport de fret : ne sachant pas précisément quand une marchandise commandée sera disponible, le client ne peut ni en assurer la livraison aux acheteurs potentiels ni l'intégrer dans la logistique de chaînes de production en flux tendu.

Cet état de fait ne fait toutefois pas couler beaucoup d'encre car la route fait bien son travail et c'est à elle que recourent les clients qui doivent pouvoir compter sur des livraisons fiables. Mais la part de marché perdue pour le rail est substantielle car de nombreux types de marchandises sont acheminées par route uniquement par souci de fiabilité, mais pourraient parfaitement être reportées sur le rail.

Les enquêtes menées pour mieux connaître l'importance et les motifs des retards affectant le trafic ferroviaire à travers les Alpes font ressortir quelques points intéressants.

3.3.6 Importance des retards

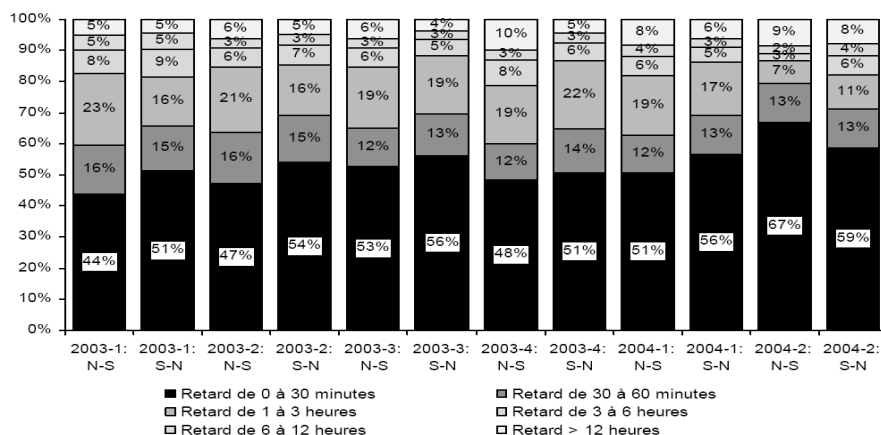
La qualité s'améliore globalement durant la période 2003-2004, mais le point de départ laissait une bonne marge de manœuvre: en effet, malgré toute l'attention dévolue au tronçon Nord-Sud, environ la moitié des convois de marchandises qui y circulent arrivent avec un retard d'une demi-heure¹⁷ ou plus.

Les retards supérieurs à l'heure oscillent entre 30 et 40% (selon les périodes) et surtout, plus de 10% ont plus de 6 heures de retard et 6% à 9% dépassent même les 12 heures de retard.

On ne peut donc pas compter sur le rail pour les marchandises devant arriver à destination à une heure précise. A titre de comparaison, les chances d'événement à la roulette russe sont de 17% (ou 14% avec un sept-coups) or elles suffisent à faire considérer ce jeu comme dangereux. Les professionnels qui

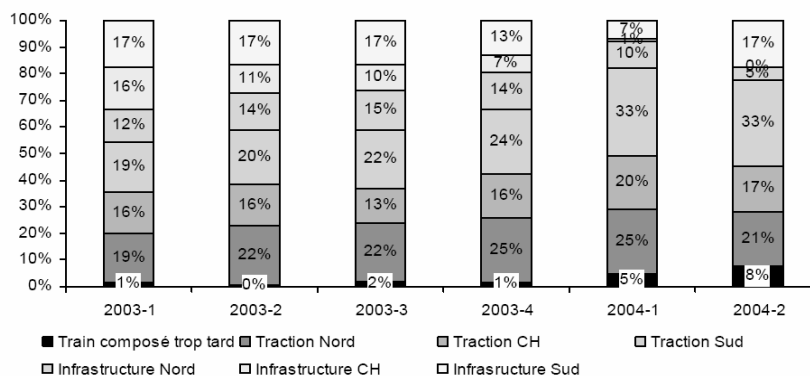
¹⁷ Les statistiques disponibles ne donnent malheureusement pas plus de détail : cette fourchette laisse supposer que, pour les enquêteurs, la différence entre 0 minute et une demi-heure n'est pas substantielle. Elle correspondrait donc aux usages du secteur.

estiment l'enjeu important préfèrent se tourner vers des alternatives mieux adaptées à leur profil de risque tandis que les autres disparaissent au fil du temps.



Retards dans le trafic marchandises international Nord-Sud (03-04);
source : Verlagerungsbericht 2004, p. 53.

3.3.7 Motifs des retards



Motifs des retards du trafic de marchandises international Nord-Sud (03-04);
source : Verlagerungsbericht 2004, p. 53.

On constate aussi que les investissements substantiels faits dans la rénovation et l'amélioration des voies portent des fruits car les principales raisons des retards passent de l'infrastructure (2003) à la traction (2004).

3.4 Perspectives du transport intermodal

Comme évoqué ci-dessus, le trafic transalpin joue un rôle primordial dans le combiné en Suisse, or les perspectives actuelles du trafic sont plus modérées que celles qui ont servi de base à la planification de la NLFA : les perspectives de l'époque (SGZZ, 1995¹⁸) prévoyaient que le trafic à travers les Alpes

¹⁸ CF. Perspectives GVF (SGZZ 1995).

serait de 44-50 millions de tonnes en 2015, alors que les perspectives actuelles tablent sur 35-42 millions.

Ces tonnages plus réduits s'expliquent essentiellement par le fait que l'élargissement de l'UE à l'Est est en train de déplacer à l'Est les marchés en forte croissance (surtout en tonnage). Par conséquent, les passages alpins autrichiens et slovènes seront plus dynamiques que les passages traditionnels, notamment ceux à travers les Alpes suisses.

En ce qui concerne le transport national, c'est la RPLP qui va constituer le levier le plus puissant, mais les autorités estiment que son rôle n'occasionnera pas un report modal sensible vers le rail ou le combiné. La Suisse est de taille trop petite¹⁹. On remarquera par exemple que La Poste, qui est en train de réorganiser fondamentalement tout son système de distribution des lettres (projet « REMA » envisage de recourir bien plus intensément à la route qu'elle ne le fait actuellement, alors qu'elle est parfaitement informée des coûts qu'occasionnera la RPLP dès 2008.

3.4.1 Effort national focalisé sur le trafic transalpin

Selon le rapport sur le transfert modal (Verlagerungsbericht 2004, p. 82.), pour atteindre l'objectif, il faut reporter sur le rail encore 400 000 trajets de camions à travers les Alpes en 2009. Les mesures d'accompagnement déjà prises aujourd'hui contribuent certes au transfert (si elles n'étaient pas mises en œuvre, il faudrait s'attendre à plus de 1 400 000 de camions supplémentaires à travers les Alpes), mais le gouvernement compte sur les mesures d'accompagnement, pour renforcer le report modal : il est prévu que le nombre des envois en TWC augmentera à au moins 800'000 d'ici à 2009 et que la chaussée roulante transportera quelque 160 000 camions d'ici là.

(tous les chiffres en mio. CHF)	Année 2004	Année 2005	Année 2006	Année 2007	Année 2008
SPS TWC prévus initialement	66.3	40	40	20	0
Répercussions PAB 03			-20		
Planification financière actuelle SPS TWC	66.3	40	20	20	0

Evolution des subventions du prix du sillon de trafic par wagons complets;
source : Verlagerungsbericht 2004, p. 81.

La subvention du prix du sillon (SPS) concerne actuellement autant le trafic par wagon complet (TWC) que le combiné. Tel ne sera pas le cas dans le futur car dès 2008, donc dès que la taxe RPLP atteindra son montant maximal²⁰, seul le transport combiné continuera à recevoir ces subsides. Cette décision est basée sur l'hypothèse que le trafic par wagon complet peut être exploité de manière rentable, ce qui n'est pas le cas du combiné

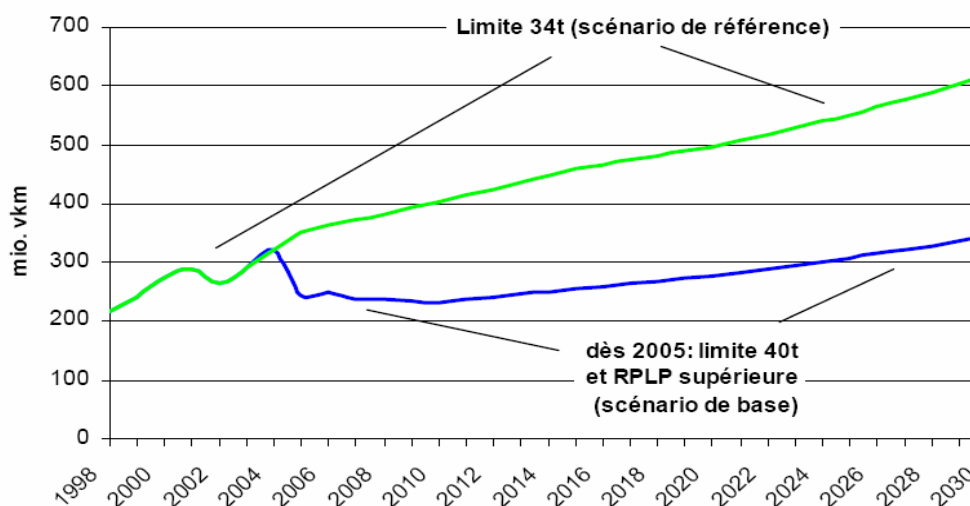
¹⁹ Dimensions : Nord-Sud : 220 km, Est-Ouest: 350 km.

²⁰ Cela correspond aussi au moment de l'ouverture du tunnel de base du Loetschberg.

3.5 RPLP et report du trafic de transit

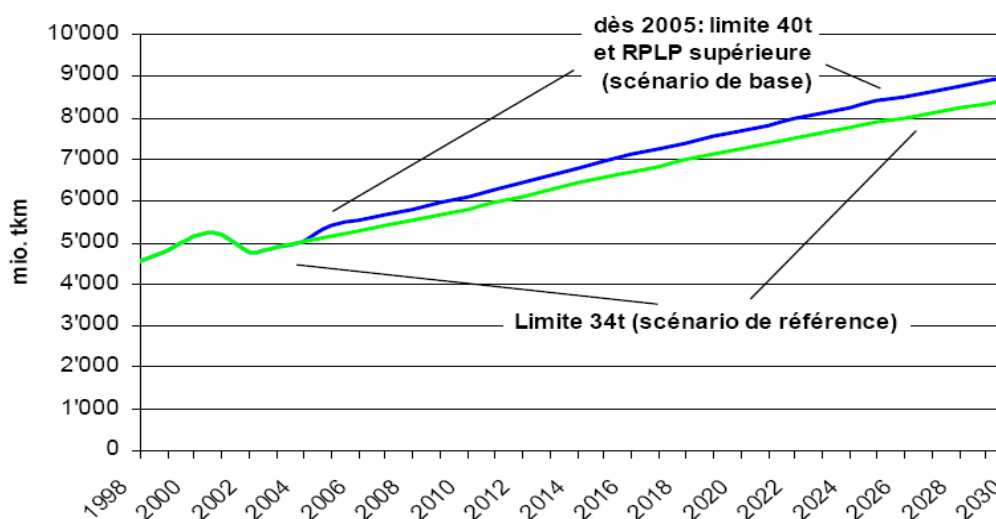
Dans son rapport sur la RPLP, L'administration fédérale prévoit (ARE, 2004a) une forte diminution du trafic routier de transit dès l'ouverture sans restriction aux 40 tonnes simultanément à l'augmentation (2005) de la RPLP.

Cependant, dès 2006, le transport par route devrait retrouver une courbe ascendante en raison de l'augmentation générale du trafic de transit, et, selon les prévisions, il atteindrait à nouveau le niveau de 2001 d'ici la fin 2020.



Prévisions de prestations de transit routier en transit : report sur le rail, mais avec effet relativement modéré sur le trafic total. On suppose donc un gain de productivité (ouverture aux 40 tonnes dès 2005) ainsi qu'un trafic de contournement; source :ARE, 2004a.

On s'attend à une augmentation continue du trafic ferroviaire de transit, de sorte que les prestations devraient atteindre quelque 9 milliards de tkm d'ici 2030, ce qui correspond à une hausse de 75% par rapport à 2000.



Prévisions des prestations de trafic ferroviaire de transit (horizon 2030);
source : ARE, 2004a.

3.5.1 Recettes RPLP

Les recettes de la RPLP s'élèvent à environ 560 millions € (850 millions CHF) entre 2001 et 2004. L'augmentation des tarifs RPLP en 2005 devrait amener une hausse significative, les recettes annuelles sont estimées à pratiquement 1 milliard € (1.4 milliard CHF).

En 2007, aura lieu la seconde augmentation des tarifs qui devrait amener les recettes au-dessus du milliard € (1.6 milliard CHF). La croissance naturelle du trafic devrait par la suite engendrer une progression régulière aboutissant à environ 1,3 milliards € (1.9 milliard CHF) en 2020.

4. CONCLUSIONS

Pratiques de l'intermodal

Le transport intermodal il représente un important vecteur de transit²¹, qui est réparti de manière pratiquement égale entre le combiné, le fer conventionnel et la route. On remarque cependant que cette égalité ne devrait pas durer car le fer conventionnel perd du terrain face aux deux autres modes et en absolu, malgré un contexte de croissance générale. Le transport combiné représente une part plus faible dans l'import-export, avec un peu moins de 10% en exportation (18 millions de tonnes, dont 75% route, 17% fer et 8% combi) et environ 4% en import (36 millions de tonnes, 68% route, 28% fer). Finalement, le combiné est pratiquement absent du principal marché, le transport intérieur, alors que celui-ci représente non moins de 325 millions de tonnes par année (chiffre pour 2000, dont 93% route, 7% rail).

Deux corridors en croix

Deux types de flux s'entrecroisent sur le territoire suisse : le trafic intérieur circule principalement sur le plateau, donc dans la direction Est-Ouest, tandis que le trafic de transit traverse le pays sur l'axe Nord-Sud. Le trafic d'import-export quant à lui rayonne en empruntant l'un ou l'autre de ces grands axes.

Nette prédominance du combiné transalpin

Le trafic combiné prédominant provient du transit, dont la l'activité principale s'effectue à travers les Alpes. L'autoroute roulante est une manière de faire transiter des poids-lourds qui reçoit un relativement important écho médiatique car elle évite les nuisances du trafic routier; il n'y a toutefois guère plus d'un camion sur vingt qui emprunte cette voie, malgré le fait que le tarif des courses est maintenu artificiellement à un tarif très bas grâce à des subventions fédérales qui couvrent pratiquement 50% du prix.

Focalisation des efforts nationaux

La politique suisse en matière de transport est délibérément focalisée sur le trafic combiné. Ceci correspond à la politique nationale depuis une dizaine d'années ainsi qu'aux modalités des accords

²¹ Transit total : environ 30 millions de tonnes/an.

bilatéraux passés avec les pays de l'Union européenne. On remarque notamment que 57% des subventions dédiées au transport ferroviaire de marchandises sont directement attribuées au combiné, tandis que 14% sont consacrées aux investissements pour les terminaux. Par rapport à ces 71%, le trafic par wagons complets ne profite que de 19% des subventions (elles sont destinées à la réduction du prix des sillons TWC). Le reste (10%) est réparti de manière égale entre le soutien à la construction de voies de raccordement et l'intensification des contrôles du trafic poids-lourds.

Croissance du combiné et recul du rail conventionnel

Les mesures de soutien au rail ont permis d'arrêter la chute des prestations de transport ferroviaire. Mais d'une part le transport routier augmente plus rapidement que le rail et, d'autre part, l'augmentation du fret ferroviaire est presque totalement attribuable au combiné. Ce dernier est certes plus fortement subventionné, mais il est question de supprimer vers 2007 le soutien au trafic par wagons complets. On peut donc se poser la question de la viabilité du fret ferroviaire conventionnel à moyen et long terme : soit la pression supplémentaire sur le transport routier (taux RPLP majoré dès l'ouverture de la NLFA du Lötschberg -2007-) et les nouveaux sillons transalpins rapides permettent de véritablement concurrencer la route, soit le fer conventionnel ne servira plus qu'à transporter des marchandises captives, c'est-à-dire celles qui sont pondéreuses et à faible valeur ajoutée.

Effet modéré des taxes routières sur le choix rail-route

L'instauration de la redevance poids lourds en janvier 2001 a certes pesé sur les coûts du transport; les prix ont augmenté entre 15 et 20% selon les estimations. Comme l'instauration de cette taxe a eu lieu simultanément avec l'ouverture des routes suisses aux camions de 34 puis 40 tonnes, il est difficile de discerner l'effet dissuasif de la taxe de l'effet stimulant découlant du potentiel d'augmentation de chargement. On constate, en fin de compte, que le trafic routier continue à croître, mais de manière relativement modérée, or trafic interne représente presque 80% du tonnage transporté en Suisse. Les principaux changements ont lieu sur les grands axes de trafic combiné, mais ceux-ci ne représentent pas même 10% du tonnage transporté sur le territoire national (6,9% en 2000).

Port de Bâle: important sélecteur modal

Les ports de Bâle traitent le trafic à l'extrémité amont du Rhin. C'est là que les marchandises sont chargées sur le rail ou la route, or environ 70% des marchandises déchargées continuent leur itinéraire sur voie ferrée ou en proviennent (2003 : env. 7 millions de tonnes, dont environ 70% de/vers le train et 30% de/vers la route). L'activité aux ports de Bâle atteint environ 80'000 containers par année²², or Bâle constitue une porte d'entrée importante sur les réseaux terrestres, puisque elle est située à l'extrémité amont du maritime. Cette situation lui confère un rôle incontestable sur les choix modaux relatifs à la suite des trajets.

²² 77987 TEU en 2003, croissance de 7,5% entre 2002 et 2003.

5. REFERENCES

- ARE et al. - Bundesamt für Raumentwicklung, ASTRA - Bundesamt für Strassen, BAV - Bundesamt für Verkehr (2004). *Entwicklung des Strassengüterverkehrs nach Einführung von LSVa und 34t-Limite, Analyse wichtiger Einflussfaktoren*. Berne.
- ARE Bundesamt für Raumentwicklung, (2004a), *Perspektiven des schweizerischer Güterverkehrs bis 2030; Hypothesen und Szenarien*
- ARE Bundesamt für Raumentwicklung, (2004b). *Güterverkehr durch die Schweizer Alpen 2003*.
- ARNAUD, R. *Localisation des points de chargement du transport combiné*, Document de travail, LITEP-EPFL, 2004.
- CHEVROULET T., POSCHET L. (2001). *Actualité du monde des transports en Suisse, notes sur les éléments disponibles concernant le fret ferroviaire et les débats sur le Livre Blanc*, OPSTE, Conseil national des transports, Paris.
- CONSEIL NATIONAL DE L'ÉVALUATION – COMMISSARIAT DU PLAN (2003). *Evaluation des politiques publiques en faveur du transport combiné rail-route*. La Documentation française 2003.
- DETEC, Verkehrsverlagerungsbericht (2002 et 2004). *Rapport sur le transfert du trafic. Rapport du Conseil fédéral aux commissions parlementaires*. Berne.
- METZ K. (2004). *Bilan de la situation : La libéralisation du trafic ferroviaire de marchandises et le transfert du trafic à travers les Alpes suisses*. LITRA.
- PERROD P., SAVY M. (1998). *Dix propositions pour un développement durable du transport combiné*. Mission sur le Transport combiné.
- RUESCH M. (mars 2004). *Présentation EUTP*, Bruxelles.
- SAVY M., BAYER A., DEBATISSE D., DUONG Ph., SALINI P. (1997). *Le rail et la route : le commerce ou la dispute*. Presse de l'ENPC.
- SAVY M. et al. (2005). *Le transport intermodal en Europe*. Dossier 7 de l'Observatoire des Politiques et Stratégies de Transport en Europe - OPSTE, Conseil National des Transports, Paris.
- UIC (May 2004). *Study On Infrastructure Capacity Reserves For Combined Transport By 2015*, prepared for International Union of Railways & Combined Transport Group (UIC-GTC), Freiburg/Frankfurt am Main/Paris.

6. ANNEXES

6.1 Liste des entreprises concessionnaires

6.1.1 Opérateurs de transport combiné concessionnaires

(Etat au 1 Juillet 2004, source ODT)

- CEMAT SpA, Ing. Marco Gosso, Via Valtellina 5-7, I-20159 Milano
- Conliner Container Transport Services B.V., Herr Hans-Dieter Hartwich, Ludwig-Landmann Strasse 405,D – 60486 Frankfurt am Main
- Conteba Container-Terminal Basel AG, Herr Peter Frick, Westquaistrasse 12, 4019 Basel
- Dreier AG, Transporte + Logistik, Herr H.P. Dreier, Untere Schoren 945, 5502 Hunzenschwil
- Eurocombi SpA, Ing. Paolo Cosi, Via I Maggio, 1, I – 20066 Melzo
- European Rail Shuttle B.V., Mr. F.M Zoetmulder, P.O. Box 59018, NL-3008 PA Rotterdam
- EuroShuttle A/S, Herr Rainer Lichy, Ellebjergvej 138, DK – 2450 Kobenhaven SV
- G.T.S. SpA, General Transport Service, Alessio Muciaccia, Via del Tesoro 15, I-70123 Bari
- Hangartner Terminal AG, Herr Ueli Maurer, Neumattstrasse 29, 5001 Aarau
- Hannibal SpA, Ing. Mauro Pessano, Via Marco Polo 6, I-20066 Melzo
- HUPAC Intermodal SA, Herr A. Valenti, Viale R. Manzoni 6, 6830 Chiasso (UKV + Rola)
- Norfolkline, Her Graham Stephen, Felixstowe, Suffolk IP11 3 UY, England (UKV)
- Intercontainer-Interfrigo (ICF), Herr P. Pinoli, Margarethenstrasse 38, Postfach, 4008 Basel
- RAAlpin AG, Herr Carlo Degelo, Genfergasse 11, Postfach, 3001 Bern (Rola)
- Transfesa France S.A.R.L., Parispace 1, M. Juan Diego Pedrero, 4, rue de la Sablière, F-92634 Gennevilliers Cedex
- Wiler Terminal + Logistik AG, Herr Rolf Schumacher, Postfach 12, 3428 Wiler

6.1.2 Tractionnaires qui sont aussi opérateurs, titulaires de concessions

- BLS Cargo, Herr U. Wyttenbach, Genfergasse 11, Postfach, 3001 Bern
- Regionalverkehr Mittelland AG, Crossrail, Am Strackbach, Postfach, 3428 Wiler
- SBB Cargo, Innere Margarethenstrasse 5, 4065 Basel

6.2 Intermodalité fluvial-rail-route

Transport combiné maritime-autoroute roulante sur l'axe Nord-Sud

Zugsverkehr nach Kleinhüningen Hafen (Empfang)

Richtung Süd-Nord

Monat	Anzahl Züge	NT-Wagen	LKW	Auslastung
Januar	21	534	404	76%
Februar	21	532	432	81%
März	20	532	458	86%
April	19	535	442	83%
Mai	18	504	417	83%
Juni	21	503	417	83%
Juli	21	602	535	89%
August	21	364	284	78%
September	20	546	447	82%
Oktober	23	606	476	79%
November	21	526	426	81%
Dezember	18	437	320	73%
Total	244	6'221	5'058	81%

Nombre de trains d'autoroute roulante Sud-Nord déchargés à Bâle en 2002; source: Ports de Bâle, 2004.

On remarquera le taux de remplissage d'environ 80%.

Fret depuis Bâle, sur autoroute roulante, en direction de l'Italie.

Richtung Nord-Süd

Monat	Anzahl Züge	NT-Wagen	LKW	Auslastung
Januar	22	562	348	62%
Februar	20	529	383	72%
März	19	532	417	78%
April	19	536	408	76%
Mai	19	532	436	82%
Juni	20	503	424	84%
Juli	20	602	492	82%
August	20	364	230	63%
September	21	574	415	72%
Oktober	22	577	412	71%
November	21	527	391	74%
Dezember	18	436	353	81%
Total	241	6'274	4'709	75%

Nombre de trains d'autoroute roulante Nord-Sud chargés à Bâle en 2002; source: Ports de Bâle, 2004.

Le taux de remplissage des navettes ferroviaires est d'environ 75%, donc légèrement inférieur au précédent.