



Review of the transport situation in UN-ECE countries and emerging development trends

Rapport de présentation de la délégation suisse

1 Traffic trends / évolution des trafics et perspective

1.1 Trafic marchandises des Chemins de fer fédéraux (CFF) en général

Exercice 2005

La tendance à moyen terme, selon laquelle CFF Cargo réduit sa perte pour arriver à un exercice équilibré, n'a pas été confirmée. Après l'année record de 2004, l'exercice 2005 a clôturé sur un déficit de 165,7 mio CHF (2,8 mio de francs en 2004). Le produit du trafic a chuté à 991 mio CHF (1,103 mia de francs en 2004).

Tandis que le produit a chuté, les prestations de transport sont en hausse de plus de 13% grâce au contexte économique plus favorable: 11,482 mia de tonnes-kilomètres nettes (10,12 milliards de tonnes-kilomètres nettes en 2004). En termes de tonnes transportées, le volume affiche une réduction de 3,1 % (56,1 mio t contre 57,95 mio t en 2004). Parmi les secteurs du trafic intérieur par wagons isolés et par trains complets, la baisse du volume est la plus significative tandis que le trafic intérieur par trafic combiné monte en flèche (+23,7%). Les chiffres de CFF Cargo comprennent également les prestations de CFF à l'étranger (CFF Cargo Allemagne [2,303 mio tkm] et Italie [0,608 mio tkm]) et représentent des tonnes nettes, à savoir y compris le poids des conteneurs (mais non pas le poids des wagons).

Le BLS, deuxième entreprise ferroviaire de transport de Suisse, affiche une très forte croissance de + 32,7%, à savoir 2,823 milliards de tkm (2004 : 2,126 mia tkm). En termes de tonnes transportées, l'évolution est moins marquée 12,864 mio t contre 11,291 mio t en 2004.

1.2 Trafic transalpin: rail et route

Exercice 2005

Dans le trafic transalpin (trafic intérieur, import, export, transit), le transport ferroviaire a continué sa progression en affichant une augmentation de 3% (23,7 mio t par rapport à 22,9 mio t en 2003). La part du transport combiné non accompagné a à nouveau pu être augmentée de 9% 12,2 mio t à 13,3 mio t et l'autoroute roulante a continué de gagner une part du marché grâce à un élargissement de l'offre (1,9 contre 1,7 mio t en 2004). C'est ainsi que la quasi-totalité de la croissance de transport ferroviaire transalpin incombe au transport combiné (accompagné et non-accompagné).

Le volume du transport marchandises par wagons complets a significativement baissé (-5%, à savoir 8,5 contre 9,0 mio t par rapport à 2004).

Grâce aux mesures de promotion du transport ferroviaire, la croissance du transport routier transalpin a pu être freinée ces dernières années. Le trafic de poids lourds transalpin a affiché

une diminution de 4% en nombre de véhicules, en revanche en termes de tonnes transportées la croissance était de 3% (12,9 mio t contre 12,5 mio t en 2004).¹

Tendance 2006

Durant les premiers trois trimestres 2006, la tendance dans le transport routier du trafic transalpin indique une stagnation du nombre de camions ayant traversé les Alpes suisses par rapport à 2005, à savoir en extrapolant sur l'ensemble de l'année un total d'environ 1,2 mio de véhicules lourds en transit alpin).

Dans le transport ferroviaire transalpin, la croissance du secteur du transport combiné non-accompagné se poursuit, tandis que le transport par wagons isolés est en stagnation.

1.3 Trafic voyageurs

Au cours de l'année 2005, grâce aux mesures réalisées dans le cadre de Rail 2000 (comportant des modifications structurelles et des plus importantes depuis l'existence des CFF (l'offre de trains sur le réseau CFF a été augmentée de 12% et les trains-kilomètres parcourus de 14%), la progression constatée depuis les années précédentes a pu faire un pas en avant décisif: le nombre de voyageurs transportés dans le cadre du réseau CFF a augmenté significativement de 8,9% (275,9 contre 253,4 mio voyageurs) tandis que les voyageurs-kilomètres ont même vu une progression dépassant les 10% (13'830 contre 12'565 mio vkm).²

Cette tendance positive dans le domaine du trafic voyageur est, en règle générale, également valable pour les nombreuses entreprises de transports concessionnaires exerçant leur activité essentiellement dans le trafic régional aussi bien dans le transport ferroviaire que routier.

2 Instruments régulateurs en matière de politique de transports

2.1 Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP)

Les informations de base relative à l'introduction de la RPLP, son fonctionnement et les modalités techniques ont été fournies dans les rapports antérieurs.

Les effets de l'introduction de la RPLP parallèlement à l'augmentation du poids maximal autorisé – à savoir l'augmentation de l'efficacité du transport routier et un certain effet de transfert modal – se sont poursuivis durant l'exercice 2005 et la tendance l'indique aussi pour 2006.

2.2 Accord entre l'UE et la Suisse sur les transports terrestres

Les informations de base relative à la conclusion et le contenu de l'accord signé le 21 juin 1999 et entré en vigueur le 1^{er} juin 2002 ont été donnés dans les rapports antérieurs.

L'élément central de l'accord est constitué par les modalités de l'augmentation progressive du poids maximal des véhicules en parallèle avec une augmentation des redevances routières. Les modalités concernant les différentes classes d'émission et leurs taux de redevances pour la période 2005 à 2007 ont été fixées dans le cadre du comité mixte dénommé « Comité des transports terrestres Communauté / Suisse ».

En 2005, conformément à la déclaration de la Suisse relative à l'article 40, par. 4 de l'Acte final de l'Accord sur les transports terrestres, le niveau de redevance était fixé à 292.50 en moyenne pour un trajet de 300 km avec un véhicule de 40 tonnes. Ce niveau de redevance (en moyenne)

¹ voir alpinfo 2005, site internet <http://www.bav.admin.ch/themen/verkehrspolitik/00501/index.html?lang=fr> -> alpinfo 2005

² Rapport de gestion CFF 2005

reste valable jusqu'à fin 2007. A partir de 2008, la moyenne pondérée sera de 325 CHF pour ce trajet de référence.

3 Memorandum of Understanding Suisse – Pays bas

Les informations de base ont été données dans les rapports antérieurs. Dans le cadre du programme des améliorations de la qualité de l'offre ferroviaire convenu entre les ministres des transports des quatre pays situés sur l'axe nord-sud (NL, D, CH, I), des résultats positifs ont été atteints dans les domaines de la procédure simplifiée du dédouanement ainsi que des améliorations significatives spécifiques dans l'exploitation de l'infrastructure.

L'élément marquant de 2006 était la signature d'une « Letter of intent » le 3 mars 2006 instituant l'introduction du système ERTMS sur ce corridor nord-sud Rotterdam – Genova jusqu'en 2012/15, en concertation avec le coordonateur européen respectif du projet RTE, M. Karel Vinck. Cela permettra à des locomotives équipées d'un seul dispositif de sécurité d'emprunter l'ensemble du corridor. En sus des avantages sur le plan de la capacité du réseau, il sera possible d'augmenter la productivité du rail.

Un autre domaine d'activité importante concerne l'harmonisation de la mise en œuvre de la législation des paquets ferroviaires ainsi que la reconnaissance mutuelle des certifications du matériel roulant, permettant de combler certaines faiblesses des services ferroviaires notamment d'améliorer la ponctualité des trains marchandises.

4 Loi sur le trafic marchandises

Une loi sur le trafic marchandises est en cours d'élaboration en Suisse. Elle remplacera la loi actuelle sur le transfert du trafic, qui a une durée limitée et qui fixe les objectifs et les grandes lignes de la politique suisse du transfert.

Le rapport de fin 2005 a mis en perspective les points forts de ce projet de loi qui est toujours au stade préparatoire.

5 Développement des grandes infrastructures de transport

5.1 Réalisation et financement de l'infrastructure des transports publics (FTP)

Les détails des projets dans le cadre de la réalisation et du financement de l'infrastructure des transports publics, à savoir les nouvelles liaisons ferroviaires à travers les Alpes (NLFA = les tunnels de base du St-Gothard et du Loetschberg), l'achèvement de Rail 2000, les raccordements de la Suisse occidentale et orientale au réseau ferroviaire européen à grande vitesse et la lutte contre le bruit du rail ont été évoqués dans les rapports antérieurs (investissement total : 30,5 milliards de francs, répartis sur les 20 prochaines années).

La réalisation des nouveaux tunnels de base a commencé courant 2000. En avril 2005, le système de galeries au tunnel du Loetschberg était entièrement excavé, et jusqu'à la mi 2006 les divers équipements ferroviaires étaient installés. Les essais de compositions de trains complets ont démarré en juillet 2006. L'ouverture au service commercial est prévue pour décembre 2007.

À la fin 2006, au tunnel de base du Saint-Gothard les galeries sont excavées à raison d'environ 66%. La mise en service du nouveau tunnel est prévue pour 2015/2016.

A la fin 2006, 9,808 milliards de CHF (total référence année de base 1998: 15,6 mia CHF crédit d'objet) ont déjà été dépensés pour les nouveaux tunnels de base au Loetschberg et au St-Gothard (études, sondages, travaux de réalisation).

5.2 Dépenses globales en matière de transport (budget 2006)

Les montants ci-dessous comprennent aussi bien les investissements dans les infrastructures que les contributions aux frais d'exploitation (entre autres environ 1,3 milliards de CHF pour l'indemnisation du trafic régional dans le domaine du transport public !)

Total: 7698 millions CHF (budget 2005 corrigé: 7861 millions CHF = -163 mio CHF ou -2,1%)

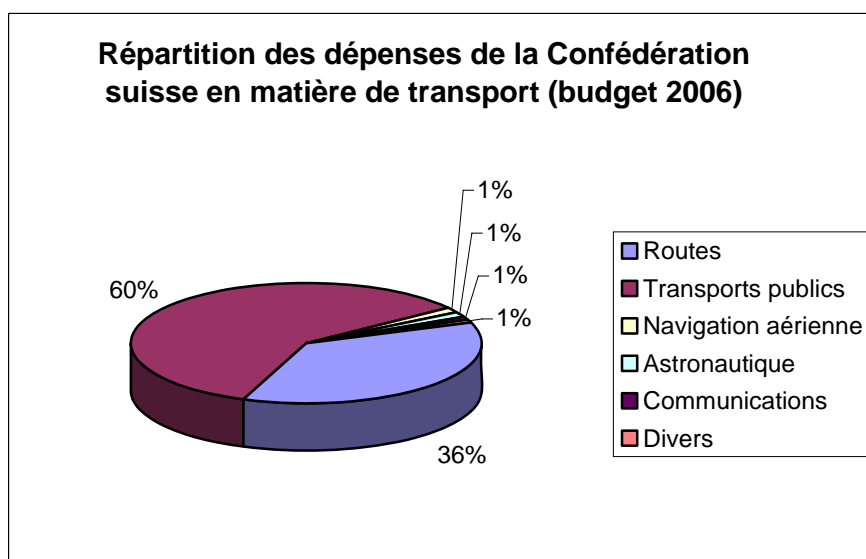
Ce montant représente 14,6% des dépenses de la Confédération (-0,3%)

ou 1,69% du PIB (nominal) de l'année 2005

[PIB 2005: 455,594 milliards CHF [2004 : nominal 447,3 milliards CHF (corrigé); pour 2006 le chiffre exact n'est pas encore établi.]

Sur la base des données du budget 2006, la répartition des dépenses par mode de transport est la suivante (variation par rapport au budget de l'année précédente)³:

Dépenses en faveur du transport public:	4521 mio (CHF (-1,2%)
Dépenses en faveur du transport routier:	3555 mio CHF (-3,7% par rapport au chiffre 2005 corrigé)



Investissement total pour les grands projets d'infrastructures ferroviaires:

30,5 milliards CHF répartis sur 20 ans, soit en moyenne 1,5 milliards CHF/ année

Investissements grands projets d'infrastructures ferroviaires en % du PIB: 0,32% du PIB (état 2005)

³ Message concernant le budget 2006 / Botschaft zum Voranschlag 2006, Berne 2006