



---

## **Commission économique pour l'Europe**

### **Comité des transports intérieurs**

#### **Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique**

**Soixante-troisième session**

Genève, 28–30 octobre 2020

Point 5 b) de l'ordre du jour provisoire

**Politiques et mesures en faveur du transport intermodal :  
mesures nationales visant à promouvoir le transport intermodal**

### **Informations actualisées sur les mesures visant à promouvoir le transport intermodal**

#### **Communication de la Confédération suisse\***

## **I. Introduction**

Ce document contient une mise à jour des mesures visant à promouvoir le transport intermodal reçues en 2019 en par le biais du questionnaire sur la promotion du transport intermodal soumis par la Suisse.

---

\* Le présent document reproduit tel quel le texte qui a été transmis au secrétariat.

## II. Propositions de modifications\*\*

Objectifs et points à traiter	Explications
<b>1. Place attribuée au transport intermodal dans la politique des transports</b>	<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. Autres éléments impliquant un soutien et une promotion du transport combiné :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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 1<sup>er</sup> janvier 2005, en parallèle avec l'augmentation de la limite de poids des véhicules à 40 tonnes. Des nouvelles adaptations des taux ont eu lieu en 2008 et 2017. En 2018, un poids lourd de 40 tonnes parcourant une distance de 300 km sur territoire suisse paye en moyenne CHF 293.</li> <li>• Réalisation de nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes (coût total aux prix de 1998 : CHF 18,7 milliards). Le tunnel de base du Lötschberg a été ouvert en juin 2007. Le tunnel de base du St-Gothard a été ouvert fin 2016. Le tunnel de base du Ceneri (au sud du Gothard) devrait être mis en service fin 2020. D'ici la fin de l'année 2020, le corridor 4 mètres devrait également être mis en service sur l'axe du St-Gothard. L'infrastructure sera ainsi aménagée de manière à permettre à des trains plus longs, plus lourds et de grand gabarit d'emprunter les deux axes de transit en Suisse.</li> <li>• 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.</li> </ul> <p>La loi sur le transfert du trafic, entrée en vigueur le 1er janvier 2001 et accompagnée d'un crédit-cadre de CHF 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 (2018). Pour réaliser cet objectif, le Parlement suisse a accepté un crédit-cadre global de CHF 1,675 milliard pour la période 2011-2023. Étant donné que l'objectif prévu de 650 000 courses de véhicules lourds à travers les Alpes n'a pas encore été atteint (941 000 en 2018), une prolongation de l'encouragement au-delà de l'année 2023 est actuellement en cours de discussion. Les décisions politiques correspondantes sont attendues pour l'année 2020. Comme mesure complémentaire au transport routier non accompagné, la Suisse encourage également la chaussée roulante.</p>

\*\* 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).

Objectifs et points à traiter	Explications
<b>2. Institutions nationales et internationales</b>	L'encouragement financier par la Confédération du trafic de marchandises ne traversant pas les Alpes (trafic combiné et transport par wagons complets) était limité à la fin de l'année 2018. Pour la période entre 2019 et 2027, un encouragement fédéral est uniquement prévu si les cantons commandent et indemnisent des prestations de fret. À l'heure actuelle, c'est exclusivement le cas pour les chemins de fer à voie étroite. Environ CHF 6 millions sont annuellement disponibles à cet effet.
2.1 Prendre des mesures afin de renforcer la coordination <i>nationale</i> des politiques (environnement, aménagement du territoire, transports)	Pas de remarques.
2.2 Prendre des mesures afin de renforcer la coordination <i>internationale</i> des politiques (environnement, aménagement du territoire, transports)	Pas de remarques.
<b>3. Coûts et prix</b>	
3.1 Créer des conditions d'égalité 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.
<b>4. Réseaux, terminaux, et centres logistiques</b>	
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'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (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.

<i>Objectifs et points à traiter</i>	<i>Explications</i>
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.
<b>5. Interopérabilité</b>	
5.1 Assurer la compatibilité des systèmes d'information et des systèmes de signalisation ferroviaires	<p>Dans le cadre du corridor RFC 1 Rhin-Alpes, 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 place d'un système européen de contrôle-commande et de signalisation du système ferroviaire (European Train Control System (ETCS)) sur l'ensemble du corridor.</p> <p>La Suisse joue un rôle de pionnier dans l'introduction de ce système standardisé. Les tronçons des corridors et l'intégralité du réseau suisse à voie normale (à l'exception de quelques tronçons de faible importance) ont migré vers l'ETCS depuis la fin de l'année 2018. Les tronçons sont équipés soit de l'ETCS Level 1 Limited Supervision soit de l'ETCS Level 2. Avec le tunnel de base du Ceneri, c'est un tronçon ETCS Level 2 supplémentaire qui sera mis en service en 2020.</p> <p>Les véhicules dotés d'un équipement de véhicules ETCS version Baseline 3 ne nécessitent plus les systèmes Class B (SIGNUM/ZUB).</p> <p>Sur les lignes en zone frontalière entre la Suisse et les pays voisins (Allemagne, France, Italie), l'ETCS est déjà en partie installé depuis 2018 ou sera mis en service en 2019.</p> <p>En Suisse, des règles uniformes s'appliquent à la construction de tronçons ETCS (règles de conception du gestionnaire du système ETCS). Grâce à celles-ci, il est possible de mettre en œuvre des installations standardisées et interopérables. En Suisse, des tests d'interopérabilité sont effectués depuis des années (similaires aux ETCS System Compatibility Tests exigés dans les STI 2019). Cela permet de prouver que le tronçon et le véhicule fonctionnent correctement ensemble au sens de l'interopérabilité. Les tests sont effectués essentiellement dans les laboratoires des fournisseurs des équipements de tronçons. Des composants au sol et embarqués du système européen de gestion du trafic ferroviaire de différents fournisseurs sont utilisés en Suisse.</p> <p>À l'heure actuelle, plus de 1 200 véhicules équipés de l'ETCS circulent en Suisse (dont environ 400 en zone transfrontalière et également sur des tronçons ETCS L2 à l'étranger). En Suisse, ces véhicules parcourent environ 40 000 km par jour sur des tronçons ETCS Level 2.</p>
5.2 Introduire des systèmes d'information électroniques	Pas de remarques.

<i>Objectifs et points à traiter</i>	<i>Explications</i>
5.3 Autres mesures	Pas de remarques.
<b>6. Mesures de soutien financières et fiscales</b>	
6.1 Soutien financier pour les investissements (installations, matériel roulant, systèmes, etc.)	<p>La Confédération peut accorder des contributions d'investissements pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• la construction, l'acquisition, le renouvellement ou l'extension d'ouvrages, d'installations et d'équipement servant au transbordement entre les moyens de transport ;</li> <li>• l'aménagement d'installations ferroviaires pour le trafic combiné ;</li> <li>• les voies de raccordements ferroviaires.</li> </ul> <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 40-60 % 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 CHF 250 millions pour les années 2016-2019. Ce crédit englobe également les contributions à des investissements dans des voies de raccordements ferroviaires.</p>
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 2018, la Confédération a alloué CHF 112 millions au transport combiné transalpin non accompagné et CHF 30 millions à la chaussée roulante. Des indemnités de CHF 9 millions ont été versées en 2018 au titre du transport par wagons complets ne traversant pas les Alpes et CHF 6 millions ont été attribués au fret ferroviaire sur voie étroite. 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 CHF 22.- pour les unités de chargement ou semi-remorques d'une longueur entre 18 et 20 pieds et de CHF 33.- pour les unités de chargement ou semi-remorques de plus de 20 pieds. Environ CHF 20-25 millions par an sont remboursés aux transporteurs routiers au titre de cette mesure.</p>

	<i>Objectifs et points à traiter</i>	<i>Explications</i>
<b>7.</b>	<b>Mesures de soutien réglementaires</b>	
7.1	Exemption des restrictions et des interdictions de circulation	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.
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)	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.
7.6	Application rigoureuse des réglementations relatives au transport routier	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). Des contrôles additionnels ont été mis en place dans de nouveaux centres de compétences. 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. En 2018, CHF 27 millions ont été alloués à l'intensification des contrôles du trafic lourd.
7.7	Autres mesures de soutien réglementaires	Pas de remarques.
<b>8.</b>	<b>Operations de transport</b>	
8.1	Libéraliser l'accès aux réseaux ferroviaires	Pas de remarques.
8.2	Libéraliser l'accès aux réseaux de transport fluvial	Pas de remarques.

<i>Objectifs et points à traiter</i>	<i>Explications</i>
<b>9. Suivi du marché</b>	
9.1 Garantir la disponibilité d'informations statistiques cohérentes et fiables	L'Office fédéral des transports dispose de statistiques sur l'évolution du tonnage net transporté par la chaussée roulante et par le transport combiné non accompagné. 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.
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.
<b>10. Encourager la recherche relative à l'ensemble des éléments de la chaîne de transport</b>	L'Office fédéral des transports a mandaté plusieurs études sur les transports combinés au cours des dernières années. Celles-ci ont notamment porté sur les effets des tunnels de base sur le trafic de marchandises.
<b>11. Opérateurs dans les réseaux de transport intermodal</b>	
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.