



Conseil économique et social

Distr. générale
10 août 2012
Français
Original: anglais et français

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique

Cinquante-cinquième session

Genève, 6 et 7 novembre 2012

Point 3 de l'ordre du jour provisoire

Mesures nationales visant à promouvoir le transport intermodal

Rapport de situation 2012

Note du secrétariat

I. Mandat

1. Conformément à une décision du Comité des transports intérieurs (CTI) de la CEE, le Groupe de travail poursuit les travaux entrepris par l'ex-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 (ECE/TRANS/192, par. 90).
2. Conformément à la décision du Groupe de travail (ECE/TRANS/WP.24/129, par. 20), le secrétariat reproduit ci-dessous les informations mises à jour par la Suisse.
3. Suite à l'examen des informations pour 2012 à la présente session du Groupe de travail, le secrétariat publiera ces informations sur le site internet du WP.24 : <http://apps.unece.org/NatPolWP249>.

II. Questionnaire sur les mesures nationales visant à promouvoir le transport intermodal

<i>Objectifs et points à traiter¹</i>	<i>Explications</i>
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 2011, un poids lourd de 40 tonnes parcourant une distance de 300 km sur territoire suisse paye en moyenne 288 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 fin 2016. • Accord sur les transports terrestres entre l'Union européenne et la Suisse: la promotion et le soutien financier du transport combiné sont expressément prévus dans cet accord. <p>La loi sur le transfert du trafic, entrée en vigueur le 1er janvier 2001 et accompagnée d'un crédit-cadre de FS 2,85 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 a été remplacée le 1er janvier 2010 par la loi sur le transfert du transport de marchandises. Cette loi 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 initialement fixé à FS 1,6 milliards pour la période de 2011 à 2018 afin de promouvoir le trafic de marchandises transalpin. Mais celui-ci a été, du fait de l'adaptation du prix des sillons (suppression de la contribution de couverture en matière de trafic de marchandises) réduit de 105 millions pour être ramené à FS 1,495 milliards. À compter de 2011, les indemnités d'exploitation pour le transport combiné non transalpin sont prélevées sur le plafond de dépenses pour promouvoir le trafic de marchandises ne traversant pas les Alpes, lequel finance également les indemnités destinées au transport par wagons complets. Le crédit-cadre pour le trafic ferroviaire de marchandises ne traversant pas l'Arc alpin va jusqu'en 2015 et prévoit des moyens d'environ FS 30 millions par an. Dans le cadre du projet de « stratégie globale visant à encourager le transport ferroviaire de marchandises sur tout le territoire suisse », le Parlement décidera probablement en 2014 si le développement du trafic ferroviaire de marchandises ne franchissant pas l'Arc alpin doit continuer à</p>

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.

<i>Objectifs et points à traiter¹</i>	<i>Explications</i>
	être encouragé sous forme d'indemnisation des frais d'exploitation également après 2015.
2. Institutions nationales et internationales	
2.1 Prendre des mesures afin de renforcer la coordination nationale des politiques (environnement, aménagement du territoire, transports)	Pas de remarques.
2.2 Prendre des mesures afin de renforcer la coordination internationale des politiques (environnement, aménagement du territoire, transports)	Pas de remarques.
3. Coûts et prix	
3.1 Créer des conditions d'égalité de concurrence entre les différents modes de transport	L'un des objectifs de la RPLP est d'encourager le transfert du trafic de 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.
4.4 Prendre des mesures administratives pour améliorer le fonctionnement et les installations des terminaux	Pas de remarques.

<i>Objectifs et points à traiter¹</i>	<i>Explications</i>
5. Interopérabilité	
5.1 Assurer la compatibilité des systèmes d'information et des systèmes de signalisation ferroviaires	Dans le cadre du corridor 1 (Anvers/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. 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 la promotion du transport ferroviaire de marchandises (OPTMa), 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, le renouvellement ou l'extension d'ouvrages, d'installations et d'équipement servant au transbordement entre les moyens de transport ; • l'aménagement d'installations ferroviaires pour le trafic combiné ; • l'acquisition de véhicules ferroviaires pour le trafic combiné ; • les autres investissements qui facilitent et favorisent l'utilisation du trafic combiné. <p>Les contributions d'investissement ne sont versées que si les requérants participent à l'investissement avec leurs propres ressources. En vertu de la législation, qui ne prévoit qu'un soutien financier des projets, la Confédération ne planifie pas de terminal. Les requérants (propriétaire ou exploitant du terminal) reçoivent, si leur projet en a été jugé digne, un financement de départ à condition que chacun d'entre eux fournisse au moins 20 % de fonds propres. La contribution d'encouragement de la Confédération dépend de l'intérêt du projet du point de vue de la politique des transports, de sa rentabilité et de son évaluation dans le cadre d'une analyse coût-utilité. L'enveloppe disponible est de FS 40 millions par an, selon le programme pluriannuel 2009 – 2013.</p> <p>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>

<i>Objectifs et points à traiter¹</i>	<i>Explications</i>
6.2 Soutien financier pour les activités (activités initiales, spéciales, etc.)	<p>Selon l'OPTMa, 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 2011, la Confédération a alloué au fret ferroviaire FS 243 millions au total, dont 21 millions ont été alloués dans le cadre des mesures destinées à atténuer les effets du franc fort. FS 162 millions ont été attribués au transport combiné transalpin non accompagné, FS 16 millions au transport combiné non accompagné ne franchissant pas les Alpes et FS 36 millions à la chaussée roulante. Des indemnités de FS 23 millions ont été versées en 2011 au titre du transport par wagons complets ne traversant pas les Alpes et FS 6 millions ont été attribués au fret ferroviaire sur voie étroite.</p> <p>L'Office fédéral des transports et RAAlpin SA ont conclu un arrangement qui garantit à cette entreprise un financement par la Confédération jusqu'en 2018 pour l'exploitation de services de chaussée roulante sur les relations de Freiburg i.B. à Novara et de Bâle à Chiasso. RAAlpin SA obtient ainsi des indemnités d'exploitation pour le transport de poids lourds. Grâce à cet arrangement pluriannuel, RAAlpin procédera aux investissements nécessaires et s'engage à exploiter ces services jusqu'en 2018. L'offre existante actuelle sera donc maintenue ces prochaines années.</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>
6.3 Mesures de soutien fiscales (taxe sur les véhicules, exemption de la redevance d'utilisation de l'infrastructure routière, etc.)	<p>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.</p>
7. Mesures de soutien réglementaires	
7.1 Exemption des restrictions et des interdictions de circulation	<p>Selon l'ordonnance sur les chauffeurs, le temps que le conducteur d'un poids lourd passe sur un train en transport combiné peut être compté comme temps de disponibilité ou peut, sous certaines conditions, s'ajouter au temps de repos quotidien.</p>
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)	<p>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.</p>
7.4 Simplifier le contrôle des documents	Pas de remarques.

<i>Objectifs et points à traiter¹</i>	<i>Explications</i>
7.5 Systèmes de «bonus» pour le transport intermodal	Pas de remarques.
7.6 Application rigoureuse des réglementations relatives au transport routier	<p>L'intensification des contrôles du trafic lourd est une mesure d'appoint au transfert du transport de marchandises de la route au rail. Elle a pour but de créer des conditions de concurrence équitables entre le rail et la route et d'améliorer encore la sécurité du trafic routier, en particulier sur les axes de transit, en faisant encore mieux respecter la loi (circulation interdite aux véhicules non conformes).</p> <p>Dans une première phase, les contrôles mobiles du trafic lourd ont été renforcés, et dans une deuxième phase, des contrôles additionnels ont été mis en place dans de nouveaux centres de compétences.</p> <p>Les contrôles du trafic lourd portent notamment sur les points suivants : poids, dimensions et état technique du véhicule (freins, direction, état général), permis de conduire du chauffeur, observation des horaires de conduite et de repos. La police effectue en outre des tests d'alcoolémie et des dépistages de stupéfiants.</p> <p>En 2010, FS 24 millions ont été alloués à l'intensification des contrôles du trafic lourd. Les fonds nécessaires sont prélevés sur la RPLP.</p>
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.
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 ; • les effets de la crise conjoncturelle sur le trafic combiné non accompagné ; et • les effets à court terme du tunnel de base du Lötschberg sur le trafic de marchandises.

<i>Objectifs et points à traiter¹</i>	<i>Explications</i>
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 Encourager l'utilisation de 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 Promouvoir 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 électroniques permettant de réserver des places, de localiser les trains et d'informer la clientèle en cas de retards.
