



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.24/2009/9
25 septembre 2009

FRANÇAIS
Original : ANGLAIS ET FRANÇAIS
ANGLAIS ET FRANÇAIS
SEULEMENT

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail du transport intermodal
et de la logistique

Cinquante-deuxième session
Genève, 12-13 octobre 2009
Point 4 de l'ordre du jour provisoire

**SUIVI ET ANALYSE DES MESURES NATIONALES VISANT
À PROMOUVOIR LE TRANSPORT INTERMODAL**

Communication du Gouvernement suisse

Note du secrétariat

À sa soixante-neuvième session, le comité des transports intérieurs a décidé que le Groupe de travail devrait poursuivre, éventuellement selon des modalités rationalisées, les travaux entrepris par la Conférence européenne des Ministres des transports (CEMT) en ce qui concerne a) le suivi et l'analyse des mesures nationales visant à promouvoir le transport intermodal et b) la surveillance de l'application et l'examen de la résolution d'ensemble CEMT sur le transport combiné (CEMT/CM(2002)3/Final) (ECE/TRANS/192, par. 90).

Conformément aux décisions prises par le Groupe de travail à sa quarante-huitième session, le secrétariat a fait parvenir aux États membres de la CEE un questionnaire prérempli devant permettre de disposer d'informations actualisées, cohérentes et comparables sur les mesures nationales destinées à promouvoir le transport intermodal (ECE/TRANS/WP.24/117, par. 21 à 24).

Le document contient les réponses au questionnaire mentionné ci-dessus communiquées par le Gouvernement suisse.

**RÉPONSES AU QUESTIONNAIRE SUR LES MESURES NATIONALES
VISANT À PROMOUVOIR LE TRANSPORT INTERMODAL**

| | OBJECTIFS ET POINTS À TRAITER¹ | EXPLICATIONS |
|---|---|---|
| 1 | Place attribuée au transport intermodal dans la politique des transports | <p>Le transport combiné est un instrument important de la politique suisse des transports en tant qu'instrument favorisant un transfert du transport de marchandises de la route au rail. Les premiers services de transports combinés en Suisse ont été mis en service en 1968.</p> <p>Autres éléments impliquant un soutien et une promotion du transport combiné:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Introduction le 1er janvier 2001 de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP), puis première augmentation des taux de cette redevance le 1er janvier 2005, en parallèle avec l'augmentation de la limite de poids des véhicules à 40 tonnes. Une nouvelle adaptation des taux a eu lieu en 2008. En 2009, un poids lourd de 40 tonnes parcourant une distance de 300 km sur territoire suisse paye en moyenne 325 francs suisses². - Réalisation de nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes (coût total aux prix de 1998: FS 18,7 milliards). Le tunnel de base du Lötschberg a été ouvert en juin 2007. Le tunnel de base du Gothard (prolongé au sud par le tunnel du Ceneri) devrait être mis en service en 2017. - Accord sur les transports terrestres entre la Communauté européenne et la Suisse: la promotion et le soutien financier du transport combiné sont expressément prévus dans cet accord. - La loi sur le transfert du trafic, entrée en vigueur le 1er janvier 2001 et accompagnée d'un crédit-cadre de FS 2.83 milliards jusqu'en 2010, a permis de mettre en place une série de mesures sur le plan routier et sur le plan ferroviaire (notamment aides financières). Cette loi doit être remplacée au plus tard le 31 décembre 2010 par la loi sur le transfert du transport de marchandises, déjà approuvée par le Parlement, mais pas encore mise en vigueur. La loi sur le transfert du transport de |

¹ Pour une description détaillée des objectifs et points à traiter définis dans la Résolution d'ensemble CEMT, se référer au document CEMT/CM(2002)3/FINAL. Les objectifs et points à traiter qui figurent dans la Résolution ont été regroupés par le secrétariat (par exemple, les points à traiter «concurrence égale» et «tarification transparente et concurrentielle» qui sont mentionnés à différents alinéas de la Résolution CEMT).

² L'abréviation « FS » sera utilisée pour les francs suisses dans le reste du document.

| | OBJECTIFS ET POINTS À TRAITER¹ | EXPLICATIONS |
|---|---|---|
| | | <p>marchandises prévoit notamment que le nombre de poids lourds franchissant les Alpes ne devra pas dépasser 650 000 courses annuelles deux ans après la mise en service du tunnel de base du Gothard. Pour réaliser cet objectif, le Parlement suisse a accepté un crédit-cadre global de FS 1,6 milliards pour la période de 2011 à 2018 afin de promouvoir le trafic marchandises transalpin. En outre, dans le cadre de cette loi, le Parlement a également prévu un crédit-cadre de 200 millions pour la période de 2011 à 2015 pour le trafic intérieur des marchandises sur le rail. Ces fonds seront disponibles pour la promotion du trafic par wagon isolé ainsi que pour les services de trafic combiné non accompagné (importations, exportations et trafic intérieur) ne franchissant pas l'Arc alpin.</p> |
| 2 | Institutions nationales et internationales | |
| | 2.1 Prendre des mesures afin de renforcer la coordination <u>nationale</u> des politiques (environnement, aménagement du territoire, transports) | Pas de remarques. |
| | 2.2 Prendre des mesures afin de renforcer la coordination <u>internationale</u> des politiques (environnement, aménagement du territoire, transports) | Pas de remarques. |

| | OBJECTIFS ET POINTS À TRAITER¹ | EXPLICATIONS |
|---|---|--|
| 3 | Coûts et prix | |
| | 3.1 Créer des conditions d'égalité de concurrence entre les différents modes de transport (transparence des prix, internalisation des coûts externes, etc.) | L'un des objectifs de la RPLP est d'encourager le transfert du trafic marchandises de la route au rail. En internalisant les coûts d'infrastructure non couverts ainsi que les coûts externes, la RPLP a permis d'améliorer les conditions-cadres du rail. |
| | 3.2 Développer des interfaces entre les modes de transport plus efficaces et moins onéreuses | Pas de remarques. |
| 4 | Réseaux, terminaux et centres logistiques | |
| | 4.1 Appliquer des normes internationales (par exemple, l'AGTC et son Protocole sur le transport combiné par voies navigables) | La Suisse a ratifié l'AGTC le 11 février 1993 ainsi que le protocole sur le transport combiné par voies navigables le 4 mars 1998. Elle applique les normes internationales contenues dans ces instruments internationaux. |
| | 4.2 Intégrer la planification des terminaux dans la planification des transports et l'aménagement du territoire aux niveaux national, régional et transfrontalier | Pas de remarques. |
| | 4.3 Prendre des mesures administratives pour améliorer l'accès aux terminaux | Pas de remarques. |

| | OBJECTIFS ET POINTS À TRAITER¹ | EXPLICATIONS |
|---|---|---|
| | 4.4 Prendre des mesures administratives pour améliorer le fonctionnement et les installations des terminaux | Pas de remarques. |
| 5 | Interopérabilité | |
| | 5.1 Assurer la compatibilité des systèmes d'information et des systèmes de signalisation ferroviaires | Dans le cadre du corridor A (Rotterdam - Gênes), les ministres des transports de l'Allemagne, de l'Italie, des Pays-Bas et de la Suisse ont signé en 2009 une déclaration commune prévoyant la mise en œuvre de l'ETCS sur l'ensemble du corridor d'ici 2015. La Suisse joue un rôle de pionnier dans l'introduction de ce système standardisé de signalisation et d'arrêt automatique des trains. L'ETCS Level 2 a été introduit avec succès sur le nouveau tronçon Mattstetten - Rothrist et sur la ligne de base du Lötschberg. Il est aussi prévu pour les lignes des tunnels de base du Gothard et du Ceneri. Sur le reste du réseau à voie normale, les systèmes actuels seront d'abord remplacés par l'ETCS Level 1 Limited Supervision. |
| | 5.2 Introduire des systèmes d'information électroniques | Pas de remarques. |
| | 5.3 Autres mesures | Pas de remarques. |
| 6 | Mesures de soutien financières et fiscales | |
| | 6.1 Soutien financier pour les investissements (installations, matériel roulant, systèmes, etc.) | <p>Sur la base de l'ordonnance sur le trafic combiné, la Confédération peut accorder des contributions d'investissements à fonds perdus ou des prêts pour:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la construction, l'acquisition ou le renouvellement d'installations et d'équipement servant au transbordement entre les moyens de transport, - l'extension des installations ferroviaires nécessaires pour couvrir les besoins du trafic combiné, - l'acquisition de véhicules ferroviaires pour le trafic combiné, - les autres investissements qui facilitent et favorisent l'utilisation du trafic combiné. <p>Environ FS 40 millions par an sont à disposition pour ce type d'aide financière. L'octroi de ces aides est soumis à un certain nombre de critères. Les installations subventionnées doivent</p> |

| | OBJECTIFS ET POINTS À TRAITER¹ | EXPLICATIONS |
|--|---|---|
| | | <p>notamment pouvoir être exploitées en autofinancement après 10 ans. Des contributions pour la construction de terminaux à l'étranger peuvent aussi être allouées sous certaines conditions, notamment si la part de trafic transalpin passant par la Suisse est élevée.</p> <p>Dans le cadre des dispositions légales régissant les voies de raccordements ferroviaires, des entreprises privées peuvent bénéficier de contributions à fonds perdus pour le raccordement direct de leur site. Ces contributions s'élèvent à environ FS 20 millions par an.</p> |
| | 6.2 Soutien financier pour les activités (activités initiales, spéciales, etc.) | <p>Selon l'ordonnance sur le trafic combiné, la Confédération indemnise les opérateurs de trafic combiné des coûts non couverts figurant dans leurs comptes prévisionnels et liés aux prestations qu'elle a commandées au titre du trafic combiné. Ces indemnités sont calculées par train et en fonction des envois transportés. En 2008, dans le cadre de la loi sur le transfert du trafic de 2001, la Confédération a alloué FS 218 millions au titre de ces aides à l'exploitation.</p> <p>L'Office fédéral des transports a constaté qu'avec la crise économique, les volumes de marchandises acheminés par le trafic combiné non accompagné ont baissé plus fortement que dans le trafic routier. Ceci est dû à la pression de la concurrence et à l'évolution des prix dans le secteur des transports routiers. Pour contrer cette évolution divergente des volumes de transport du trafic routier et du transport combiné non accompagné, la Confédération a décidé d'augmenter notablement en 2009 le taux maximal d'indemnité par envoi. Ces indemnités supplémentaires prévues permettent aux opérateurs de trafic combiné non accompagné d'offrir à leur clientèle des prix compétitifs par rapport au transport routier.</p> <p>En outre, l'Office fédéral des transports a lancé un appel d'offres international pour la chaussée roulante à travers les Alpes suisses sur la période 2012-2018. Il s'agit par cette mesure de renforcer le volume du ferroutage en Suisse, mais aussi d'accroître l'efficacité des subventions. Une enveloppe totale de 350 millions de CHF est à disposition pour les années 2012 à 2018. Ce montant sera prélevé sur le crédit-cadre prévu dans le cadre de la loi sur le transfert du transport de marchandises.</p> |

| | OBJECTIFS ET POINTS À TRAITER¹ | EXPLICATIONS |
|---|---|---|
| | 6.3 Mesures de soutien fiscales (taxe sur les véhicules, exemption de la redevance d'utilisation de l'infrastructure routière, etc.) | Selon l'ordonnance relative à une redevance sur le trafic des poids lourds, les détenteurs de véhicules effectuant des courses en transport combiné non accompagné bénéficient d'un remboursement forfaitaire de la RPLP de FS 24 pour les unités de chargement ou semi-remorques d'une longueur entre 18 et 20 pieds et de FS 37 pour les unités de chargement ou semi-remorques de plus de 20 pieds. Environ FS 20 millions par an sont remboursés aux transporteurs routiers au titre de cette mesure. |
| 7 | Mesures de soutien réglementaires | |
| | 7.1 Exemption des restrictions et des interdictions de circulation | En matière de transport routier de marchandises, l'interdiction de circuler la nuit entre 22h00 et 05h00 ainsi que l'interdiction de circuler le dimanche incitent les transporteurs à effectuer des transports par le mode ferroviaire. Enfin, selon l'ordonnance sur les chauffeurs, le temps que le conducteur d'un poids lourds passe sur un train en transport combiné peut être compté comme temps de pause ou peut, sous certaines conditions, s'ajouter au temps de repos quotidien. |
| | 7.2 Libéralisation des parcours initiaux et terminaux | Pas de remarques. |
| | 7.3 Maintenir des limites de poids supérieures pour les véhicules routiers affectés au transport d'unités de transport intermodales (UTI) | En outre, alors que la limite de poids des véhicules automobiles de plus de quatre essieux, des trains routiers et des véhicules articulés est fixée à 40 tonnes, le poids maximal autorisé pour ces véhicules peut être porté à 44 tonnes pour des transports combinés non accompagnés (conteneurs, caisses mobiles, semi-remorques) en provenance ou à destination d'un terminal ou d'un port suisse. |
| | 7.4 Simplifier le contrôle des documents | Pas de remarques. |
| | 7.5 Systèmes de «bonus» pour le transport intermodal | Pas de remarques. |

| | OBJECTIFS ET POINTS À TRAITER¹ | EXPLICATIONS |
|---|---|---|
| | 7.6 Application rigoureuse des réglementations relatives au transport routier | Pas de remarques. |
| | 7.7 Autres mesures de soutien réglementaires | Pas de remarques. |
| 8 | Opérations | |
| | 8.1 Libéraliser l'accès aux réseaux ferroviaires | Pas de remarques. |
| | 8.2 Libéraliser l'accès aux réseaux de transport fluvial | Pas de remarques. |
| 9 | Suivi du marché | |
| | 9.1 Garantir la disponibilité d'informations statistiques cohérentes et fiables | <p>L'Office fédéral des transports dispose de statistiques mensuelles sur l'évolution du tonnage net transporté par la chaussée roulante et par le transport combiné non accompagné.</p> <p>Dans le cadre du suivi des mesures d'accompagnements, l'Office fédéral des transports a également développé des critères d'analyse qualitative, à savoir notamment une base de données sur l'évolution des retards à l'arrivée des trains de transport combiné.</p> |
| | 9.2 Établir des inventaires des goulets d'étranglement | Pas de remarques. |
| | 9.3 Mettre sur pied des bureaux d'information sur le transport maritime à courte distance | Pas de remarques. |

| | OBJECTIFS ET POINTS À TRAITER¹ | EXPLICATIONS |
|----|---|---|
| 10 | Encourager la recherche relative à l'ensemble des éléments de la chaîne de transport | |
| | | <p>L'Office fédéral des transports a mandaté plusieurs études sur les transports combinés au cours des dernières années. Celles-ci ont notamment porté sur:</p> <ul style="list-style-type: none"> - les effets de « cannibalisation » du trafic combiné non accompagné sur le trafic par wagons conventionnels, et - les effets de la crise conjoncturelle sur le trafic combiné non accompagné. |
| 11 | Opérateurs dans les réseaux de transport intermodal | |
| | 11.1 Promouvoir la coopération et les partenariats | Pas de remarques. |
| | 11.2 Promouvoir l'utilisation du transport intermodal pour le transport de marchandises dangereuses | Pas de remarques. |
| | 11.3 Constituer des pools internationaux de wagons | Pas de remarques. |
| | 11.4 Encourager l'utilisation de trains blocs entre les terminaux | La quasi-totalité des services mis à disposition par Hupac SA sont des trains-navettes entre terminaux principaux. |
| | 11.5 Encourager l'utilisation de systèmes d'échange de données informatisées efficaces et compatibles (pour le suivi et la localisation, par exemple) | Hupac a également mis en place des services IT permettant de réserver des places, de localiser les trains et d'informer la clientèle en cas de retards. |