



## **Review of the transport situation in UN-ECE countries and emerging development trends: 2006 – trend 2007**

---

### **Rapport de présentation de la délégation suisse**

## **1. Traffic trends / évolution des trafics et perspective**

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

#### **Exercice 2006**

La tendance négative de l'année précédente a été enrayée en termes de produit du trafic pour lequel CFF Cargo a enregistré une augmentation de 1,5% atteignant 1005,9 mio de CHF (contre 991 mio CHF en 2005). Toutefois le déficit du résultat d'exploitation était toujours de 29,6 mio CHF (contre 166 mio en 2005).

Les prestations de transport sont, après une période difficile, à nouveau en hausse de 7,5% (y compris CFF Cargo Allemagne [2,983 mio tkm =+29,5%] et CFF Cargo Italia [0,710 mio tkm=+16,8%]) grâce au contexte économique favorable: 12,344 mia tkm (contre 11,482 mia tkm en 2004). En se limitant à la Suisse, l'amélioration des prestations de transport était de 6,5%.

En termes de tonnes transportées, le volume affiche à nouveau une légère réduction de 0,3 % (56 mio t contre 56,15 mio t en 2005).

Le BLS, deuxième entreprise ferroviaire de transport de Suisse, affiche une très forte croissance de + 15%, à savoir 3,255 mia tkm nettes (en 2005: 2,823 milliards de tkm). Tous les segments de transports ont contribué à ce résultat positif, en particulier de nouveaux produits comme le transport par wagons complets au St Gothard.

Le BLS couvre environ 40% du trafic de transit à travers la Suisse et contribue ainsi significativement à la poursuite des objectifs de report modal.

En termes de tonnes transportées, l'évolution de BLS Cargo est également en croissance de plus de 9%, à savoir de 14,073 mio de tonnes nettes contre 12,864 mio t en 2005.

### **Trafic transalpin: rail et route**

#### **Exercice 2006**

Dans le trafic transalpin (trafic intérieur, import, export, transit), le transport ferroviaire a continué sa progression en affichant une augmentation de plus de 6% (25,2 mio t par rapport à 23,7 mio t en 2005). La part du transport combiné non accompagné a à nouveau pu être augmentée d'une façon significative (+11,6%, 14,8 mio t contre 13,3 mio t en 2005) et l'autoroute roulante a continué de gagner une part du marché grâce à un élargissement de l'offre (2,0 contre 1,9 mio t en 2005).



Référence du dossier: 012.521/2008-01-14/226

Dans le transport ferroviaire transalpin, la croissance du secteur du transport combiné non-accompagné se poursuit en affichant les croissances les plus marquantes (Gothard +8,5%, Simplon +20%), tandis que le transport par wagons isolés est plus ou moins en stagnation.

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 2% en nombre de véhicules, en revanche le tonnage en termes de tonnes transportées est resté le même (12,9 mio t).<sup>1</sup>

### **Tendance 2007**

Durant les premiers deux trimestres 2007, la tendance dans le transport routier du trafic transalpin indique, après une période de recul et de stagnation, à nouveau une croissance relativement marquée du nombre de camions ayant traversé les Alpes suisses par rapport à 2006, à savoir de 9,3%.

Dans le transport ferroviaire transalpin, la croissance en termes de tonnages transportés était de 3%. La forte croissance du secteur du transport combiné non-accompagné se poursuit en affichant les croissances les plus marquantes (Gothard +3,7%, Simplon +23,9%), tandis que le transport par wagons isolés est en recul.

### **Trafic voyageurs**

Au cours de l'année 2006, en poursuivant les succès après l'introduction des améliorations de l'offre en 2005, le nombre de voyageurs transportés dans le cadre du réseau CFF a augmenté de 3,3% (285,1 mio voyageurs contre 275,9 mio) tandis que les voyageurs-kilomètres ont vu une progression de 3,1% (14267 mio vkm contre 13'830).<sup>2</sup>

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**

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 2006 et la tendance l'indique aussi pour 2007.

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<sup>er</sup> juin 2002 ont été donnés dans les rapports antérieurs.

<sup>1</sup> voir alpinfo 2006, site internet <http://www.bav.admin.ch/themen/verkehrspolitik/00501/index.html?lang=fr> -> alpinfo 2006

<sup>2</sup> Rapport de gestion CFF 2006



Référence du dossier: 012.521/2008-01-14/226

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

Sur la base d'une moyenne pondérée de 325 CHF fixée dans l'ATT, les trois catégories tarifaires suivantes sont valables à partir du 1er janvier 2008:

- 369 CHF pour un trajet de 300 km avec un camion de 40 t effectué par des véhicules EURO 0, 1 et 2, soit un taux de 3,07 centimes par tonne et km,
- 320 CHF pour un trajet de 300 km avec un camion de 40 t effectué par des véhicules répondant à la norme EURO 3, soit un taux de 2,66 centimes par tonne et km \*,
- 272 CHF pour un trajet de 300 km avec un camion de 40 t effectué par des véhicules EURO 4, 5 et 6, soit un taux de 2,26 centimes par tonne et km.

*\* Le 12 septembre 2007, le Conseil fédéral a approuvé les modifications de l'ordonnance relative à la RPLP sur la base de ces taux. Il a cependant décidé que les véhicules EURO 3 ne payeront en 2008 que 2,26 centimes et qu'ils ne seront transférés dans la catégorie de tarif moyen qu'à partir du 1er janvier 2009.*

### **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.



Référence du dossier: 012.521/2008-01-14/226

### 3. Développement des grandes infrastructures de transport

#### 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.

L'élément marquant en 2007 était l'ouverture du nouveau tunnel de base du Loetschberg (cérémonie d'ouverture le 14 juin 2007, ouverture au service régulier le 9 décembre 2007). Avec une longueur de 34 km, un équipement de signalisation et de sécurité au poste de conduite par ETCS niveau II, permettant ainsi des vitesses de plus de 200 km/h, cette nouvelle liaison raccourcit sensiblement les liaisons entre le plateau central d'une part et le Valais ou l'Italie d'autre part et augmente la capacité pour le service voyageur et fret de cet axe principal d'une façon significative.

### 4. Dépenses globales en matière de transport (budget 2007)

Les montants ci-dessous comprennent aussi bien les investissements dans les infrastructures que les contributions aux frais d'exploitation (entre autres environ 960 mio CHF pour l'indemnisation du trafic régional dans le domaine du transport public !)

**Total:** 7456 millions CHF (budget 2006 corrigé: 7456 mio, variation: 0%)

Ce montant représente 13,3% des dépenses de la Confédération (-0,9%)  
ou 1,53% du PIB (nominal) de l'année 2006

[PIB 2006 : 486,178 milliards CHF ; PIB 2005 corrigé: 463,673 milliards CHF; pour 2007 le chiffre n'est pas encore établi.]

Sur la base des données du budget 2007, la répartition des dépenses par mode de transport est la suivante (variation par rapport au budget de l'année précédente)<sup>3</sup>:

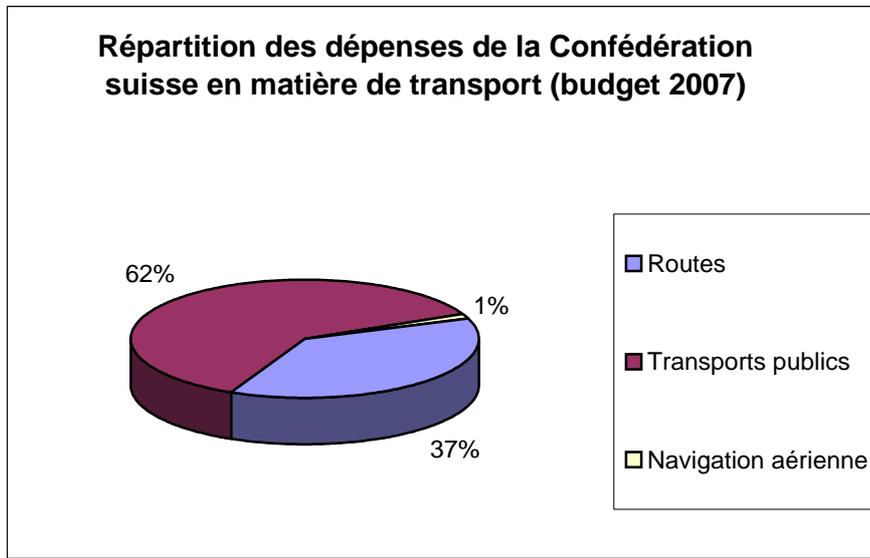
Dépenses en faveur du transport public:	4606 mio (CHF (+0,5%))
Dépenses en faveur du transport routier:	2748 mio CHF (-0,8%)
Dépenses en faveur du secteur de l'aviation :	102 mio CHF (-3,1%)

Le changement de la représentation des dépenses dans le budget et dans le compte ne permet plus de représenter les postes de l'aéronautique, de la communication et du poste « divers » de la même façon que l'année précédente. Ainsi, ces postes ne figurent plus dans ce schéma. Toutefois, ces trois postes budgétaires étaient négligeables (en dessous de 1%).

<sup>3</sup> Message concernant le budget 2007 / Botschaft zum Voranschlag 2007, Berne 2007



Référence du dossier: 012.521/2008-01-14/226



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: 0,31% du PIB (état 2006)