

ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE

INLAND TRANSPORT COMMITTEE

Working Party on Transport Trends and Economics

Twenty-second session
Geneva, 8-9 September 2009

TRANSPORT SITUATION IN SWITZERLAND

Review of the transport situation in UNECE countries and emerging development trends: 2007 – trend 2008

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 2007

En termes de produit du trafic, la tendance positive pour lequel CFF Cargo s'est poursuivie (+5,6%) atteignant 1062,6 mio (2006:1005,9). Toutefois le déficit du résultat d'exploitation affichait une lourde perte de 180 mio CHF (2006: 29,6 mio CHF).

Les prestations de transport sont toujours en hausse de 8,3% (y compris CFF Cargo Allemagne [3885,8 mio tkm = +30%] et CFF Cargo Italia [1074,3 mio tkm=+51%]) grâce au contexte économique favorable: 13,388 mia tkm (contre 12,344 mia tkm en 2006). En se limitant à la Suisse, le résultat des prestations de transport était négatif (-4,5%).

En termes de tonnes transportées, le volume affiche à nouveau une réduction de 4,1 % (53,7 contre 56 mio t en 2006).

Le BLS, deuxième entreprise ferroviaire de transport de Suisse, affiche une croissance de + 3.5%, à savoir 3.368 mia tkm nettes (en 2006: 3.255 milliards de tkm). Le transport par wagons complets affiche une croissance de 7%, le transport combiné reste au niveau de 2006.

Le BLS couvre environ 45% 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 resté au niveau de 2006 (14 mio de tonnes nettes).

Trafic transalpin: rail et route

Exercice 2007

Dans le trafic transalpin (trafic intérieur, import, export, transit), le transport ferroviaire est resté au niveau de 2006 (25,2 mio t). La part du transport combiné non accompagné a à nouveau pu être augmentée (+1,8%, 15,1 mio t contre 14,8 mio t en 2006) et l'autoroute roulante est aussi restée au niveau de 2006 (2 mio t).

Dans le transport ferroviaire transalpin, la variation du secteur du transport combiné non-accompagné au Gothard a diminué par 4%, le Simplon est en croissance de plus de 17%, tandis que le transport par wagons isolés est de 3% au dessous de 2006.

Après une période de recul, le transport routier transalpin a connu à nouveau une croissance de l'ordre de 7%. Le nombre de poids lourds en transport transalpin a atteint 1,263 millions de véhicules tandis que le tonnage en termes de tonnes transportées a même augmenté de 10% (14,2 mio t [NNt]).¹

Tendance 2008

Durant les premiers deux trimestres 2008, 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 2007, à savoir de 3.8%. Cet effet pourra être neutralisé durant les deux derniers trimestres dû à la crise financière et la conjoncture généralement à la baisse.

Dans le transport ferroviaire transalpin, la croissance en termes de tonnages transportés était de 3.2%. La forte croissance du secteur du transport combiné non-accompagné se poursuit en affichant les croissances les plus marquantes (total +2.9%, Gothard -0.2%, Simplon +9.6%), tandis que le transport par wagons isolés est en croissance de 5.5%. Le même effet que celui du secteur routier interviendra durant la deuxième moitié de 2008 dans le secteur du transport ferroviaire car la crise touche l'ensemble des transports.

Trafic voyageurs

Au cours de l'année 2007, 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 7,5% (306,7 contre 285,1 mio voyageurs en 2006) tandis que les voyageurs-kilomètres ont vu une progression de 6% (15'134 contre 14'267 mio vkm en 2006).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

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. En 2008, les taux de la RPLP et le groupement des classes d'émissions ont été adaptés conformément à l'accord entre l'UE et la Suisse sur les transports terrestres, les informations détaillées à ce sujet sont intégrées au paragraphe suivant.

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.

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

² Rapport de gestion CFF 2007

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 ».

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.

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, du Monte Ceneri 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.

Depuis le 9 décembre 2007 le nouveau tunnel de base du Loetschberg est en service régulier. 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 fonctionne de façon optimale. Depuis l'ouverture, plus de 31'000 trains ont passé le tunnel sans problèmes.

Etat d'avancement des travaux au Saint-Gothard et au Ceneri

Au 1er décembre 2008, 123 km – soit 80.2% - de la totalité des 153.5 kilomètres de tubes de tunnel, puits et galeries du tunnel de base du Saint-Gothard étaient excavés. L'avancement de novembre 2008 se chiffre à 2.4 km. L'ouverture du tunnel est prévue pour 2017.

Un jalon important a pu être posé au Ceneri. La fenêtre d'accès de Sigirino a été percée le 6 novembre 2008. L'ouverture du tunnel est prévue pour 2019.

4. Dépenses globales en matière de transport (budget 2008)

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: 7598 millions CHF (budget 2007 corrigé: 7478 millions CHF)

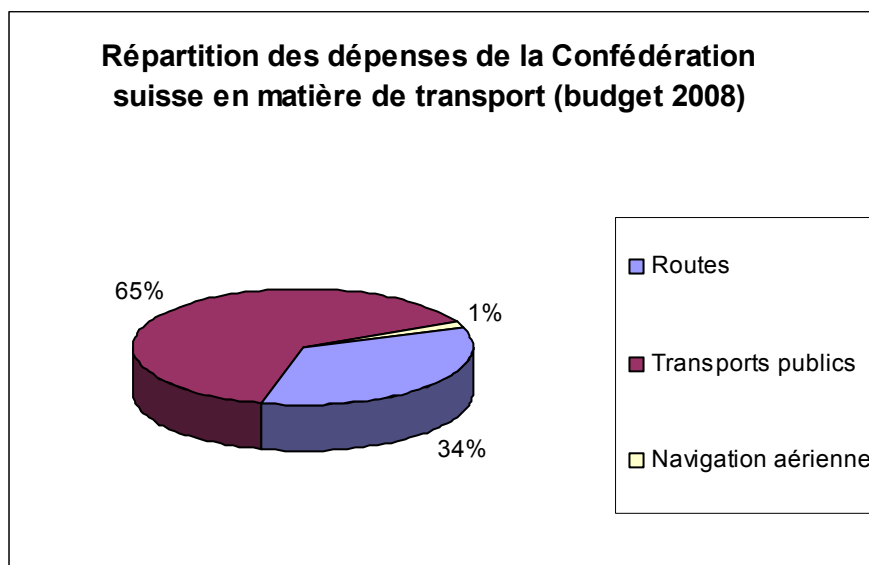
Part du budget global de la Confédération: 13,33% des dépenses de la Confédération (variation 0)

Part du PIB : 1,48% (nominal) du PIB (1,53% en 2007)

[PIB 2007: 512,142 milliards CHF, 2006 corrigé: 487,041 milliards CHF]

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)³:

Dépenses en faveur du transport public:	4881 mio CHF
Dépenses en faveur du transport routier:	2616 mio CHF
Dépenses en faveur du secteur de l'aviation :	101 mio CHF



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: 0,29% du PIB (état 2007)

— — — — —

³ Message concernant le budget 2008 / Botschaft zum Voranschlag 2008, Berne 2008