



OFT Centre de compétences Données du transport de marchandises

---

# Transport transalpin de marchandises en Suisse

## Indices 2016 et interprétation de l'évolution

---

Élaboré dans le cadre de l'organisation de projet Suivi des mesures d'accompagnement – SMA

mars 2017



Foto: © AlpTransit Gotthard SA

# Table des matières

<b>Table des matières .....</b>	<b>2</b>
<b>1 Évolution du trafic transalpin .....</b>	<b>3</b>
1.1 <i>Trafic routier de marchandises .....</i>	3
1.2 <i>Fret ferroviaire .....</i>	4
1.3 <i>Evolution économique et activités commerciales en tant que principal facteur d'influence du transport transalpin de marchandises .....</i>	7
1.4 <i>Trafic total et répartition modale .....</i>	9
<b>2 Suivi environnemental (pollution atmosphérique) .....</b>	<b>11</b>
<b>Annexe.....</b>	<b>13</b>
<i>Complément d'information sur le fret ferroviaire transalpin .....</i>	13
Taux d'utilisation des capacités en matière de fret ferroviaire .....	13
Suivi de la qualité.....	16

# 1 Évolution quantitative du trafic transalpin

## Vue d'ensemble

Nombre (en milliers) Véhicules marchandises lourds	2016				2015	2016	(+/-)
	1 <sup>er</sup> semestre		2 <sup>e</sup> semestre				
	Total	(+/-)	Total	(+/-)			
CH (total)	496	-3.8%	479	-3.1%	1 010	975	-3.4%
Saint-Gothard	360	-5.5%	341	-2.3%	730	701	-4.0%
San Bernardino	73	-4.8%	75	-7.0%	157	148	-5.9%
Simplon	45	+18.3%	44	-2.1%	83	89	+7.2%
Grand-Saint-Bernard	19	-9.0%	18	-3.1%	40	37	-6.2%
Total CH (trains-routiers, semi-Brenner (trains routiers, semi-rem.))	447	-1.4%	430	-3.2%	897	877	-2.3%
	1'049	+8.2%	1'039	+8.1%	1 932	2 089	+8.1%

Par type de transport (chiffres en milliers de tonnes nettes)	2016				2015	2016	(+/-)
	1 <sup>er</sup> semestre		2 <sup>e</sup> semestre				
	Total	(+/-)	Total	(+/-)			
Total CH route et rail	20 752	+4.6 %	19 633	+2.6 %	38 961	40 385	+3.7 %
Route CH	5 973	-2.1 %	5 750	-2.9 %	12 023	11 723	-2.5 %
Rail CH	14 779	+7.7 %	13 884	+5.1 %	26 938	28 662	+6.4 %
TWC Saint-Gothard	3 279	+10.7 %	2 997	+12.7 %	5 622	6 276	+11.6 %
TWC Simplon	1 365	+30.1 %	1 207	-1.8 %	2 278	2 572	+12.9 %
TWC total	4 643	+15.8 %	4 204	+8.1 %	7 900	8 848	+12.0 %
TCNA Saint-Gothard	4 625	-10.1 %	4 257	-1.7 %	9 475	8 882	-6.3 %
TCNA Simplon	4 624	+27.6 %	4 543	+12.1 %	7 677	9 167	+19.4 %
TCNA total	9 249	+5.5 %	8 800	+4.9 %	17 152	18 049	+5.2 %
CR Saint-Gothard	78	-5.0 %	73	+2.8 %	154	152	-1.4 %
CR Simplon	808	-6.9 %	806	-6.7 %	1 732	1 614	-6.8 %
CR total	887	-6.8 %	880	-5.9 %	1 886	1 767	-6.3 %

Légende véhicules marchandises lourds = véhicules > 3,5 t

(+/-) = variation en % par rapport à la même période de l'année précédente

**Tableau 1** : évolution du nombre de courses de camions à travers les Alpes suisses et volume de transport transalpin sur la route et sur le rail en 2016, comparaison avec l'année précédente.

## 1.1 Trafic routier de marchandises

- Sur l'ensemble de l'année 2016, le nombre de courses de camions à travers les Alpes a poursuivi son recul par rapport à 2015. Il s'établit désormais à 975 000 courses, soit 35 000 de moins que l'année précédente (-3,4 %). Pour la première fois depuis 1994, le nombre de courses par an est inférieur à un million. Au total, le nombre de courses constatées en 2016 est inférieur de plus d'un quart (-30,6 %) à celui de l'année 2000 (année de référence).
- L'objectif intermédiaire d'un million de courses, à atteindre dès 2011 conformément à l'art. 3, al. 4, de la loi du 19 décembre 2008 sur le transfert du transport de marchandises (LTTM)<sup>1</sup>, est donc atteint avec cinq ans de retard. La valeur enregistrée reste supérieure de 325 000 unités à la valeur cible de 650 000 courses à atteindre au plus tard d'ici à 2018, comme le prescrit l'art. 3, al. 1, LTTM.
- Au second semestre 2016, le nombre de poids lourds traversant les Alpes par la Suisse a reculé de 3,1 % par rapport au second semestre de l'année précédente pour atteindre 479 000 courses, soit 19 000 véhicules de moins qu'au second semestre 2015.

<sup>1</sup> RS 740.1

- Pendant la même période, le trafic routier de marchandises n'a été affecté que par un faible nombre d'événements. Seules quelques fermetures dues à des accidents et à des chantiers ont été enregistrées (certaines toutefois d'une durée allant jusqu'à douze heures).
- Le recul du transport routier de marchandises se poursuit, malgré la reprise économique en Italie et dans toute l'Europe. En Italie, le PIB a légèrement augmenté au cours des trois premiers trimestres 2016 (cf. figure 1, p. 7). Simultanément, l'augmentation des volumes de fret acheminés par le chemin de fer permet de conclure à une poursuite de la tendance indiquée au cours des derniers semestres, tendance selon laquelle la croissance du trafic est exclusivement absorbée par le rail et le transport routier de marchandises à travers les Alpes suisse perd en attrait. La RPLP, dont le montant effectif est plus élevé pour les véhicules étrangers par suite de la variation des taux de change, a renforcé cette évolution ; la stagnation des prix du diesel à un faible niveau affaiblit cependant cet effet.
- Aux différents passages alpins suisses, l'évolution reste hétérogène et soumise à des fluctuations. Au Saint-Gothard, le passage le plus important (72 % de toutes les courses), le trafic a reculé de 4,0 %, de manière comparable à l'année précédente (-3,8 % en 2015 par rapport à 2014). Au San Bernardino, le deuxième passage le plus important, le recul est encore plus marqué (-5,9 %). Au Simplon, le nombre de courses a augmenté de 7,2 % tandis qu'on a pu constater une baisse de 6,2 % au Grand-Saint-Bernard.
- Contrairement aux passages alpins suisses, le nombre de courses au Brenner (Autriche) continue d'augmenter (+8,1 % en 2016) pour dépasser 2 millions. Au Fréjus, il a augmenté de 4,2 % en 2016 et il est resté stable au Mont Blanc (-0,1 %).
- Le tonnage transporté par la route a baissé de 2,5 % aux passages routiers suisses. La charge moyenne des véhicules ayant traversé les Alpes suisses en 2016 est de 12,0 t par véhicule et ne change pratiquement pas par rapport aux années précédentes. Le nombre de courses a diminué davantage que le volume, entre autres parce que le nombre de camions a baissé plus que celui des trains routiers et semi-remorques, plus lourdement chargés.

## 1.2 Fret ferroviaire

- Le fret ferroviaire à travers la Suisse a surpassé le record atteint en 2015 : avec une hausse de 6,4 % en 2016, le volume de transport en trafic transalpin affiche une croissance significative par rapport à l'année précédente. Le tonnage transporté en 2016 est supérieur de 1,7 million à celui de 2015. Au total, près de 28,7 millions de tonnes ont franchi les deux passages alpins suisses en 2016.
- La forte croissance constatée depuis 2013 s'est poursuivie à un niveau élevé et reflète l'amélioration du développement économique en Allemagne, en Italie et dans le reste de l'Europe. Le volume supplémentaire a pu être absorbé exclusivement par le rail. Au cours du second semestre 2016, la croissance a quelque peu ralenti (+5,1 %) par rapport au premier semestre (+7,7 %).
- L'évolution sur l'axe du Simplon est la plus importante : le volume y a augmenté de 14,2 %, tandis qu'il est resté stable au St-Gothard (+0,4 %). La part du fret ferroviaire transalpin sur l'axe du St-Gothard a ainsi encore reculé de près de 4 points de pour-cent pour atteindre 53 %. Cette part était de 57 % en 2015 et de 60 % en 2014. Cette baisse s'explique notamment par la disponibilité restreinte des infrastructures due aux vastes travaux de réalisation du corridor 4 m, en particulier sur la ligne de Luino. Par ailleurs, l'axe du Loetschberg-Simplon est le seul passage à travers la Suisse permettant d'acheminer les conteneurs universels d'une hauteur aux angles de 4 m.

- Malgré diverses grèves et restrictions dues à des travaux sur l'axe du Loetschberg-Simplon et entre la Belgique et l'Allemagne, l'évolution très positive sur le rail montre que les chargeurs et les expéditeurs disposent d'offres attrayantes et fiables sur une infrastructure à grande disponibilité pour un volume commercial croissant.
- Aussi bien le transport par wagons complets (TWC) que le transport combiné non accompagné (TCNA) ont profité de la croissance. Comme les années précédentes, le TWC constitue le segment dont la croissance est la plus forte (+12 % par rapport à 2015). Le TCNA a augmenté de 5,2 %. Le volume de transport de la chaussée roulante a baissé de 6,3 % par rapport à l'année précédente.
- En TWC, le volume de transport a fortement augmenté sur les deux axes ferroviaires à travers la Suisse. Au Simplon, il a augmenté de 13 % en 2016, tout particulièrement au premier semestre (+30,1 %), la situation s'étant consolidée au cours du second semestre (-1,8 %). La différence d'évolution sur les axes s'explique, entre autres, par le fait que, depuis 2015, BLS Cargo ne fait pratiquement plus passer de trains du TWC par le St-Gothard, mais presque exclusivement par l'axe du Loetschberg-Simplon. Au St-Gothard, la croissance du TWC a été plus homogène au cours des deux semestres, d'où une augmentation de 11,6 % en 2016.
- Au cours du premier semestre 2016, le TCNA a affiché dans l'ensemble une croissance stable (+5,5 %), le volume ayant fortement augmenté au Simplon (+27,6 %) et reculé de 10,1 % au St-Gothard. Au second semestre, la croissance a légèrement faibli (+4,9 %), l'évolution étant moins marquée au St-Gothard (-1,7 %) ; simultanément, la croissance au Simplon a ralenti (+12,0 %). L'évolution du TCNA a plusieurs causes : au premier trimestre 2016, la fermeture du tronçon Singen – Schaffhouse en raison de travaux a donné lieu à des suppressions de trains sur les liaisons Singen – Italie du nord. Par ailleurs, la fermeture durant deux semaines de l'importante installation de transbordement du TC à Ludwigshafen (D) en raison d'un accident en octobre a également freiné les transports.
- Sur la chaussée roulante, le volume de transport a baissé de 6,3 %. En 2016, elle a acheminé quelque 103 000 véhicules marchandises lourds à travers les Alpes, soit 7000 de moins que l'année passée, d'où un taux d'utilisation en baisse des trains de la chaussée roulante. De plus, les transformations du terminal à Freiburg (D) ont entraîné de nombreuses suppressions de trains notamment au premier trimestre.
- Globalement, la part du TCNA dans l'ensemble du fret ferroviaire transalpin à travers la Suisse a cédé 0,8 point de pourcentage pour s'établir à 63,0 % tandis que le TWC voyait la sienne atteindre 30,9 % et que la chaussée roulante s'est établie à 6,2 %.

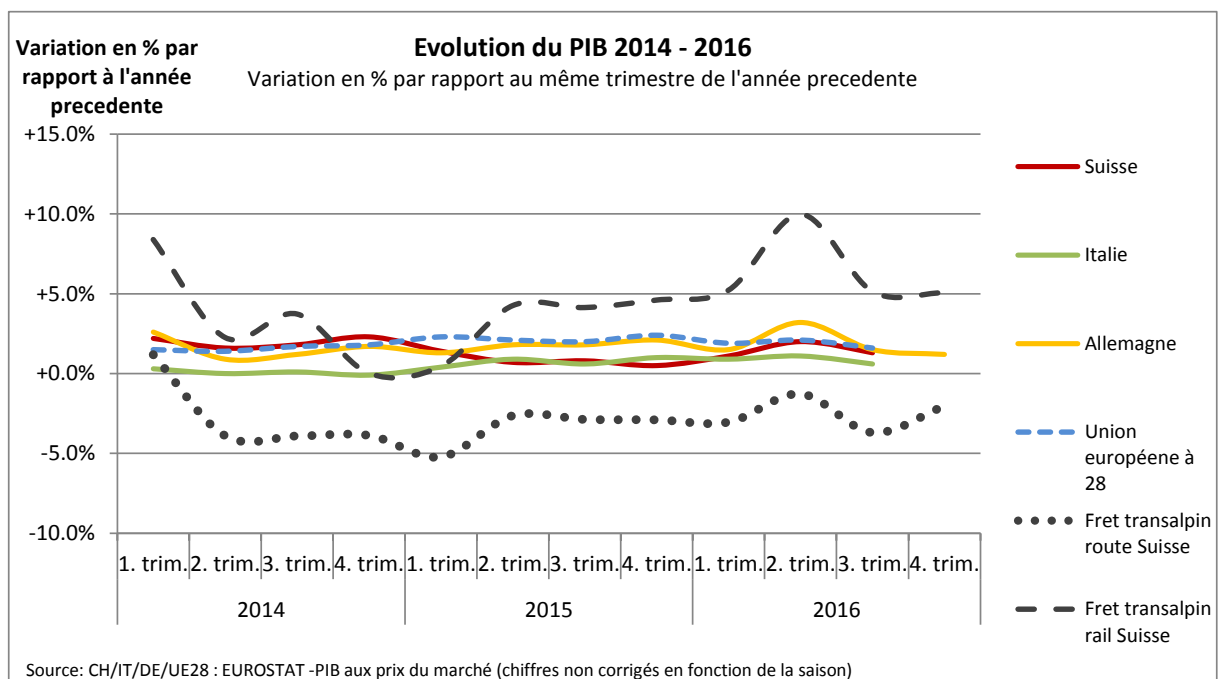
- Les parts de marché du fret ferroviaire transalpin ont évolué comme suit en 2016 : CFF Cargo International reste leader du marché avec 34,8 % (+3,4 points de pour-cent), suivi de CFF Cargo avec une part de marché de 29,9 % (+2,3 points de pour-cent). Au titre des CFF, ces deux entreprises de transport ferroviaire (ETF) ont pu étendre leurs parts de marché et couvrent désormais près de deux tiers (65 %) du marché du fret ferroviaire transalpin. BLS Cargo reste le troisième acteur du marché, mais a dû accuser une légère perte de 0,9 point de pour-cent et détient désormais 23,3 % des parts de marché. À souligner les pertes de parts du marché de Crossrail (-5,5 %), qui atteint désormais 7,5 %, ce qui reflète la concentration de l'entreprise sur l'axe du Loetschberg-Simplon.

<i>Part de marché en % de tonnes nettes-nettes</i>	2015			2016			Variation (en points de %)
	St-Gothard	Simplon	Total	St-Gothard	Simplon	Total	Total 2015 - 2016
CFF Cargo Intl.	40.0 %	20.0 %	<b>31.4 %</b>	44.3 %	24.0 %	<b>34.8 %</b>	<b>+3.4 %</b>
CFF Cargo	37.2 %	15.1 %	<b>27.6 %</b>	44.7 %	12.8 %	<b>29.9 %</b>	<b>+2.3 %</b>
BLS Cargo	10.6 %	42.0 %	<b>24.2 %</b>	7.5 %	41.3 %	<b>23.3 %</b>	<b>-0.9 %</b>
Crossrail	5.4 %	22.8 %	<b>12.9 %</b>	0.0 %	16.0 %	<b>7.5 %</b>	<b>-5.5 %</b>
DB Cargo AG	3.9 %	0.0 %	<b>2.2 %</b>	2.6 %	5.9 %	<b>4.1 %</b>	<b>+1.9 %</b>
Railcare	0.8 %	0.0 %	<b>0.5 %</b>	0.8 %	0.0 %	<b>0.4 %</b>	<b>-0.0 %</b>

**Tableau 2** : parts de marché du fret ferroviaire transalpin en % (parts de tonnes nettes-nettes, valeurs arrondies à un chiffre après la virgule).

### 1.3 Evolution économique et activités commerciales en tant que principal facteur d'influence du transport transalpin de marchandises

- Le principal facteur d'évolution du fret à travers les Alpes suisses durant la période sous revue aura été le contexte économique européen, notamment en Italie.
- Depuis le début de 2015 et tout au long de 2016, le PIB en Italie a affiché une croissance modérée. En 2016, il a augmenté d'environ 1,0 % par rapport à l'année précédente. L'Allemagne, premier pays de destination et de provenance, au nord, du trafic transalpin de marchandises, affiche aussi une croissance (+1,6 %), de manière similaire à l'ensemble de l'UE au cours des trois premiers trimestres 2016 (+1,8 %). Après avoir stagné en 2015, le PIB suisse a également repris en 2016.
- La figure ci-après indique l'évolution trimestrielle du PIB depuis 2014.

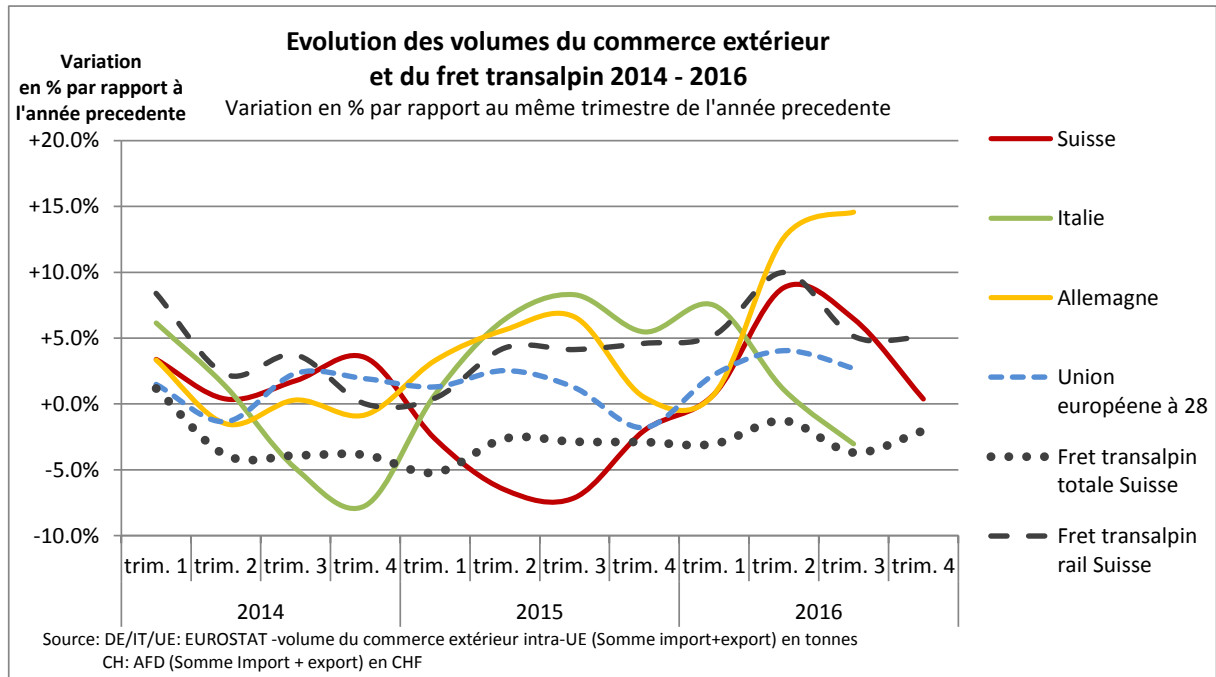


**Figure 1** : évolution du produit intérieur brut, représentée en écarts de pourcentage par rapport au trimestre correspondant de l'année précédente<sup>2</sup>.

- Si l'on considère l'évolution du trafic de marchandises à travers les Alpes en opérant une distinction entre la route et le rail, il ressort clairement que la route, contrairement au rail, ne peut pas profiter directement du redressement de la conjoncture que l'ensemble de l'UE a connu en 2016.

<sup>2</sup> Pour l'Allemagne, l'Italie et l'UE à 28, les valeurs des 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> trimestres 2014 et des 1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> trimestres 2015 s'appuient sur les estimations EUROSTAT (communiqué de presse d'EUROSTAT 140/2015 du 14/08/2015).

- Les activités de commerce extérieur sont aussi étroitement liées à l'évolution économique. Une grande partie du trafic transalpin en Suisse est le fruit de transports en provenance et à destination de l'Italie. Il en résulte un lien direct entre l'évolution du commerce intracommunautaire italien et l'évolution du trafic transalpin. La figure ci-après illustre l'évolution du volume du commerce extérieur de la Suisse, de l'Allemagne, de l'Italie et de l'UE ainsi que l'évolution du volume en tonnes du trafic marchandises transalpin en Suisse, tous modes de transport confondus.



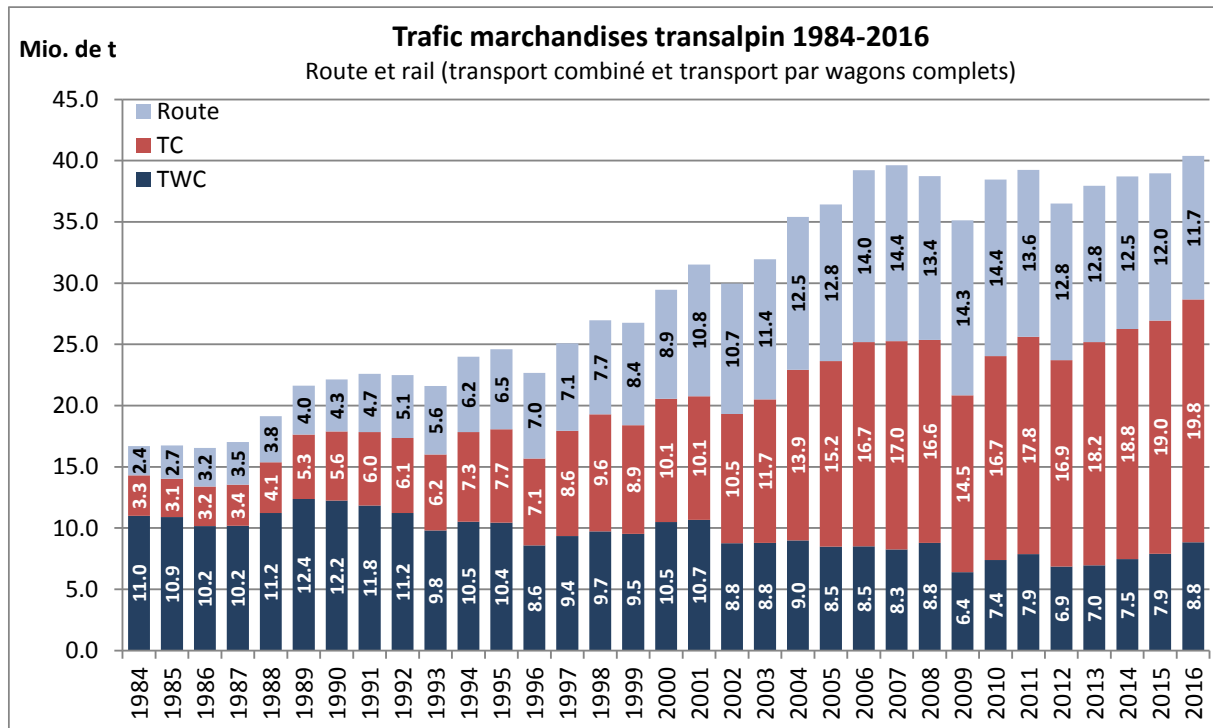
**Figure 2** : corrélation entre l'évolution du commerce extérieur (volumes) des principaux pays d'origine et de destination du trafic transalpin et le volume de transport global en matière de trafic transalpin via la Suisse.

- La figure 2 présente de façon nette l'évolution non linéaire des activités liées au commerce extérieur depuis 2014 et, en corollaire, l'évolution des volumes transportés au titre du trafic transalpin de marchandises.
- En Italie, où les volumes liés au commerce extérieur avaient reculé au cours du second semestre 2014, une reprise a lieu depuis 2015 ; celle-ci a toutefois faibli au cours du premier semestre 2016 et affichait, pour la première fois depuis 2014, une nouvelle baisse au cours du troisième trimestre 2016.
- Le taux de variation de l'ensemble des volumes transportés (en tonnes) au titre du fret transalpin à travers la Suisse suit jusqu'à fin 2014, avec un léger décalage, l'évolution du commerce extérieur et montre ainsi une forte corrélation, notamment avec l'évolution constatée en Italie (ligne verte). Partant, les volumes transportés à travers les Alpes se sont redressés en 2016.
- En Suisse, après une évolution négative, on constate également un redressement des volumes liés au commerce extérieur depuis le second semestre 2015. Cette reprise s'est toutefois affaiblie au cours du second semestre 2016.



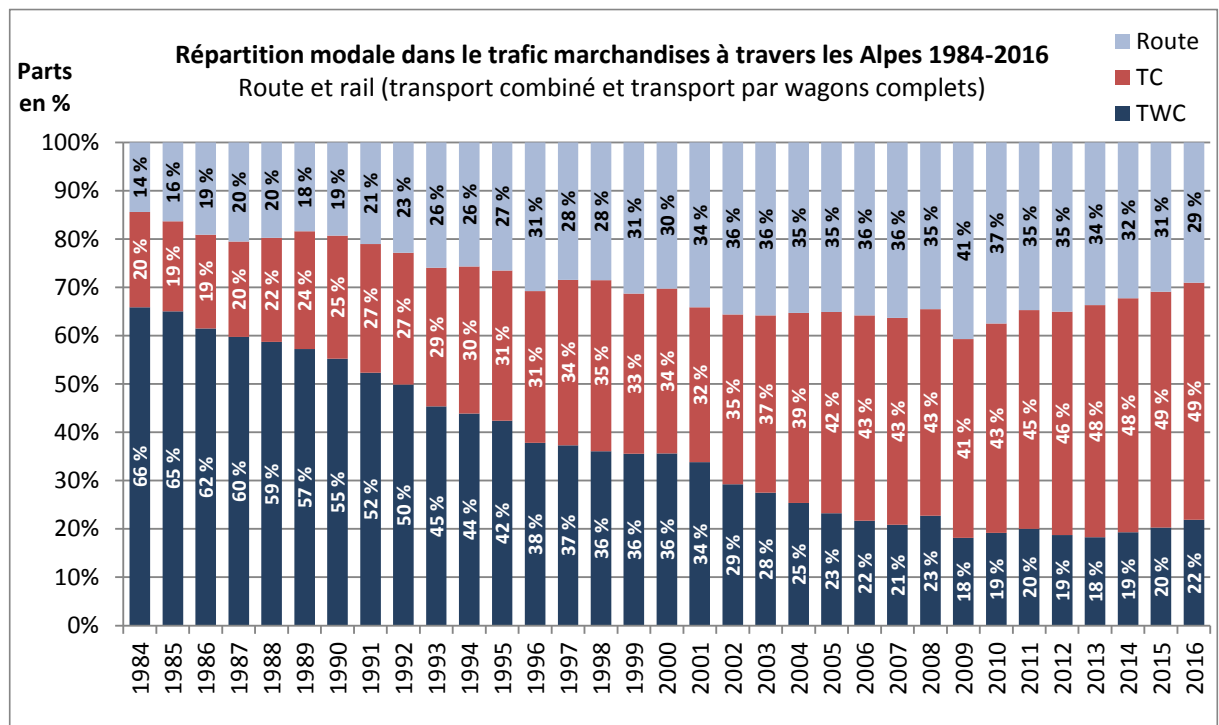
## 1.4 Trafic total et répartition modale

- Pour la première fois, en 2016, le fret transalpin a transporté plus de 40 millions de tonnes à travers la Suisse (40,4 millions de tonnes). Par rapport à l'année précédente, cela correspond à une augmentation de 3,7 %. La quantité de marchandises ayant traversé les Alpes suisses atteint ainsi un nouveau record.
- Par rapport aux semestres correspondants de l'année précédente, le taux de croissance au premier semestre 2016 a été nettement supérieur (+4,6 %) à celui du second semestre (+2,6 %).



**Figure 3 :** évolution du trafic marchandises ferroviaire transalpin 1984-2016.

- Globalement, la part du rail dans le fret transalpin en Suisse s'est établie à 71,0 % (voir figure 4) ; c'est la part la plus élevée depuis l'introduction de la RPLP et l'augmentation progressive de la limite de poids à 40 tonnes depuis 2001. Près de la moitié du volume de marchandises à travers les Alpes suisses a été acheminée en transport combiné.
- Comme déjà observé les années précédentes, les prestataires de fret ferroviaire ont pu augmenter leurs parts de marché et gagner des volumes de transport additionnels.
- Les acteurs du marché ferroviaire restent toutefois confrontés à une vive concurrence. Des événements ponctuels, non prévisibles à long terme, se sont produits en 2016 en fret ferroviaire (déviation et fermetures dues à des travaux de construction, fermeture temporaire de terminaux) mais ils n'ont eu que peu d'effets négatifs sur la qualité du fret ferroviaire transalpin.



**Figure 4** : évolution de la répartition modale du trafic marchandises transalpin de 1984 à 2016.

## 2 Suivi environnemental (pollution atmosphérique)

Le projet Suivi des mesures d'accompagnement Environnement (SMA-E) de l'OFEV mesure l'évolution de la pollution atmosphérique et sonore le long des principaux axes de transit (St-Gothard et San Bernardino). Le présent rapport semestriel présente les résultats des mesures des polluants atmosphériques :

- La tendance à la baisse de la concentration de NO<sub>x</sub> de 2003 à 2016 le long de l'A2 et de l'A13 se poursuit ; en 2016, les valeurs mesurées partout le long de l'A2 n'ont jamais été aussi basses. La concentration de NO<sub>2</sub> a cependant moins fortement reculé. Les valeurs limite d'immission de NO<sub>2</sub> sont encore nettement dépassées dans le sud de la Suisse et dans la région de Bâle, mais elles sont respectées le long de l'autoroute A13, qui est soumise à un trafic moins intense.

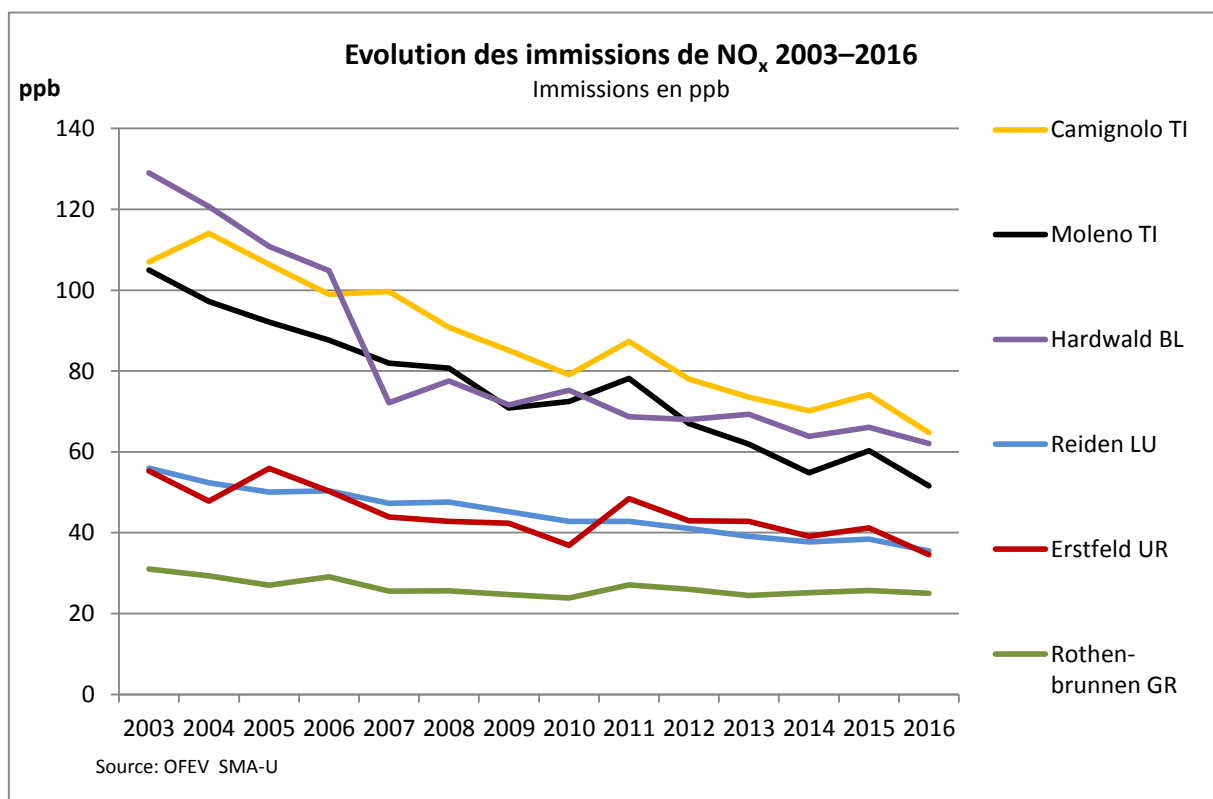
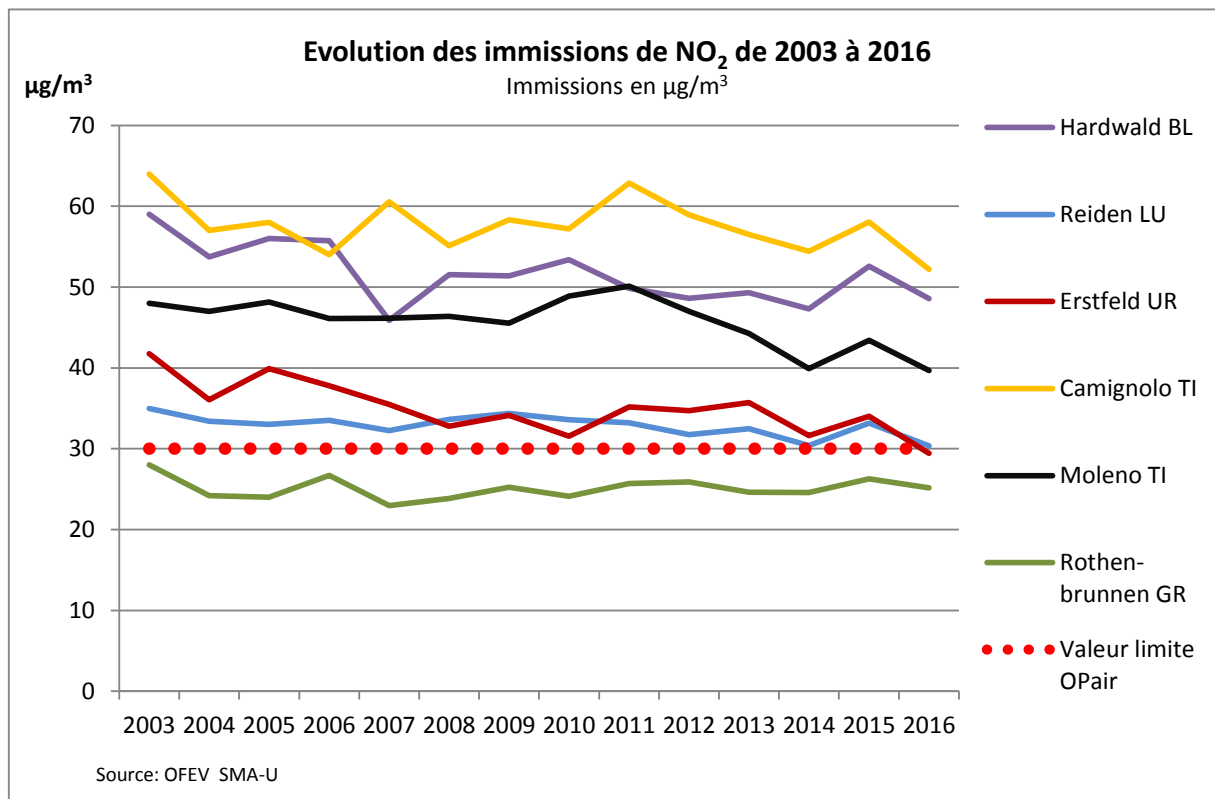


Figure 5 : valeurs annuelles moyennes de concentrations de NO<sub>x</sub> depuis 2003



**Figure 6** : valeurs annuelles moyennes de concentrations de NO<sub>2</sub> depuis 2003.

- Pour la deuxième fois depuis le début des mesures en 2003, la concentration de PM<sub>10</sub> a été inférieure à la valeur-limite (première fois en 2014).
- La concentration de suie continue de décroître, mais elle doit encore être fortement abaissée afin d'atteindre un niveau acceptable du point de vue de la santé.

La baisse générale des concentrations de NO<sub>x</sub> et de suie témoigne d'une amélioration croissante des véhicules en matière d'émissions. Sur les autoroutes A2 et A13 en zone alpine, les véhicules marchandises lourds sont à l'origine d'environ un tiers des émissions de NO<sub>x</sub> dues au trafic, et une nouvelle amélioration est attendue ces prochaines années du fait de l'augmentation des véhicules EURO VI, à condition que les normes en matière de gaz d'échappement soient respectées. Vu la complexité des processus de transformation chimique dans l'atmosphère, il faut que la concentration de NO<sub>x</sub> diminue encore jusqu'à ce qu'elle influe sensiblement sur les concentrations de NO<sub>2</sub> et que les valeurs limite d'immission de NO<sub>2</sub> puissent être respectées. Il faut que les émissions de poussières fines et de suie diminuent encore, également le long des axes de transit.

## Annexe

### Complément d'information sur le fret ferroviaire transalpin

#### Taux d'utilisation des capacités en matière de fret ferroviaire

L'observatoire Suisse-CE du trafic marchandises a élaboré un recensement systématique de l'utilisation des sillons disponibles. Jusqu'à la mise en service du tunnel de base du Saint-Gothard le 11.12.2016, la capacité totale pour le trafic marchandises était de 290 trains par jour et par direction. Avec la mise en service dudit tunnel de base, ce chiffre a augmenté de 30 sillons par jour. De manière générale, les capacités actuelles des sillons disponibles pour le fret ferroviaire transalpin sur les deux axes nord-sud se présentent comme suit :

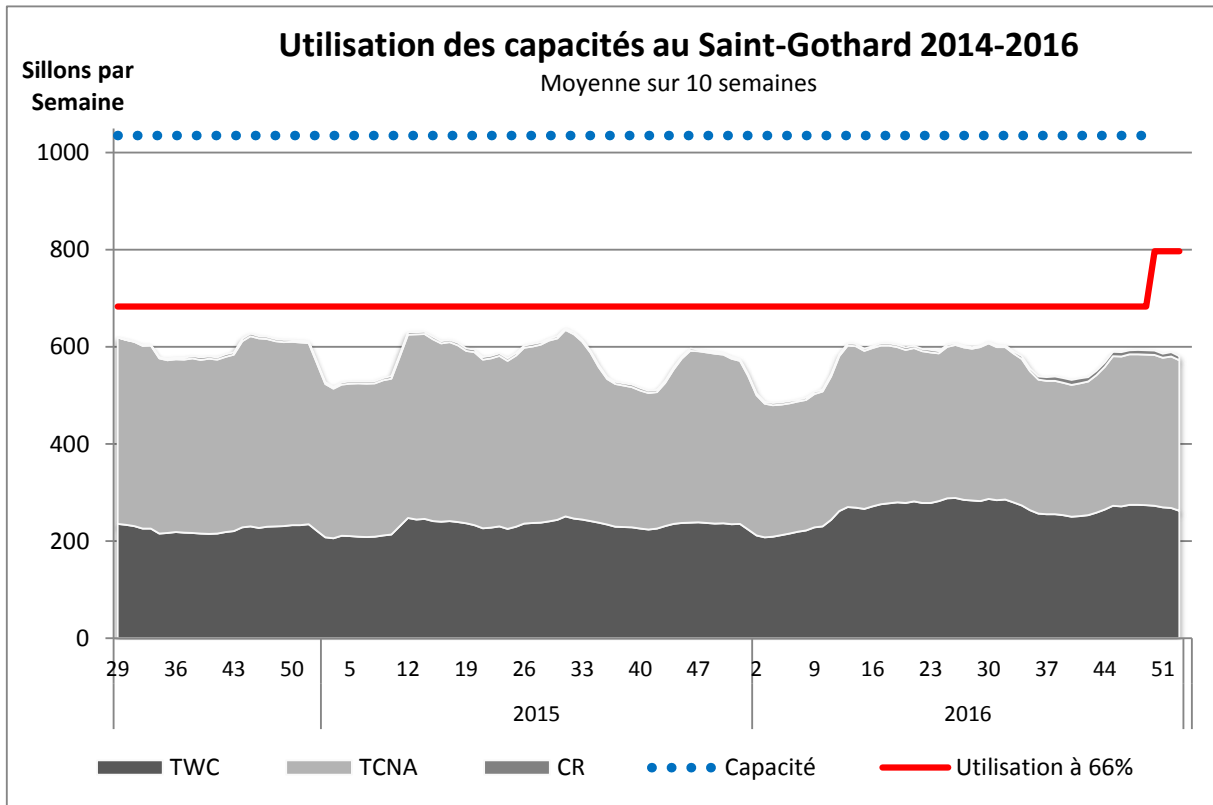
Axe	Capacité transport de marchandises jusqu'au 10.12.2016 Nbre de trains par jour, dans les deux sens	Capacité transport de marchandises depuis le 11.12.2016 Nbre de trains par jour, dans les deux sens
Axe Loetschberg-Simplon	110	110
Axe du St-Gothard	180	210
<b>Total</b>	<b>290</b>	<b>320</b>

**Tableau 3** : vue d'ensemble des capacités des sillons sur les axes nord-sud du trafic marchandises transalpin (de frontière à frontière).

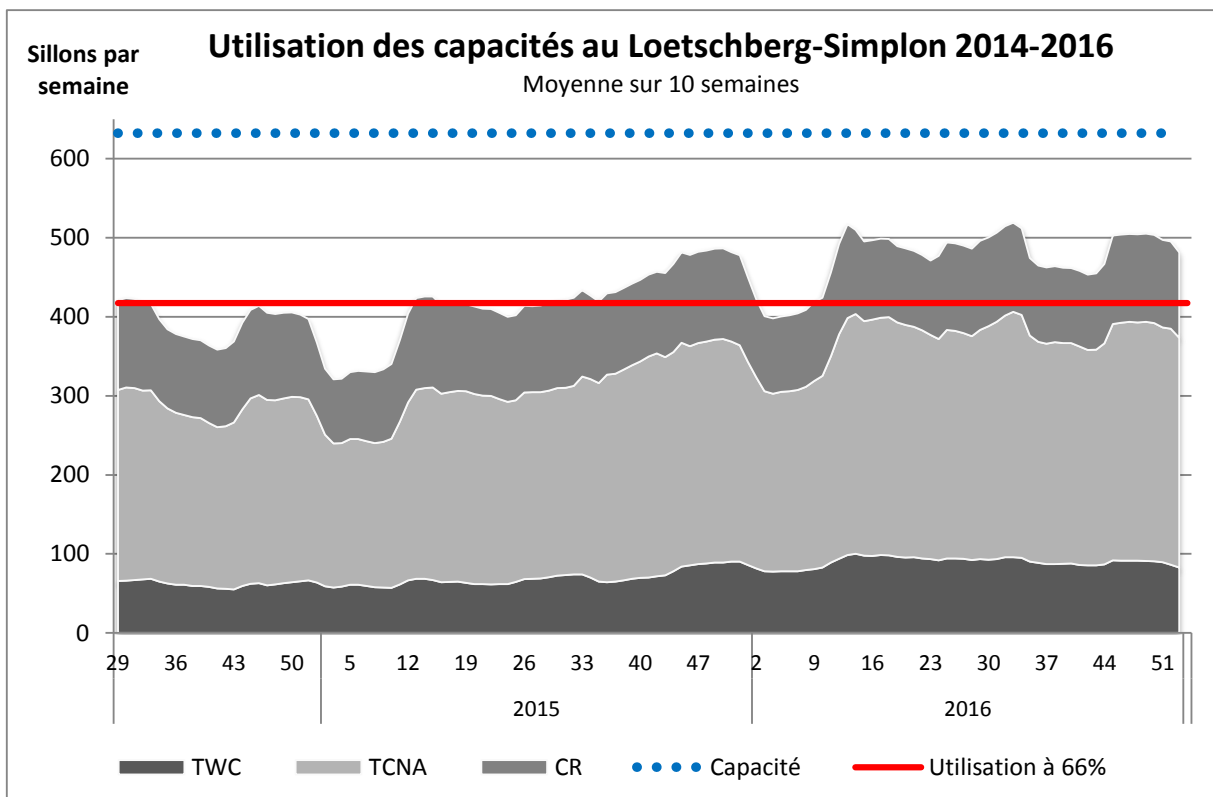
Les figures ci-après présentent le taux d'utilisation des capacités ferroviaires entre le second semestre 2014 et le second semestre 2016 sur les axes du St-Gothard et du Loetschberg – Simplon<sup>3</sup>. Elles indiquent aussi la répartition des capacités entre le TWC, le TCNA et la chaussée roulante.

Sur l'ensemble de l'année, le taux d'utilisation des capacités du rail sur les deux passages alpins est resté stable. En 2016, le taux cumulé d'utilisation des capacités au St-Gothard et au Simplon a augmenté de 1 point de pour-cent par rapport à 2015 pour atteindre 60 %. Il s'élevait à 54 % au St-Gothard, affichant un recul de 1,2 %. En 2016 au Simplon, le taux cumulé d'utilisation a augmenté de 2,6 % et atteignait 68 %. Pour les trois derniers trimestres de 2016, notamment lors des semaines 24 à 34 et 45 à 51, on constate au Simplon une forte augmentation du nombre de semaines pendant lesquelles le taux d'utilisation des capacités est de 66 % ou plus.

<sup>3</sup> Il y a en principe 1035 ou 1065 sillons disponibles par semaine au St-Gothard et 633 au Loetschberg/Simplon ; il n'est pas possible de pondérer intégralement les capacités le week-end du fait de la courbe de variation hebdomadaire. Ainsi par exemple, au St-Gothard, les 180 ou 210 sillons disponibles par jour sont multipliés par 5,75 et non par 7,0 pour obtenir la capacité hebdomadaire afin de tenir compte de la courbe de variation hebdomadaire et du trafic plus faible en fin de semaine. Ce nombre de sillons est considéré comme constant, même si la disponibilité peut être restreinte en raison de travaux de construction ou de maintenance ou encore de fermetures liées aux intempéries ou à des accidents.

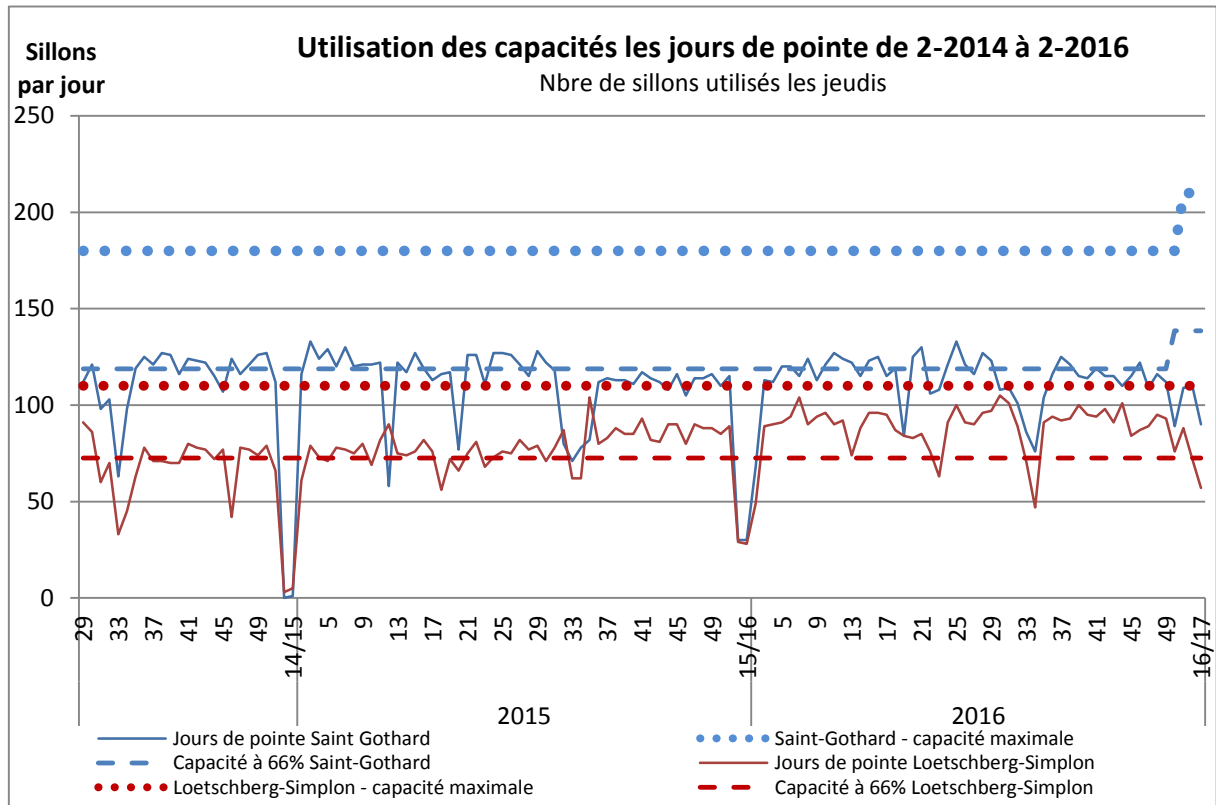


**Figure 7 :** utilisation des capacités sur l'axe du St-Gothard entre 2014 et 2016. Capacités : sillons du trafic marchandises transalpin de frontière à frontière (Bâle – Chiasso/Luino).



**Figure 8 :** utilisation des capacités sur l'axe du Loetschberg/Simplon entre 2014 et 2016. Capacités : sillons du trafic marchandises transalpin de frontière à frontière (Bâle – Domodossola).

A l'instar du trafic routier de marchandises, le fret ferroviaire transalpin est sujet à une courbe de variation hebdomadaire. Alors que le nombre de trains est plus faible les samedi, dimanche – jour où la demande est la plus faible – et lundi, le trafic augmente en milieu de semaine. En règle générale, c'est le jeudi que l'utilisation est la plus forte (parfois aussi le mercredi). Le graphique ci-après présente le taux d'utilisation tous les jeudis depuis juillet 2014 :



**Figure 9** : utilisation des capacités les jours de pointe (jeudi) sur les axes du St-Gothard et du Simplon, du second semestre 2014 au second semestre 2016.

Les courbes de variation aux deux passages alpins suisses montrent clairement que la valeur de référence définie dans l'Accord sur les transports terrestres, à savoir un taux d'utilisation des capacités de 66 %<sup>4</sup>, est atteinte en règle générale les jours de pointe sur les deux axes, sauf en période de vacances. Au Simplon, l'utilisation lors des jours de pointe a fortement progressé au second semestre 2016, ce qui est également corrélé aux valeurs de la moyenne sur 10 semaines.

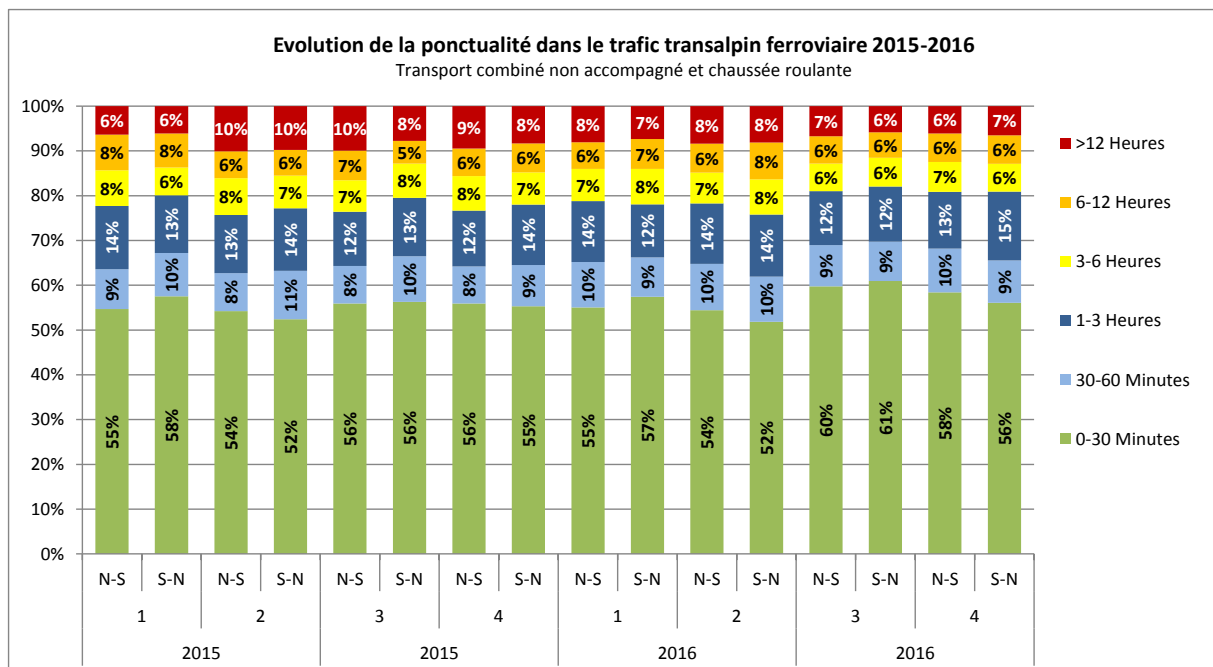
<sup>4</sup> L'art. 46 de l'Accord Suisse-UE sur les transports terrestres (ATT ; RS 0.740.72) permet à la Suisse de prendre des mesures de sauvegarde unilatérales si l'écoulement du trafic routier transalpin suisse connaît des difficultés et si, durant une période de dix semaines, le taux moyen d'utilisation des capacités afférentes à l'offre ferroviaire sur le territoire suisse (transport combiné accompagné et non-accompagné) est inférieur à 66 %. Pour ce faire, il faut aussi que les mesures concernant les paramètres de qualité en cas de difficultés dans l'écoulement du trafic routier transalpin suisse aient été appliquées de manière réglementaire.

## Suivi de la qualité

L'évolution de la qualité, notamment de la ponctualité du fret ferroviaire transalpin est un facteur décisif pour le succès de la politique de transfert. En tant que commanditaire du transport combiné, l'OFT a la possibilité de lier l'allocation de moyens financiers à des exigences de qualité. Le suivi intégré de la qualité en matière de transport combiné par l'OFT vise à

- surveiller en continu l'évolution qualitative (notamment du transport combiné transalpin), à la communiquer à l'aide d'indicateurs simples, et à
- déceler à temps les lacunes et les points faibles afin d'engager les mesures adéquates.

A cet effet, les opérateurs de la chaussée roulante et du TCNA sont interrogés au sujet des retards et de la qualité des services sur chaque relation. La figure suivante montre l'évolution de la ponctualité ces deux dernières années (2015 et 2016).



**Figure 10** : évolution de la ponctualité en trafic transalpin 2015 – 2016. Source : résultats du recensement permanent auprès des opérateurs du transport combiné (par trimestre, recensement par relation).

De manière tout à fait générale, le second semestre 2016 fait état d'une légère amélioration de la ponctualité en transport combiné transalpin.

La ponctualité au cours du premier semestre 2016 a été comparable à celle du même semestre de l'année précédente. Cela témoigne du fait que la tendance, observable depuis 2014, à une baisse de la ponctualité des trains a pu être freinée. Au total, au premier semestre 2016, 55 % des trains sont arrivés à destination ponctuellement (retards entre 0 et 30 minutes) ; par rapport au même semestre de l'année précédente, cette valeur est restée stable. La part de retards importants (plus de 3 heures) est également restée au même niveau élevé (22,3 %).

Cela peut s'expliquer par le grand nombre de déviations de trains et de fermetures temporaires par suite de travaux de construction ou encore par des déficits de ressources en matière de conducteurs ou de matériel tracteur de certaines entreprises. Sans oublier la mise en place de l'ETCS, qui ne s'est



pas déroulée comme prévu et qui a engendré au premier semestre des retards sur les tronçons d'accès au tunnel de base du Saint-Gothard.

Au second semestre 2016, la situation s'est améliorée par rapport au même semestre de l'année précédente. La part de trains ponctuels est passée de 56 % au second semestre 2015 à 59 % au second semestre 2016, tandis que la part de retards importants (plus de 12 heures) est passée de 9 % à 6 %. Les retards moyennement graves sont restés constants au second semestre.

À l'heure actuelle, il n'est pas encore possible de faire des déclarations fiables quant à l'influence de la mise en service du tunnel de base du Saint-Gothard sur la qualité. Dans l'ensemble, la qualité requise pour que le transport combiné conquière certains segments de marché ou groupes de marchandises n'est encore que partiellement satisfaisante.