

Des mesures supplémentaires sont nécessaires pour compenser les déficits temporaires des corridors

Poursuivre avec succès le transfert du trafic de marchandises dans le transit alpin

Berne, le 18.12.2019 Avec l'ouverture du tunnel de base du Ceneri en décembre 2020, une nouvelle pièce du puzzle sera posée pour une liaison nord-sud efficace à travers la Suisse. Toutefois, l'expansion du corridor international de fret est retardée d'au moins une décennie. Les gains de productivité dans le transport combiné international ne sont donc que la moitié de ce qui avait été initialement prévu.

Le Conseil fédéral reconnaît de principe le retard dans l'actuation et présente, dans le rapport sur le transfert du 13.11.2019, un "paquet de mesures visant à renforcer le transfert du trafic". Du point de vue du secteur suisse du transport de marchandises, les mesures proposées ne sont toutefois pas suffisantes. Afin de maintenir la compétitivité du TCNA (trafic combiné non accompagné) dans le trafic transalpin et de poursuivre le transfert des marchandises, l'industrie demande des mesures supplémentaires.

Avec l'ouverture du tunnel de base du Ceneri en décembre 2020, le projet NLFA sera officiellement achevé. Toutefois, les avantages pour le trafic de marchandises en transit alpin à travers la Suisse ne se concrétiseront qu'avec un retard considérable. De nombreux facteurs contribuent au fait que la productivité des ressources utilisées - locomotives, personnel, wagons, etc. - ne peut être augmentée dans la mesure et les délais initialement prévus:

- L'expansion retardée des voies d'accès dans le nord rend impossible l'exploitation de trains de 740 m de long.
- Des chantiers de construction fréquents et non coordonnés à l'échelle internationale, avec des déviations et des goulets d'étranglement temporaires au niveau des capacités, empêchent la réduction prévue des temps de parcours et entraînent une détérioration continue de la qualité. Il en résulte des retards et une utilisation inefficace des ressources.
- En raison de la planification internationale non coordonnée des sillons, les avantages au niveau de temps de trajet en Suisse seront perdus pour l'instant aux frontières.
- Les pentes restantes de la ligne et le concept d'exploitation du tunnel de base du Saint-Gothard nécessitent toujours l'utilisation d'une deuxième locomotive pour les trains lourds.

Dans ces conditions, les opérateurs de transport combiné peuvent obtenir au maximum la moitié des effets de productivité initialement attendus. Afin de maintenir le volume actuel du transport combiné à travers les Alpes et d'augmenter les volumes de trafic à moyen terme en vue d'atteindre l'objectif de transfert du trafic, le secteur suisse du transport de marchandises propose une **orientation à plus long terme de la politique de transfert du trafic** jusqu'en 2030 avec des mesures supplémentaires.

1. Prolongation de la durée du plan de paiement pour la promotion du TCNA transalpin jusqu'en 2030

Afin de ne pas compromettre les résultats positifs de la politique actuelle de transfert du trafic, la promotion du TCNA transalpin ne doit pas être suspendue prématurément. Du point de vue du marché, il est nécessaire de **prolonger la durée des mesures de soutien jusqu'en 2030**. D'autres effets sur la productivité ne devraient pas se faire sentir avant 2030.

En outre, selon le suivi de l'Office fédéral des transports les **déficits de qualité** des trains du trafic combiné n'ont cessé d'augmenter. Alors qu'en 2009, 75% des trains avaient moins d'une heure de retard, au premier semestre de 2019, seulement 55% de tous les trains ont enregistré des retards inférieurs à 60 minutes. Aujourd'hui, 12 pour cent des trains ont même 12 heures ou plus de retard. Ces déficits de qualité, dus à l'expansion de l'infrastructure du corridor avec de nombreux chantiers de construction et des restrictions de capacité, continueront à peser lourdement sur la productivité jusqu'en 2030 au moins.

L'horizon 2030 crée également la **sécurité d'investissement** nécessaire. Les entreprises de transport investiront dans des conteneurs et des remorques grutables, les opérateurs dans des wagons, les terminaux et les entreprises ferroviaires dans des locomotives si l'utilisation à long terme de ces biens d'équipement est assurée.

2. Soutien au TCNA d'un montant de 55 millions de francs par an à partir de 2024

Une infrastructure ferroviaire efficace, combinée à des prix des sillons au niveau des pays voisins -l'Allemagne et l'Italie - permet au transport combiné à travers la Suisse de s'autofinancer - ce principe directeur est toujours d'actualité. Cependant, les conditions d'exploitation et d'infrastructure du corridor à travers la Suisse ne répondent pas à ces exigences, ni maintenant ni dans les années à venir. Au cours de cette période, les opérateurs de transport combiné et les entreprises ferroviaires pourront augmenter la **productivité d'un maximum de la moitié** de la valeur initialement prévue à l'achèvement de la NLFA.

Bien que la **révision du prix suisse des sillons en 2021** - qui abaisse le prix de base du trafic de marchandises et introduit des rabais pour les trains longs - contribue de manière significative à soutenir le transport combiné non accompagné, il reste un écart d'environ la moitié de l'indemnité d'exploitation de CHF 110 millions pour l'année de référence 2018.

Sur la base de cette analyse de la situation, le secteur du transport de marchandises demande que le transport combiné non accompagné soit **soutenu** jusqu'en 2030 avec des contributions d'exploitation de **CHF 55 millions par an**. Cela permettra au TCNA de maintenir le volume actuel du transfert de marchandises et d'absorber en grande partie la croissance du trafic. Si les conditions-cadres s'amélioraient plus rapidement que prévu - par exemple par une amélioration significative de la qualité ou une optimisation durable des horaires internationaux - des volumes de trafic supplémentaires pourraient continuer à être générés pour les TCNA.

Avec la poursuite de la croissance attendue du TCNA d'ici à 2030, **la trajectoire de réduction des subventions** par envoi serait de nouveau considérablement améliorée. Alors qu'en 2011, le montant moyen des contributions d'exploitation versées par camion transporté s'élevait à 173 francs en moyenne, il était encore de 116 francs en 2018 et, selon le secteur du transport de marchandises, il passerait à 40-45 francs par camion transporté jusqu'en 2030.

3. Extension des voies d'accès dans le nord: conclusion de traités d'Etat avec la Belgique et la France et mise en œuvre des mesures du traité d'Etat avec l'Allemagne.

Le concept de la NLFA pour la promotion du transport ferroviaire de marchandises repose sur des lignes d'accès efficaces aux tunnels de base, afin d'assurer l'approvisionnement parmi les principales zones économiques d'Europe. Une fois le corridor de 4 m mis en service, la situation sera la suivante :

- 3 lignes d'accès en Italie – via Chiasso, Luino et Domodossola
- 2 lignes en Suisse – via les tunnels de base du Saint-Gothard et du Lötschberg
- 1 ligne d'accès au nord de Bâle – via Karlsruhe – Mannheim – Cologne – Benelux

En ce qui concerne le déficit dans le nord, il est urgent de créer une alternative. Seule la ligne de **la rive gauche du Rhin via la France** peut être considérée comme une **voie alternative efficace** (ligne de plaine) et est idéale pour la liaison à fort trafic **Belgique – Italie**. Il existe également un lien direct avec le corridor sur la rive droite du Rhin, ce qui permet de réduire les risques d'interruption.

Toutefois, ces itinéraires ne correspondent pas encore aux paramètres des corridors de transit à travers la Suisse et ne transportent donc actuellement qu'un faible volume de trafic. Afin de mieux utiliser les capacités de ces itinéraires alternatifs pour le TCNA à travers la Suisse, la ligne Zeebrugge/Anvers- Strasbourg-Bâle et la liaison Würth-Lauterbourg- Strasbourg doivent être adaptées aux paramètres: longueur de train de 740 m, hauteur latérale de 4 m, 2000 t avec une locomotive, ETCS. Cela créerait également un système au nord avec deux voies d'accès et un itinéraire alternatif sur la rive gauche du Rhin.

Le développement d'un itinéraire alternatif conforme aux corridors via la France est susceptible d'être gérable en termes de coûts. Il en va de l'intérêt de la Suisse et de sa politique de transfert du trafic de transit. Pour sa mise en œuvre, une **initiative politique de la Suisse** avec la **France** et la **Belgique** se rend nécessaire. Ce qui devrait aboutir à un traité d'État sur le développement des infrastructures. **Le Parlement devrait inviter le Conseil fédéral** à prendre une initiative appropriée sous la forme d'un traité.

En outre, l'expansion du chemin de fer de la vallée du Rhin en Allemagne doit être poursuivie avec vigueur. L'achèvement de cette augmentation de capacité, qui a fait l'objet d'un accord contractuel, a été reporté à 2040.