



TRANSPORT SITUATION IN SWITZERLAND IN 2009

Référence du dossier: 012.521/2009-12-18/107

Votre référence:

Notre référence: rkm

Dossier traité par: Matthias Rinderknecht

Berne, le 29 décembre 2009

Review of the transport situation in UN-ECE countries and emerging development trends: 2008 – trend 2009

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 2008

En termes de produit du trafic, CFF Cargo a affiché une légère perte (1,8%) atteignant 1044,2 mio (2007: 1062,6 mio CHF. Le déficit du résultat d'exploitation affichait une perte de 3,7 mio CHF (2007: 180 mio CHF).

Les prestations de transport étaient également en baisse de 6,3% (12'530,9 mio tkm net, 2007: 13'368,1 mio tkm net). Cela est essentiellement dû au trafic combiné (dont trafic combiné -15,3%, trafic combiné non-accompagné -16,3%, chaussée roulante -4,2%, trafic par wagons isolés +7%, trafic par wagons complets isolés +3%, trains complets en trafic par wagons isolés +16,1%).

Le BLS, deuxième entreprise ferroviaire de transport de Suisse, affiche une croissance de +9,8%, à savoir 3697,1 mio tkm nettes (2007: 3368 mio tkm nettes).¹

Trafic transalpin: rail et route

Exercice 2008²

Dans le trafic transalpin (trafic intérieur, import, export, transit), le transport ferroviaire a affiché une légère croissance (25,5 mio t contre 25,3 mio t en 2007). La part du transport combiné (non accompagné et accompagné) a légèrement diminué (14,9 et 1,9 contre 15,1 mio t et 2,0 mio t en 2007).

Dans le transport ferroviaire transalpin, la proportion du transport par wagons isolés comparée au transport combiné a pu être améliorée. Sur l'ensemble des divers transports, l'axe du Loetschberg

¹ Rapport de gestion BLS 2008 (uniquement en allemand)

² voir alpinfo 2008, site internet <http://www.bav.admin.ch/themen/verkehrspolitik/00501/index.html?lang=fr> -> alpinfo 2008



Référence du dossier: 012.521/2009-12-18/107

a pu maintenir le niveau de l'année précédente, tandis que sur l'axe du Gothard, le léger recul du transport combiné était perceptible.

Dans le transport routier transalpin, la période de croissance s'est poursuivie avec un léger plus aussi bien au niveau des tonnages qu'au niveau du nombre des véhicules (14,4 contre 14,2 mio t [NNt] en 2007 et 1,275 contre 1,263 mio véhicules).

Tendance 2009

L'effet de la crise financière et la conjoncture généralement à la baisse sont particulièrement sensibles durant le premier semestre 2009.

Le secteur ferroviaire a davantage souffert de la crise et affiche après 6 mois un recul de -24,2% dans le trafic transalpin, tandis que le secteur routier a diminué de 14,1%, le nombre de véhicules ayant quant à lui baissé de 13,1%³.

Trafic voyageurs

Au cours de l'année 2008, le nombre de voyageurs transportés dans le cadre du réseau CFF a augmenté de 5,2 % (322,6 contre 306,7 mio voyageurs en 2007) tandis que les voyageurs-kilomètres ont vu une progression de 6,7% (16144,3 contre 15'134 mio vkm en 2007).⁴

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.

³ Voir « Monitoring Flankierende Massnahmen 1. Semesterbericht 2009 : <http://www.bav.admin.ch/verlagerung/01529/index.html?lang=fr&download=M3wBUQCu/8uImKDu36We-nojQ1NTTjaXZnqWfVp7Yhmfhnapmmc7Zi6rZnqCkkIN3gHZ+bKbXrZ2IhtTN34al3p6YrY7P1oah162ap03X1cjYh2+hoJVn6w==&.pdf>; et Rapport sur le transfert : http://www.newsservice.admin.ch/NSBSubscriber/message/fr/attachments/30362/62645/17512/VB_09_fr.pdf

⁴ Rapport de gestion CFF 2008



Référence du dossier: 012.521/2009-12-18/107

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 ».

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.*

Cette dernière augmentation des tarifs de la RPLP a été contestée par quelque 5000 transporteurs routiers qui ont fait recours auprès du Tribunal administratif fédéral, invoquant une sur-couverture des coûts routiers par le trafic de poids lourds. Le 21 octobre 2009, le Tribunal administratif fédéral a rendu son arrêt en admettant les recours.

Les Départements fédéraux concernés (DFF et DETEC) ont fait recours contre cet arrêt auprès de la plus haute instance judiciaire, le Tribunal fédéral (TF).

Indépendamment de l'issue de ce recours, les tarifs RPLP ont été abaissés dès le 4 novembre 2009 au niveau de 2007. Au cas où le TF devait donner raison aux transporteurs, ceux-ci pourraient demander un remboursement de la RPLP payée en trop depuis le 1^{er} janvier 2008.

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.



Référence du dossier: 012.521/2009-12-18/107

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.

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

Au 1er décembre 2009, 141,3 km – soit 93% - de la totalité des 152 kilomètres de tubes de tunnel, puits et galeries du tunnel de base du Saint-Gothard étaient excavés.⁵ L'ouverture du tunnel est prévue pour 2017.

Au tunnel d'accès du Ceneri au sud du tunnel de base, 7,5 km ou 18,8% de l'ensemble du système (40,19 km) (tunnels et galeries) sont excavés. L'ouverture du tunnel est prévue pour 2019.

4. Dépenses globales en matière de transport (budget 2009)

Les montants ci-dessous comprennent aussi bien les investissements dans les infrastructures que les contributions aux frais d'exploitation (entre autres environ 773 mio CHF pour l'indemnisation du trafic régional dans le domaine du transport public !)

Total: 7833 millions CHF (budget 2008 corrigé: 7603 millions CHF)

Part du budget global de la Confédération: 13,4% des dépenses de la Confédération (variation 0)

Part du PIB⁶ : 1,45% (nominal) du PIB (1,48% en 2008)

[PIB 2008: 541,827 milliards CHF, 2007 corrigé: 521,068 milliards CHF]

Sur la base des données du budget 2008, la répartition des dépenses par mode de transport est la suivante (variation par rapport au budget de l'année précédente)⁷:

⁵ voir site *alptransit* Gothard : <http://www.alptransit.ch/fr/letat-davancement-des-travaux/saint-gothard/>

⁶ PIB: calcul approche par la production, voir site

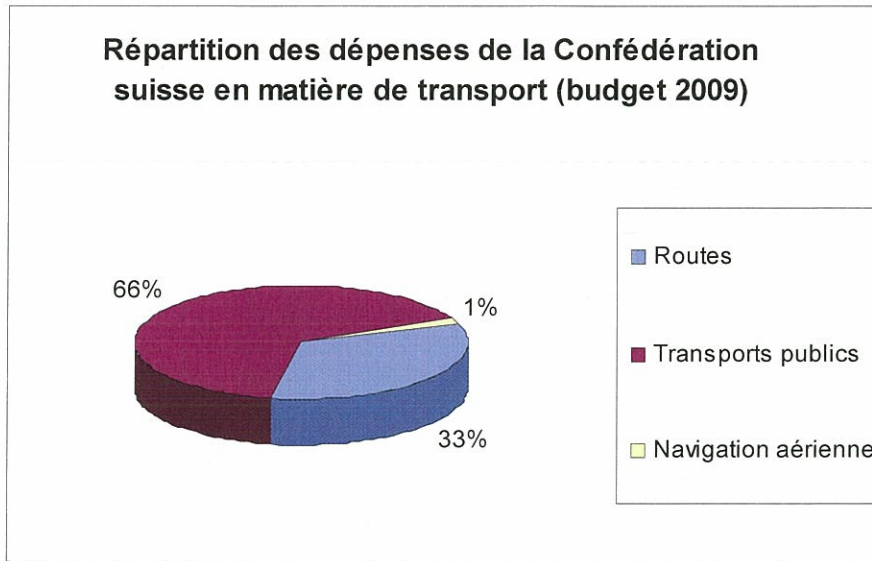
http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/themen/04/02/01/key/bip_gemaess_produktionsansatz.html

⁷ Message concernant le budget 2009 / Botschaft zum Voranschlag 2009, Berne 2009



Référence du dossier: 012.521/2009-12-18/107

Dépenses en faveur du transport public:	5115 mio CHF (2008 : 4881)
Dépenses en faveur du transport routier:	2612 mio CHF (2008 : 2616)
Dépenses en faveur du secteur de l'aviation :	105 mio CHF (2008 corr. : 105)



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: 0,27% du PIB (état 2008)

Office fédéral des transports
Section Affaires internationales

Jean-Claude Schneuwly, Chef de section

Copie : dg,gv,ia