

# **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 2003**

La tendance plutôt négative sur le plan économique dans laquelle les chemins de fer fédéraux se trouvaient depuis 2001 a trouvé une fin en 2003. CFF Cargo a réussi à inverser la tendance en réduisant sa perte de deux tiers à 33,1 millions de CHF (96,1 mio en 2002).

Les prestations de transport ont pu être légèrement améliorées en dépit du contexte économique toujours difficile. Avec 9,94 milliards de tonnes-kilomètres (9,732 mia en 2002) le trafic marchandises de CFF Cargo a enregistré une légère progression de 2,1%, tandis qu'en termes de tonnes transportées (54,8 mio t en 2003 contre 54,9 mio t en 2002) le volume est resté assez stable (-0,3%).

L'élément marquant de l'exercice 2003 a été le succès de l'implantation de sociétés de prestations de services de transport à l'étranger, à savoir en Allemagne (CFF Cargo Allemagne) et en Italie (CFF Cargo Italie).

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

##### **Exercice 2003**

Dans le trafic transalpin (trafic intérieur, import, export, transit), le transport ferroviaire a progressé de 5% (19,9 mio t par rapport à 19,1 mio t en 2002). La part du transport combiné non accompagné a pu être augmentée de 9,1 mio t à 9,7 mio t et l'autoroute roulante a continué de gagner une part du marché grâce à un élargissement de l'offre (1,5 mio t contre 1,2 mio t en 2002). L'ensemble du transport combiné (accompagné et non-accompagné) a pu gagner 10% en nombre de tonnes transportées par rapport à 2002.

La tendance à la baisse du volume du transport marchandises par wagons complets a pu être freinée et est restée en stagnation (8,7 mio t).

Grâce aux mesures de promotion du transport ferroviaire, la croissance du transport routier transalpin a pu être freinée ces dernières années. Après la réouverture du tunnel routier du Saint-Gothard et l'introduction d'un régime de gestion du trafic lourd pour le passage à travers le tunnel (appelé « système du compte-gouttes »), le trafic de poids lourd a affiché une croissance de 3% en nombre de véhicules et de 9% en tonnes transportées.<sup>1</sup>

##### **Tendance 2004**

La tendance générale pour 2004 dans le transport transalpin ferroviaire affiche une importante croissance de l'ordre de plus de 10% de tonnages. La comparaison du premier semestre 2004 à celui de 2003 montre même une croissance de 13%. En revanche, le trafic routier montre, durant le premier semestre 2004 une tendance à la baisse en termes de nombre de véhicules (-2%) et +4% en termes de tonnes transportées.

---

<sup>1</sup> voir alpinfo 2003, site internet

[http://www.are.admin.ch/are/fr/verkehr/alpinfo/index.html?von=quer&bereich\\_von=Bases](http://www.are.admin.ch/are/fr/verkehr/alpinfo/index.html?von=quer&bereich_von=Bases)

Ce phénomène est dû à une amélioration de la productivité du transport routier, à savoir un meilleur chargement des véhicules grâce à l'introduction de la RPLP et à un effet de transfert modal grâce aux mesures de promotion pour le transport ferroviaire.

### **1.3 Trafic voyageurs**

Les bases de calcul en matière de transport voyageurs ont changé au cours de l'année 2003. Selon la nouvelle méthode de calcul statistique (et en prenant en compte les années précédentes selon la même méthode), le nombre de voyageurs transportés dans le cadre du réseau CFF a augmenté de 2% (250,3 mio voyageurs) tandis que les voyageurs-kilomètres ont vu une légère progression de 0,5% (12'290 mio vkm).<sup>2</sup>

Cette tendance positive dans le domaine du trafic voyageur est également valable pour les nombreuses entreprises de transports concessionnaires exerçant leur activité essentiellement dans le trafic régional.

## **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 premiers 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 2003 et la tendance l'indique aussi pour 2004.

### **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<sup>er</sup> juin 2002 ont été données 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. En 2004, les modalités concernant les différentes classes d'émission et leurs taux de redevances ont été fixées pour la période 2005 à 2007 dans le cadre du comité mixte dénommé « Comité des transports terrestres Communauté / Suisse ».

### **2.3 Système de contingents**

L'accord contient un système de contingents pour des véhicules de 40 tonnes pouvant circuler en Suisse déjà avant l'introduction généralisée des 40 tonnes en 2005 ainsi qu'un système de redevances forfaitaires préférentielles pour des courses transalpines circulant à vide ou chargées de produits légers.

Durant l'année 2003 comme en 2004 – dernière année de ce régime d'exception -, les contingents autorisant les transporteurs communautaires à circuler en Suisse au moyen d'un véhicule de 40 tonnes ainsi que les autorisations spéciales pour des courses à vide ou chargées de produits légers ont vu un taux d'utilisation élevé (2003 : 40 tonnes 60,4%, vide/légers 82,2%; 2004 - état novembre : 40 tonnes 62,9%, vide/légers 69,8%).

---

<sup>2</sup> Rapport de gestion CFF 2003

### 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.

#### 4 Développement des grandes infrastructures de transport

##### 4.1 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 milliards de francs, répartis sur les 20 prochaines années).

La réalisation des nouveaux tunnels de base a commencé courant 2000. A la fin 2004, le système de galeries au tunnel du Loetschberg est excavé à raison d'environ 98%, tandis qu'au Saint-Gothard les galeries sont excavées à raison d'environ 40%. La mise en service est prévue pour mi - 2007 pour le Loetschberg et environ 2015/2016 pour le St-Gothard.

A la fin de l'année 2004, environ 5,9 milliards de CHF (total année de base 1998: 14,7 mia CHF) ont déjà été dépensés pour les nouveaux tunnels de base au Loetschberg et au St-Gothard (études, sondages, travaux de réalisation).

Le total des dépenses en faveur du « paquet global » du financement des infrastructures des transports publics (total : 30,5 milliards CHF) activées jusqu'à présent est de 12,2 milliards CH.

##### 4.2 Dépenses globales en matière de transport (budget 2004)

Les montants ci-dessous comprennent aussi bien les investissements dans les infrastructures que les contributions aux frais d'exploitation (entre autres environ 1,2 milliards de CHF pour l'indemnisation du trafic régional dans le domaine du transport public !)

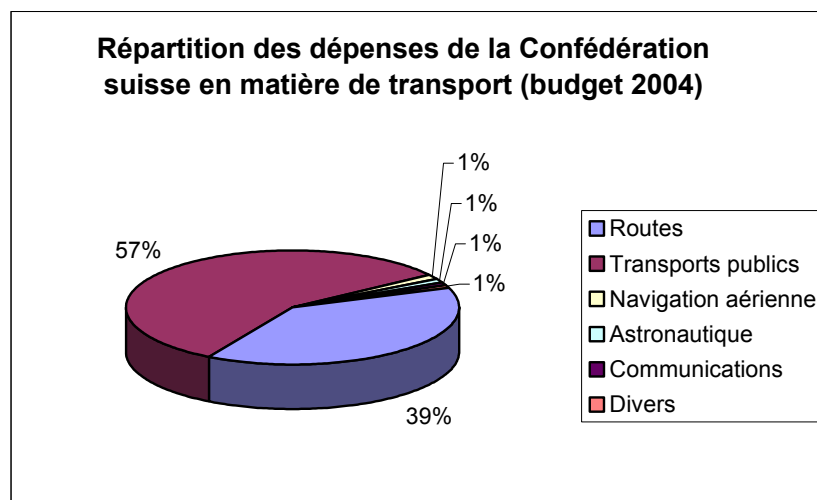
Total: 7458 millions CHF (+21 mio CHF = +0,3% par rapport au budget corrigé 2003)

Ce montant représente 14,5% des dépenses de la Confédération (+0,1%)  
ou 1,72 % du PIB (nominal) de l'année 2003

[PIB 2003 : nominal 433 milliards CHF; pour 2004 le chiffre exact n'est pas encore établi.]

Répartition modale (variation par rapport au budget corrigé de l'année précédente) :

Dépenses en faveur du transport public:	4254 mio CHF (-0,7%)
Dépenses en faveur du transport routier:	2901 mio CHF (0,0%)



Sur la base des données du budget 2004, la répartition des dépenses par mode de transport est la suivante <sup>3</sup>:

Investissement total pour les grands projets d'infrastructures ferroviaires:

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

Investissements grands projets d'infrastructures ferroviaires en % du PIB: 0,35% du PIB (état 2003)

---

<sup>3</sup> Message concernant le budget 2003 / Botschaft zum Voranschlag 2003, Berne 2003