

# Évaluation de la chaussée roulante

## Office fédéral des transports

### L'essentiel en bref

---

En acceptant l'initiative des Alpes le 20 février 1994, le peuple suisse a obligé la Confédération à protéger l'arc alpin des effets négatifs du trafic de transit. En vertu de la loi de 2008 sur le transfert du transport de marchandises, seuls 650 000 poids lourds au maximum auront le droit de franchir les Alpes à partir de 2018.

Les principaux instruments de la politique suisse de transfert sont la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP), la modernisation de l'infrastructure ferroviaire, la réforme des chemins de fer et l'accord entre la Suisse et l'Union européenne sur les transports terrestres. Outre le transport combiné non accompagné (TCNA), la Confédération subventionne le chargement des camions et semi-remorques sur les trains (ou chaussée roulante, CR) comme mesure d'accompagnement. En 2016, cette subvention a atteint 35 millions de francs.

Dans son rapport sur le transfert, le Conseil fédéral présentera en 2019 les bases qui permettront au Parlement de décider s'il faut poursuivre le soutien financier à la CR. Le Parlement devra non seulement se prononcer sur les indemnités permettant de couvrir les coûts d'exploitation dès 2024, mais aussi s'il faut investir dans du nouveau matériel roulant et dans des terminaux de chargement.

L'impact et les conséquences d'un éventuel abandon de l'offre de la CR à travers la Suisse n'ont pas été analysés jusqu'ici. Avec la présente évaluation, le Contrôle fédéral des finances (CDF) fournit une base décisionnelle au Conseil fédéral et au Parlement et revendique encore davantage de prises de décisions.

#### **Contribution importante pour atteindre l'objectif de transfert**

Depuis 2002, les trains de la CR desservent les relations entre Fribourg-en-Brisgau (Allemagne) et Novare (Italie) ainsi qu'entre Bâle et Lugano. Entre 2011 et 2016, quelque 105 000 poids lourds en moyenne ont été transportés de cette façon chaque année. La part de la CR au total du transport de marchandises à travers les Alpes par la route et dans le transport combiné à travers la Suisse s'est élevée à tout juste 5 %. Comparé au nombre de poids lourds qui traversent les Alpes par la route, la CR a permis un délestage d'environ 10 %. Si l'on considère la quantité de marchandises transportées d'après le poids du fret, la CR a décongestionné les routes de quelque 13 %.

La CR est un instrument efficace pour transférer le trafic routier transalpin qui, pour des raisons logistiques, est difficilement transférable vers le TCNA. Sur la base de l'analyse qu'il a menée, le CDF part du principe qu'en cas d'abandon de la CR, les trois quarts des transports effectués par ce biais – environ 77 000 poids lourds – retourneraient à la route. Dès lors, selon l'état de 2016, l'écart par rapport à l'objectif de transfert à atteindre augmenterait à plus de 400 000 déplacements avec des poids lourds. En revanche, il ne faut pas s'attendre à un retour direct à la route dans le cas des transports de marchandises dangereuses qui ont l'interdiction de se faire par le tunnel routier du Saint-Gothard.

## **Fort potentiel d'amélioration de l'efficience**

En 2016, les coûts d'exploitation liés au transport d'un poids lourd sur la CR s'élevaient à 837 francs. Pour sa part, la Confédération a accordé une subvention de 336 francs pour ce même transport, ce qui correspond à la RPLP pour un poids lourd de 40 tonnes de la norme Euro V pour un trajet de Bâle à Chiasso.

L'ouverture d'un corridor de quatre mètres sur la ligne de plaine par le Saint-Gothard permettra dès 2021 de baisser considérablement les coûts d'exploitation de la CR. Outre une exploitation simplifiée et des prestations de traction moins chères, la capacité de transport avec des trains plus longs pourrait dans l'idéal augmenter de presque 50 %. En outre, il faut s'attendre à ce que l'achat de matériel roulant moderne permette d'améliorer l'efficience du chargement des trains et de faire baisser les frais d'entretien. De plus, des prestations plus attrayantes peuvent être fournies à la clientèle grâce à l'amélioration du système de réservation et du confort des voitures d'accompagnement.

Au-delà de la location et de l'entretien du matériel roulant, ce sont les coûts d'achat de la prestation de traction, à savoir de l'engagement de la locomotive et de son conducteur, qui représentent de loin la part la plus importante des frais d'exploitation de la CR. Toutefois, le manque de transparence ne permet pas de déterminer si l'achat des prestations de traction est approprié. Le CDF recommande à l'Office fédéral des transports (OFT) de prendre des mesures pour accroître la transparence au niveau des coûts de traction.

## **Risques d'investissement et d'exploitation résiduels**

La contribution avérée de la CR à l'atteinte de l'objectif de transfert fixé dans la loi plaide en faveur de la poursuite d'une telle offre à travers la Suisse à partir de 2024. Il n'en demeure pas moins des risques économiques, dont certains ne semblent pas actuellement pouvoir être baissés avec certitude à un niveau acceptable.

D'une part, il manque des sites pour réaliser les terminaux de chargement nécessaires à l'avenir pour l'offre de CR via l'axe du Saint-Gothard aussi bien dans la vallée du Rhin supérieur en Allemagne que dans la grande région milanaise. D'autre part, l'évolution des modes de transport via le fret transalpin à moyen terme comporte des incertitudes. Cela a des répercussions directes sur la durée d'exploitation de la CR et, dès lors, sur l'horizon d'amortissement du matériel roulant.

Au vu de ces incertitudes, le CDF ne peut pas juger définitivement si l'exploitation de la CR pourrait à l'avenir couvrir durablement ses coûts sans subventions étatiques. Lors de l'élaboration des bases décisionnelles à l'intention du Parlement en 2019, le CDF recommande à l'OFT d'indiquer clairement les coûts d'investissement dans le nouveau matériel roulant et la manière de les financer ainsi que d'évaluer les risques liés à l'aménagement de nouveaux terminaux.

**Texte original en allemand**