



OFT Centre de compétences Données du transport de marchandises

Transport transalpin de marchandises en Suisse

Indices pour le 1^{er} semestre 2016 et interprétation de l'évolution

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

Septembre 2016



Photo: © AlpTransit Gotthard SA

Table des matières

1 Evolution du trafic transalpin	3
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>	6
1.4 <i>Trafic total et répartition modale</i>	8
2 Suivi environnemental (pollution sonore)	9
2.1 <i>Evolution des émissions sonores de la route</i>	9
2.2 <i>Evolution des émissions sonores du rail</i>	10
Annexe.....	13
Taux d'utilisation des capacités en fret ferroviaire	13
Suivi de la qualité	16

1 Evolution du trafic transalpin

Vue d'ensemble

Nombre (en milliers) Véhicules marchandises lourds	2016				2015 1 ^{er} semestre Total	2016 1 ^{er} semestre Total	(+/ -)
	1 ^{er} trimestre		2 ^e trimestre				
	Total	(+/ -)	Total	(+/ -)			
CH (total)	237	-4.8%	259	-2.8%	516	496	-3.8%
Saint-Gothard	176	-7.3%	184	-3.8%	381	360	-5.5%
San Bernardino	33	-3.9%	40	-5.5%	76	73	-4.8%
Simplon	19	+33.3%	26	+9.3%	38	45	+18.3%
Grand-Saint-Bernard	9	-14.8%	10	-2.9%	21	19	-9.1%
Total CH (trains-routiers, semi- Brenner (trains routiers, semi-rem.))	214	-2.2%	233	-0.6%	454	447	-1.4%
	509	+5.8%	541	+10.5%	970	1'049	+8.2%

Par type de transport (chiffres en milliers de tonnes nettes)	2016				2015 1 ^{er} semestre Total	2016 1 ^{er} semestre Total	(+/ -)
	1 ^{er} trimestre		2 ^e trimestre				
	Total	(+/ -)	Total	(+/ -)			
Total CH route et rail	9'941	+2.7%	10'811	+6.5%	19'832	20'752	+4.6%
Route CH	2'862	-3.0%	3'111	-1.3%	6'103	5'973	-2.1%
Rail CH	7'079	+5.2%	7'700	+10.0%	13'728	14'779	+7.7%
TWC Saint-Gothard	1'521	+5.1%	1'758	+16.0%	2'963	3'279	+10.7%
TWC Simplon	671	+26.4%	693	+34.0%	1'048	1'365	+30.1%
TWC total	2'192	+10.8%	2'451	+20.6%	4'011	4'643	+15.8%
TCNA Saint-Gothard	2'248	-11.5%	2'377	-8.7%	5'143	4'625	-10.1%
TCNA Simplon	2'213	+27.8%	2'411	+27.5%	3'623	4'624	+27.6%
TCNA total	4'461	+4.4%	4'788	+6.5%	8'766	9'249	+5.5%
CR Saint-Gothard	41	-5.1%	38	-4.8%	83	78	-5.0%
CR Simplon	385	-11.4%	423	-2.4%	868	808	-6.9%
CR total	426	-10.8%	460	-2.6%	951	887	-6.8%

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 au cours du premier semestre 2016, comparaison avec le même semestre de l'année précédente¹.

1.1 Trafic routier de marchandises

- Au cours du 1^{er} semestre 2016, le nombre de poids lourds en trafic transalpin suisse a baissé (-3,8 %) par rapport au même semestre de l'année précédente pour atteindre 496 000 courses, soit 20 000 véhicules de moins qu'au 1^{er} semestre 2015 et, pour la première fois, moins de 500 000 véhicules lourds en un semestre. Au 1^{er} trimestre, le recul était légèrement plus accentué qu'au cours du 2^e trimestre (-4,8 % contre -2,8 %).
- Aucun événement météorologique n'a entravé le transport routier de marchandises au cours du 1^{er} trimestre 2016.
- Le transport routier de marchandises continue de reculer malgré la légère reprise économique en Italie, où la situation s'améliore : le PIB a légèrement augmenté durant le 1^{er} semestre 2016 (cf. fig. 1, p. 6). Simultanément, l'augmentation des volumes de fret acheminé par le rail laisse conclure à la poursuite de la tendance du semestre précédent : la croissance du trafic est exclusivement absorbée par le rail et le fret routier à travers les Alpes suisses perd de son attrait. La RPLP, dont le montant effectif est plus élevé pour les véhicules étrangers par suite des

¹ Le nombre de véhicules marchandises lourds est recensé par les installations de contrôle RPLP. Comme les valeurs peuvent subir de légères modifications a posteriori, les chiffres indiqués ici peuvent s'écarter légèrement de ceux indiqués dans les rapports précédents.

fluctuations des taux de change, a renforcé cette évolution quoique le prix du diesel, qui stagne à un bas niveau, en compense vraisemblablement l'effet.

- Le trafic aux passages alpins suisses a encore évolué différemment suivant l'itinéraire : il a nettement baissé au St-Gothard (-5,5 %) et au San Bernardino (-4,8 %), les deux principaux passages. Le Grand-Saint-Bernard a connu une baisse (-9,1 %) par rapport au même semestre de l'année précédente. Au Simplon, le nombre de courses a augmenté (+18,3 %) au cours du 1^{er} semestre 2016, ce qui s'explique par les chiffres plus faibles du même semestre de l'année précédente, eux-mêmes conséquence des conditions météorologiques.
- Au Brenner en Autriche, contrairement aux passages alpins suisses, le nombre de courses s'est accru (+8,2 %) au 1^{er} semestre 2016. Quant aux passages alpins français, ils font état d'une augmentation du nombre de courses (+1,7 % au Mont-Blanc et +4,9 % au Fréjus).
- Le recul du volume du transport routier (en tonnes) est moins fort (-2,1 %) que celui des courses transalpines (-3,9 %). Ce fléchissement s'explique par un léger report des trains semi-remorques vers des trains routiers et des camions moins chargés.

1.2 Fret ferroviaire

- Le volume de transport en fret ferroviaire transalpin a augmenté (+7,7 %) au 1^{er} semestre 2016. Cette valeur équivaut à 1 million de tonnes de plus par rapport au même semestre de 2015. Au total, 14,8 millions de tonnes de marchandises ont franchi les deux passages alpins suisses sur le rail. La croissance observée de 2013 à 2015 se poursuit donc aussi en 2016.
- La croissance a été particulièrement marquée au 2^e trimestre 2016 (+10,0 %), tandis qu'elle affichait +5,2 % au 1^{er} trimestre 2016.
- Sur les deux passages alpins ferroviaires, seul le Simplon fait état de croissance (+22,7 %), tandis que le volume du trafic au St-Gothard a légèrement reculé (-2,5 %). Le St-Gothard reste le passage alpin qui détient la plus grande part (54 %) de l'ensemble du fret ferroviaire transalpin suisse.
- La croissance du marché en fret ferroviaire, qui s'est poursuivie au 1^{er} semestre 2016, reflète avant tout la grande disponibilité de l'infrastructure et les conditions-cadre favorables de la politique des transports (mesures d'appoint).
- Malgré diverses grèves et des restrictions dues à des chantiers sur l'axe du Loetschberg – Simplon ainsi qu'entre la Belgique et l'Allemagne, il ressort de l'évolution très positive que, lorsque le volume du marché croît, les offres sont attrayantes pour les chargeurs et les transitaires avec une grande disponibilité de l'infrastructure.
- Le transport par wagons complets (TWC) et le transport combiné non accompagné (TCNA) ont profité de la croissance. Comme ces dernières années, le transport par wagons complets (TWC) reste le secteur dont la croissance est la plus forte par rapport au même semestre de l'année précédente (en l'occurrence +15,8 %). Le TCNA a crû de +5,5 %. Le volume de transport de la chaussée roulante a reculé (-6,8 %) par rapport au 1^{er} semestre de 2015, notamment parce que des trains ont été supprimés du fait de transformations du terminal RAlpin à Fribourg-en-Brisgau et de travaux sur le tronçon Berne – Thoune.

- Le TWC a nettement augmenté sur les deux axes ferroviaires suisses au 1^{er} semestre 2016 : il fait état d'une nette croissance au Simplon (+30,1 %) par rapport au St-Gothard (+10,7 %). L'évolution différente sur les deux axes s'explique, entre autres, par le fait que, depuis décembre 2015, le BLS ne fait plus passer de trains par le St-Gothard mais exclusivement par l'axe du Loetschberg – Simplon.
- Le TCNA a connu une croissance stable (+5,5 % au total) au 1^{er} semestre 2016, le volume marquant une forte augmentation essentiellement au Simplon (+27,6 %) : le trafic a baissé au St-Gothard (-10,1 %). Ce recul s'explique notamment par la fermeture pour travaux du tronçon Singen – Schaffhouse, ce qui a entraîné des suppressions de trains de février à mai sur les liaisons Singen – Nord de l'Italie.
- Le volume de transport de la chaussée roulante a reculé (6,8 %) au cours de la période sous revue. Au 1^{er} semestre 2016, la chaussée roulante a acheminé 51 700 poids lourds à travers les Alpes, soit quelque 4000 véhicules de moins qu'au même semestre de l'année précédente. Comme déjà mentionné, cette baisse est due aux transformations du terminal à Fribourg-en-Brigau ainsi qu'aux travaux entre Berne et Thoun, qui se sont traduites par de nombreuses suppressions de trains au cours du 1^{er} trimestre.
- Dans l'ensemble, la part du TWC au trafic transalpin total est passée à 22,4 %, tandis que le TCNA reste le mode de transport principal (44,6 %) même s'il a perdu 0,8 point de pour-cent. La part de la chaussée roulante a reculé (-0,5 point de pour-cent) ; elle s'établit à 4,3 %.
- Les parts de marché du fret ferroviaire transalpin ont été sujettes à diverses fluctuations au 1^{er} semestre 2016 par rapport à toute l'année 2015. CFF Cargo International reste leader du marché avec une part de 34,5 % (+4,2 point de pour-cent), talonné de près par CFF Cargo avec une part de 31,1 % (+4,3 point de pour-cent), l'écart entre les deux entreprises s'étant quelque peu rétréci. Ensemble, ces deux entreprises de transport (ETF) ont pu développer leur part de marché et couvrent désormais, au titre des CFF, presque deux tiers du marché du fret ferroviaire à travers les Alpes. BLS Cargo a dû accuser une perte de 3,7 point de pour-cent de ses parts de marché, qui atteignent désormais 22,9 %. Crossrail SA a perdu des parts du marché (-5 %), tandis que DB Cargo AG en a gagné (1,3 point de pour-cent).

Part de marché en % de tonnes nettes- nettes	2015			1 ^{er} semestre 2016			Variation (en points de %)
	St-Gothard	Simplon	Total	St-Gothard	Simplon	Total	Total 2015 - 1 ^{er} semestre 2016
CFF Cargo International	39.9%	18.7%	30.3%	44.3%	23.1%	34.5%	+4.2%
CFF Cargo	37.3%	14.0%	26.8%	45.2%	14.4%	31.1%	+4.3%
BLS Cargo	10.6%	46.0%	26.6%	7.2%	41.4%	22.9%	-3.7%
Crossrail	5.4%	21.3%	12.5%	0.0%	16.4%	7.5%	-5.0%
DB Cargo AG	4.0%	0.0%	2.2%	2.5%	4.8%	3.5%	+1.3%
Railcare	0.8%	0.0%	0.5%	0.8%	0.0%	0.4%	0.0%

Tableau 2 : parts de marché du fret ferroviaire transalpin en % (parts de tonnes nettes-nettes, valeurs arrondies à une décimale).

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

- Le principal facteur d'influence de l'évolution du fret à travers les Alpes suisses est l'évolution économique du contexte européen, notamment en Italie. Au 1^{er} trimestre 2016, le PIB italien a amorcé une légère reprise (+1,0 % par rapport à la même période de 2015). L'Allemagne, qui est au nord la destination et la provenance la plus importante du fret transalpin, fait également état d'une croissance modérée (+1,6 %), similaire à toute l'UE au 1^{er} trimestre 2016 (+1,8 %). Les chiffres actuels pour le premier semestre en Suisse ne sont pas encore disponibles. La figure ci-après indique l'évolution par trimestre du PIB depuis 2014 :

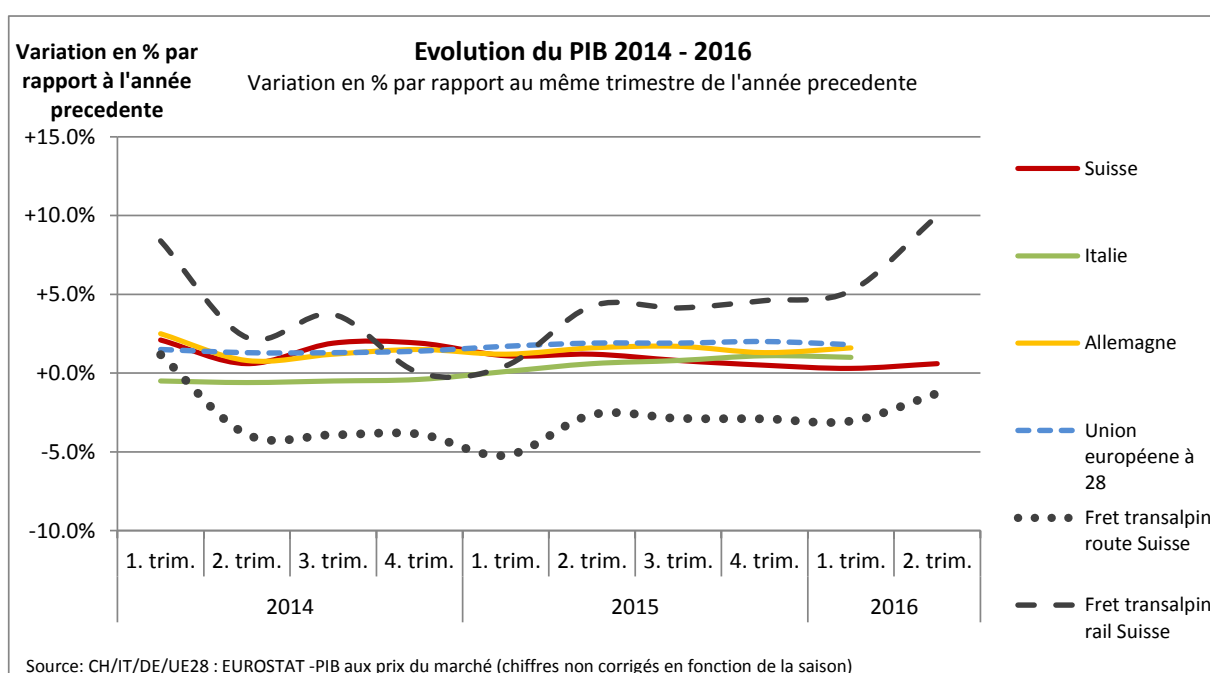


Figure 1: évolution du PIB de 2014 au 2^e trimestre de 2016, variation en % par rapport au trimestre correspondant de l'année précédente².

- Les activités de commerce extérieur sont aussi étroitement liées à l'évolution économique. Comme une grande part du trafic transalpin en Suisse consiste en transports en provenance et à destination de l'Italie, l'évolution du commerce au sein de l'UE avec l'Italie est en corrélation directe avec l'évolution du trafic marchandises à travers les Alpes. 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 (ligne pointillée).

² Pour l'Allemagne, l'Italie et l'UE28, les valeurs relatives aux 3^e et 4^e trimestres 2015 et aux 1^{er} et 2^e trimestres 2016 se fondent sur des estimations d'EUROSTAT.

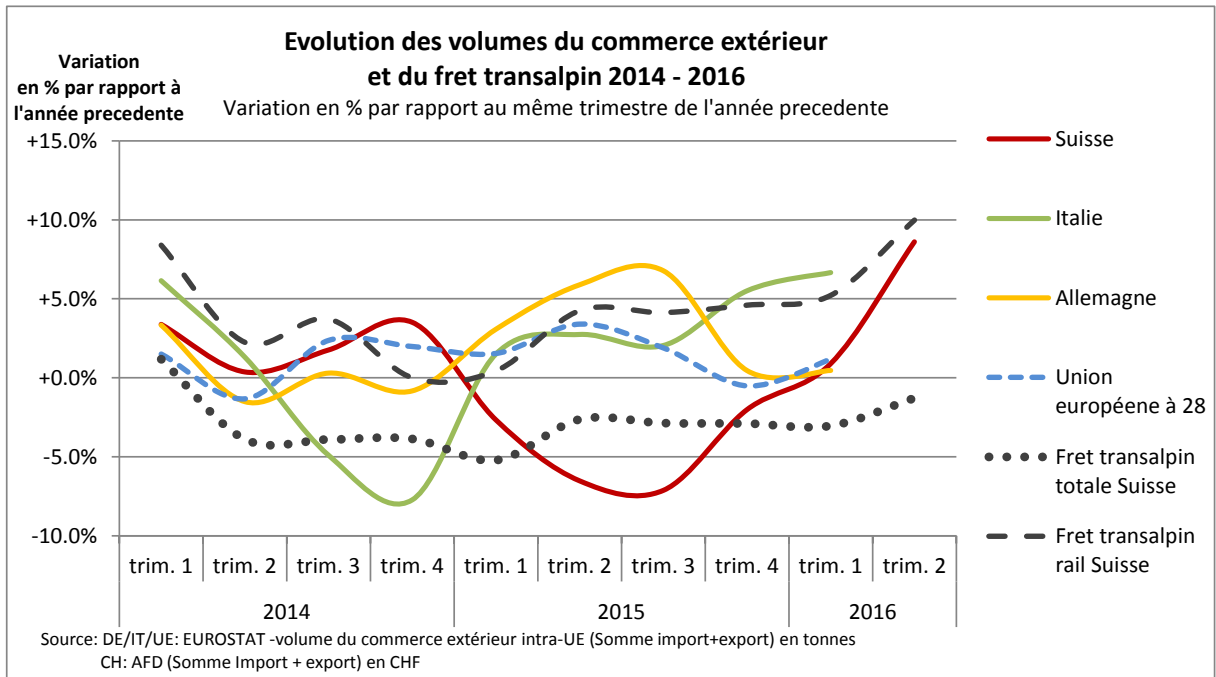


Figure 2: Corrélation entre l'évolution du commerce extérieur (volumes) des principaux pays de provenance et de destination en trafic transalpin et le volume de transport global en trafic transalpin suisse, de 2014 au 2^e trimestre 2016.

- La Figure 2 montre clairement la corrélation des activités de commerce extérieur et du volume de transport en fret transalpin.
- Durant le 1^{er} semestre 2016, le volume du commerce extérieur dans l'UE et surtout en Allemagne a stagné par rapport au 1^{er} trimestre de l'année précédente. Par contre, la croissance observable en Italie depuis le début de 2015 se poursuit au cours du 1^{er} trimestre 2016. Après avoir fortement baissé en Suisse en 2015, le volume du commerce extérieur a nettement repris au cours du 2^e trimestre 2016.

1.4 Trafic total et répartition modale

- Au total, 20,8 millions de tonnes de marchandises ont franchi les Alpes suisses au 1^{er} semestre 2016, soit 4,6 % de plus qu'au 1^{er} semestre 2015 : au 1^{er} trimestre 2016, le volume a augmenté de +2,7 %, et au 2^e de +6,5 %.
- Comme déjà observé en 2015, les prestataires de fret ferroviaire ont pu augmenter leur part de marché et acquérir des volumes de transport considérables.
- Au total, la part du rail en fret transalpin en Suisse s'est élevée à 71,2 % au 1^{er} semestre 2016, ce qui correspond à une augmentation de 2,9 points de pour-cent par rapport au 1^{er} semestre de 2015 ; c'est la part du rail la plus élevée depuis l'introduction de la RPLP et l'augmentation de la limite de poids à 40 tonnes en 2001.
- Le fret ferroviaire reste confronté à une vive concurrence. De plus, le transport marchandises a connu au 1^{er} semestre 2016 des événements ponctuels mais prévisibles (déviations dues à des travaux) et imprévisibles (grèves, déviations à court terme) qui ont influé sur la qualité de ses conditions de production.
- Au cours des premiers mois de l'année, on a pu observer de nettes tendances à la consolidation du marché du fret ferroviaire. Du fait de la forte concurrence dans le secteur ferroviaire, l'entreprise Crossrail, par exemple, s'est concentrée sur son activité principale et a cédé certains transports à d'autres entreprises.
- Le 1^{er} juin 2016, le tunnel de base du St-Gothard a été inauguré. Sa mise en service régulière dès le 11 décembre 2016 devrait avoir des répercussions positives sur le processus de transfert. Cependant, il ne faut pas s'attendre à des améliorations déterminantes au niveau de la production tant que le tunnel de base du Ceneri n'est pas mis en service et que le corridor 4 m n'est pas réalisé (prévu dès 2020).
- L'enjeu majeur du fret ferroviaire transalpin en 2017 sera, dans l'optique actuelle, de composer avec de fortes restrictions de disponibilité de l'infrastructure. La ligne de Luino sera fermée durant presque tout le 2^e semestre 2017 en raison de travaux liés au corridor 4 m. Le principal itinéraire de contournement pour les trains en direction et en provenance de Luino sera l'axe du Loetschberg – Simplon, désormais déclaré surchargé par le service d'attribution des sillons Sillon Suisse SA. D'autres trains passeront par Chiasso. Reste à savoir si, au Simplon, les trains prévus en très grand nombre les jours de pointe pourront circuler sans perte de qualité. Les trains qui circuleront via Chiasso entraîneront des surcoûts dus à l'itinéraire et au temps de parcours plus long, à la nécessité de renforts en queue au Ceneri et aux coûts de la rémanence pour les ressources de traction (locomotives), ainsi qu'à des transports plus longs et, partant, à une probabilité accrue de retards supplémentaires voire de suppressions de trains.

2 Suivi environnemental (pollution sonore)

Le projet Suivi des mesures d'accompagnement Environnement (SMA-E) de l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) mesure l'évolution de la pollution atmosphérique et sonore le long des autoroutes A2 et A13 ; l'OFT mesure le bruit émis par les chemins de fer sur l'axe nord-sud près de Steinen (SZ) et de Wichtrach (BE). Le présent rapport semestriel commente succinctement les données de la route et du rail en matière de bruit.

2.1 Evolution des émissions sonores de la route

L'OFEV recense le bruit de la circulation à proximité de sa source par des mesures stationnaires des émissions sonores de l'ensemble du trafic et de celles du trafic marchandises lourds.

- L'impact sonore de l'ensemble du trafic n'a guère changé près de Reiden (A2) – la variation maximale du niveau sonore ces dernières années est d'env. 1 dB ; elle est à peine audible.
- Près de Rothenbrunnen (A13), le niveau sonore du trafic global n'a presque pas évolué jusqu'à 2012. Puis l'assainissement du revêtement a diminué l'impact sonore de 4 dB jusqu'à 2014 : acoustiquement, cela revient à dire que le volume de trafic a diminué de plus de moitié. La pollution sonore a donc été réduite de manière efficace.

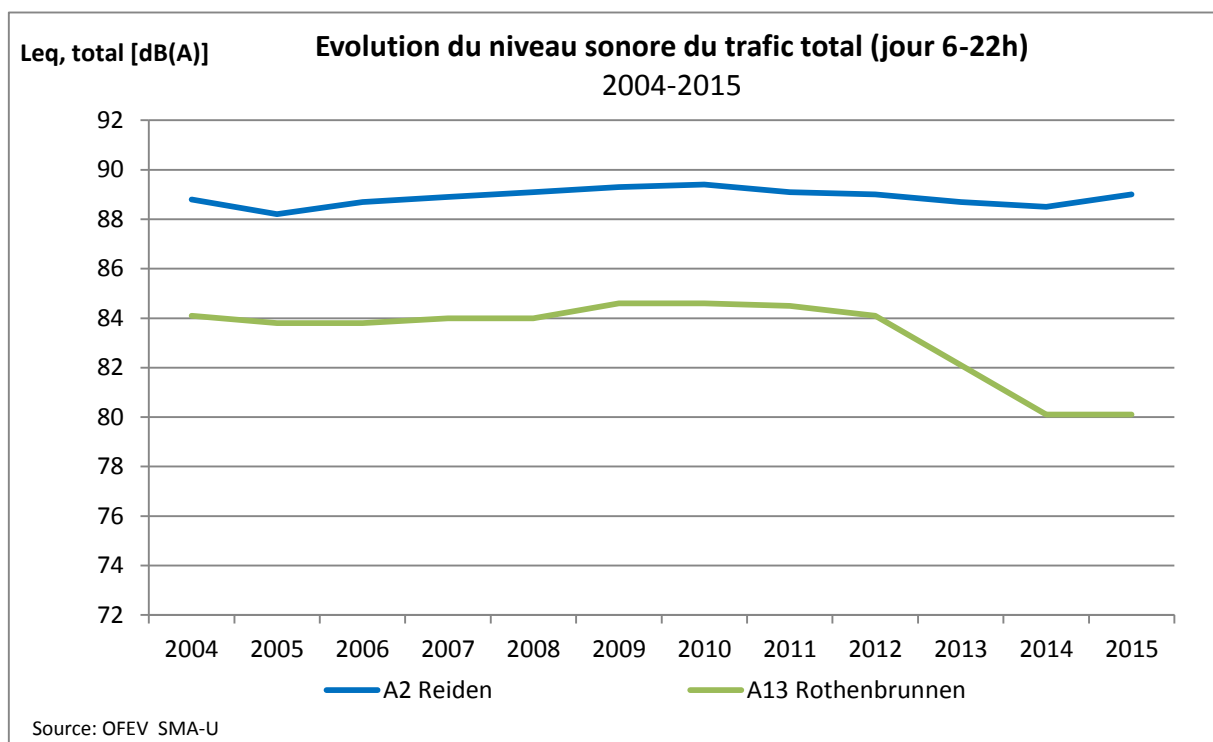


Figure 3 : Niveau sonore total (sur une journée) pour Reiden (A2) et Rothenbrunnen (A13).

- Si l'on considère uniquement l'impact sonore des véhicules marchandises lourds à Reiden (A2), on note qu'il est resté constant depuis le début des mesures.

- A Reiden, la proportion de poids lourds dans l'ensemble du trafic s'élève à env. 11 % en semaine ; ces camions contribuent de manière excessive, soit env. 30 %, au bruit du trafic routier global.
- Près de Rothenbrunnen, les émissions sonores des véhicules marchandises lourds ont augmenté jusqu'en 2011, ce qui s'explique par la croissance du volume de trafic. La diminution de l'impact sonore de 2 dB jusqu'en 2014 est également due à l'assainissement susmentionné du revêtement.
- Quant à la part de véhicules lourds dans le trafic global, si elle se situe autour de 5 %, elle contribue à raison de 25 % au bruit total du trafic.

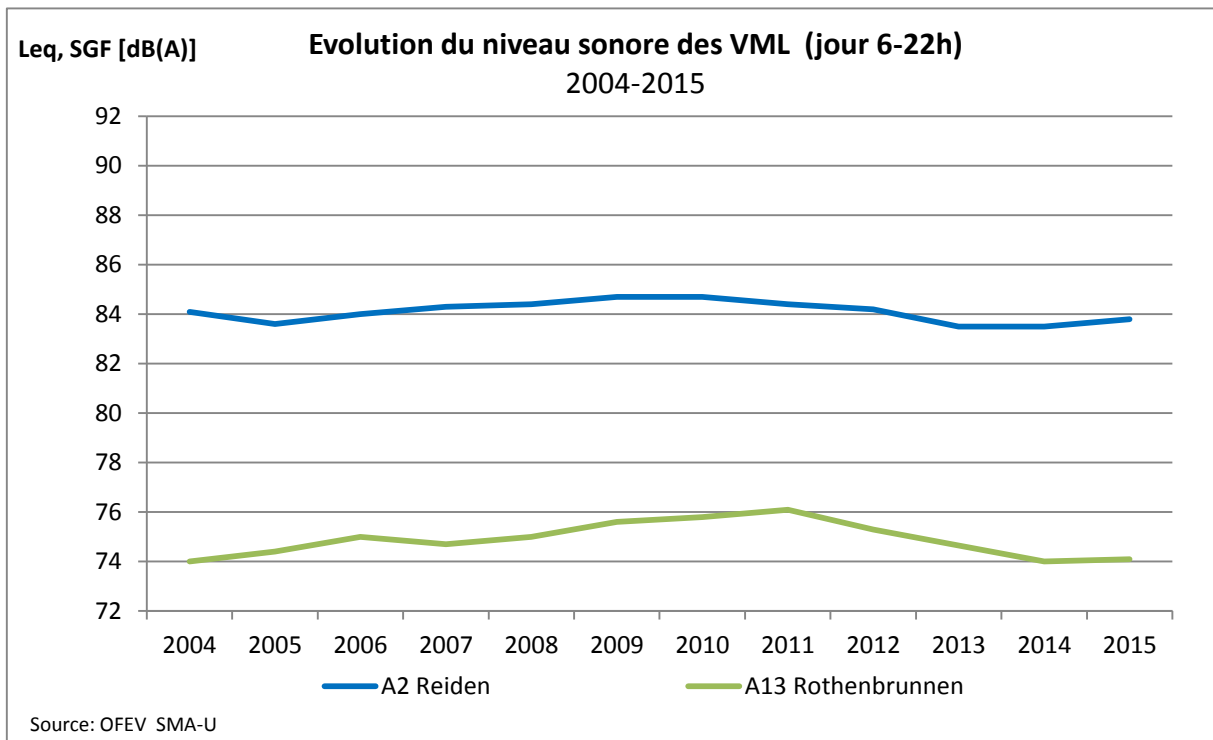


Figure 4 : niveau sonore (en journée) des véhicules marchandises lourds à Reiden (A2) et à Rothenbrunnen (A13).

- La méthodologie permettant de séparer les émissions sonores des véhicules marchandises lourds du bruit général du trafic est présentée dans le rapport de l'OFEV sur l'évaluation des données relatives au suivi du bruit³.

2.2 Evolution des émissions sonores du rail

En ce qui concerne les transversales ferroviaires alpines, les mesures effectuées près de Steinen (SZ), le long de l'axe du St-Gothard, et près de Wichtrach (BE), le long de celui du Loetschberg, fournissent de précieuses informations sur l'évolution du bruit du trafic ferroviaire transalpin.

- Près de Steinen, le niveau sonore baisse continuellement depuis 2005. Seules les années 2009 et 2012 accusent de nettes variations dans l'évolution des émissions : celle de 2009 a été induite

³ Cf. www.bafu.admin.ch/mfm-u > Etudes > Bruit (en allemand uniquement)

par le recul du fret dû à la crise économique et celle de 2012 par la fermeture de l'axe du St-Gothard du fait de la chute d'un rocher. Concernant les trains voyageurs, la part des trains bruyants a nettement reculé et de plus en plus de trains sont silencieux. Les trains marchandises ne sont pas en reste : l'évolution de leurs émissions sonores se rapproche de plus en plus de celle des trains voyageurs ; toutefois une amélioration notable n'est perceptible que lorsqu'un convoi comprend une forte proportion de wagons silencieux.

- La nuit sur les axes de transit, le bruit du fret constitue plus de 90-95 % de l'ensemble des émissions sonores.

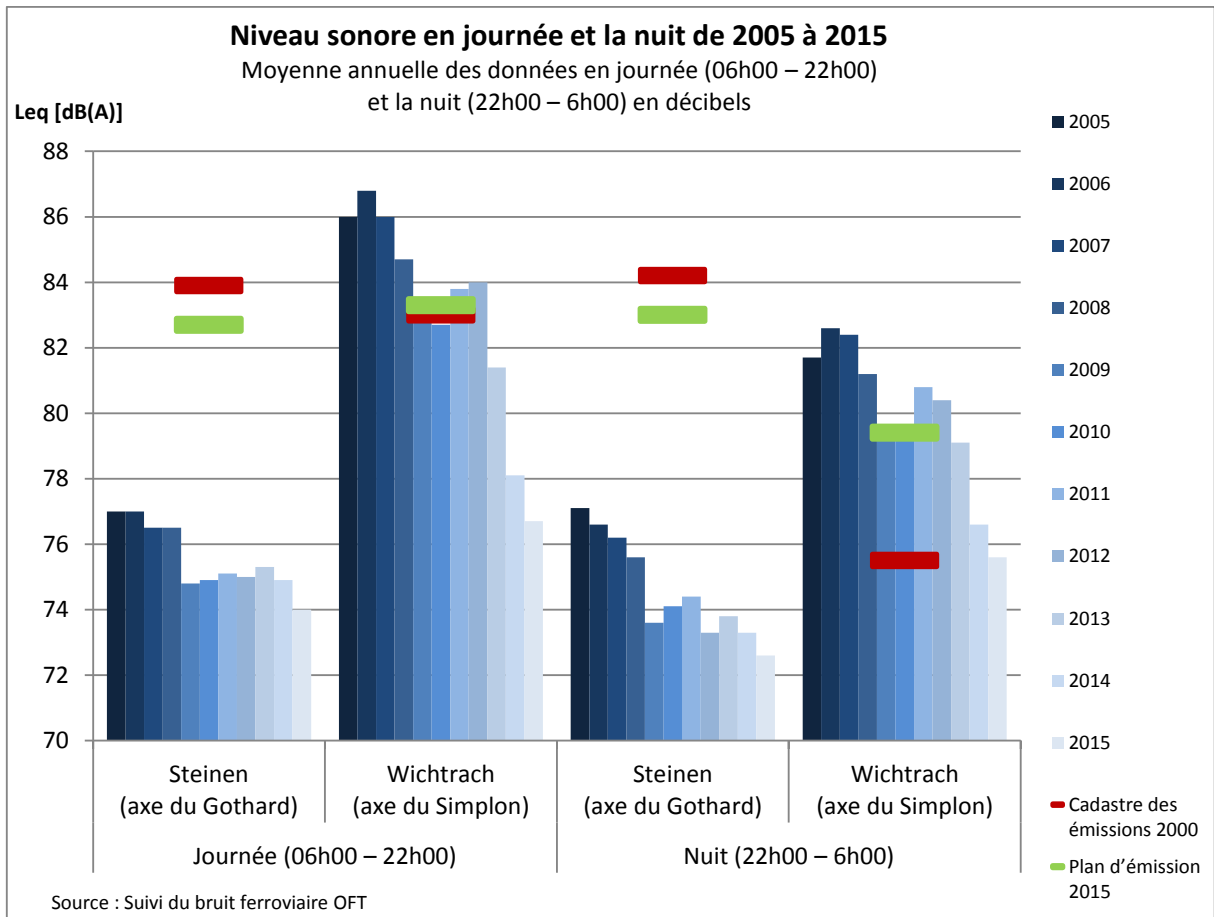


Figure 5 : émissions sonores du trafic ferroviaire mesurées à Steinen (St-Gothard) et à Wichtrach (Loetschberg)

- Près de Wichtrach, les voies (superstructure) ont été renouvelées en 2013 et en 2014. Ces renouvellements ont nettement atténué les impacts sonores.
- Le renouvellement de la superstructure du rail a une efficacité remarquable surtout en journée : ses effets sont nettement plus perceptibles lors du passage de trains voyageurs modernes que lors du passage de trains marchandises munis de semelles en fonte grise qui n'atténuent que faiblement le bruit.
- Le potentiel d'atténuation du bruit n'est pas encore épuisé en fret ferroviaire : il s'élève à env. 4 dB.
- De nouvelles et considérables baisses du bruit sont attendues en fret ferroviaire après 2020, lorsque les sabots de frein en fonte grise seront interdits en Suisse.

Annexe

Complément d'information sur le fret ferroviaire transalpin

Taux d'utilisation des capacités en fret ferroviaire

L'observatoire Suisse-UE du trafic marchandises a élaboré un recensement systématique de l'utilisation des sillons disponibles. 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 Nbre de trains par jour, dans les deux sens
Loetschberg – Simplon	110
St-Gothard	180
Total	290

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 2014 et le 1^{er} semestre 2016 sur les axes du St-Gothard et du Loetschberg – Simplon⁴. Elles indiquent aussi la répartition des capacités entre le TWC, le TCNA et la chaussée roulante.

On constate que le taux d'utilisation ne varie guère au St-Gothard. Le taux cumulé d'utilisation a diminué de 1,2 point de pour-cent par rapport à 2015 (55,6 %) pour atteindre 54,4 % au 1^{er} semestre 2016. Il a par contre augmenté de 1,7 point de pour-cent au Simplon (67,4 %) par rapport aux chiffres de toute l'année 2015 (65,8 %). Il s'élève donc à 66 % et plus sur une période prolongée.

⁴ Il y a en principe 1035 sillons disponibles par semaine au St-Gothard et 633 au Loetschberg – Simplon ; il n'est pas possible de pondérer intégralement les capacités en fin de semaine du fait de la courbe de variation hebdomadaire. Ainsi par exemple, au St-Gothard, les 180 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 conditions météorologiques ou à des accidents.

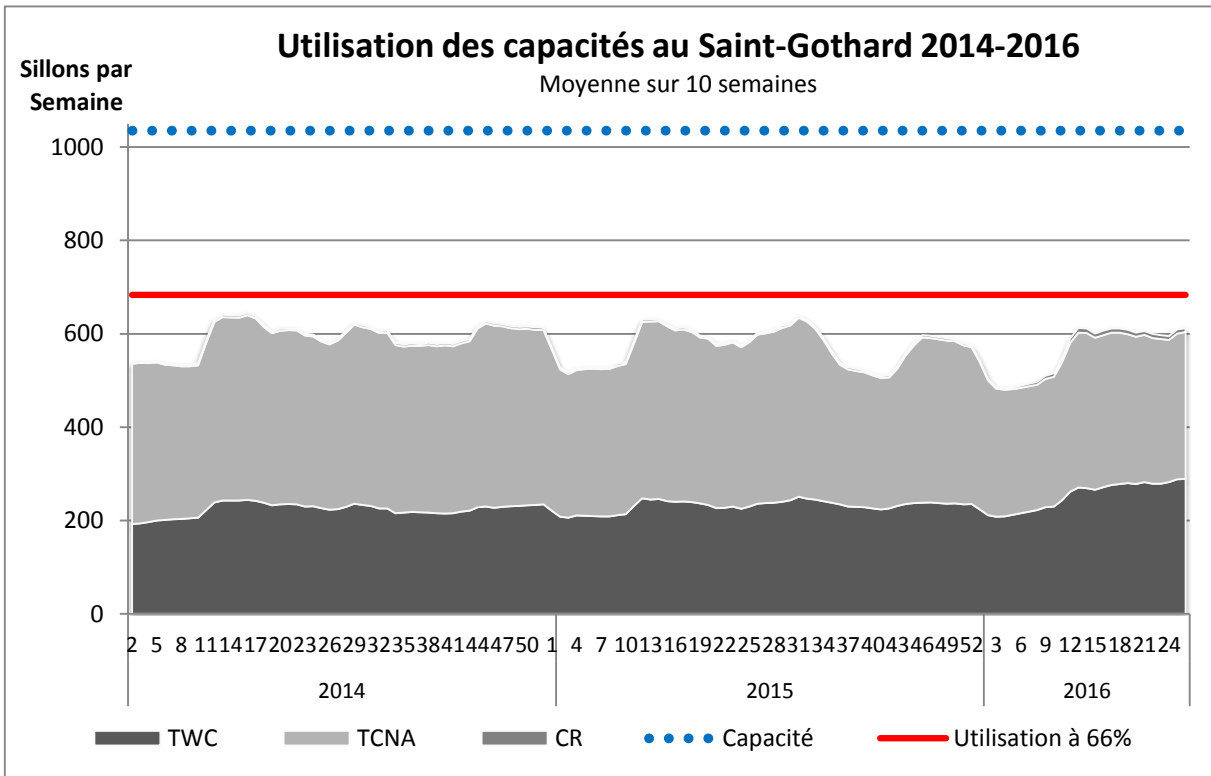


Figure 6: Utilisation des capacités sur l'axe du St-Gothard entre 2014 et le 1^{er} semestre 2016. Capacités : sillons du trafic marchandises transalpin de frontière à frontière (Bâle – Chiasso/Luino).

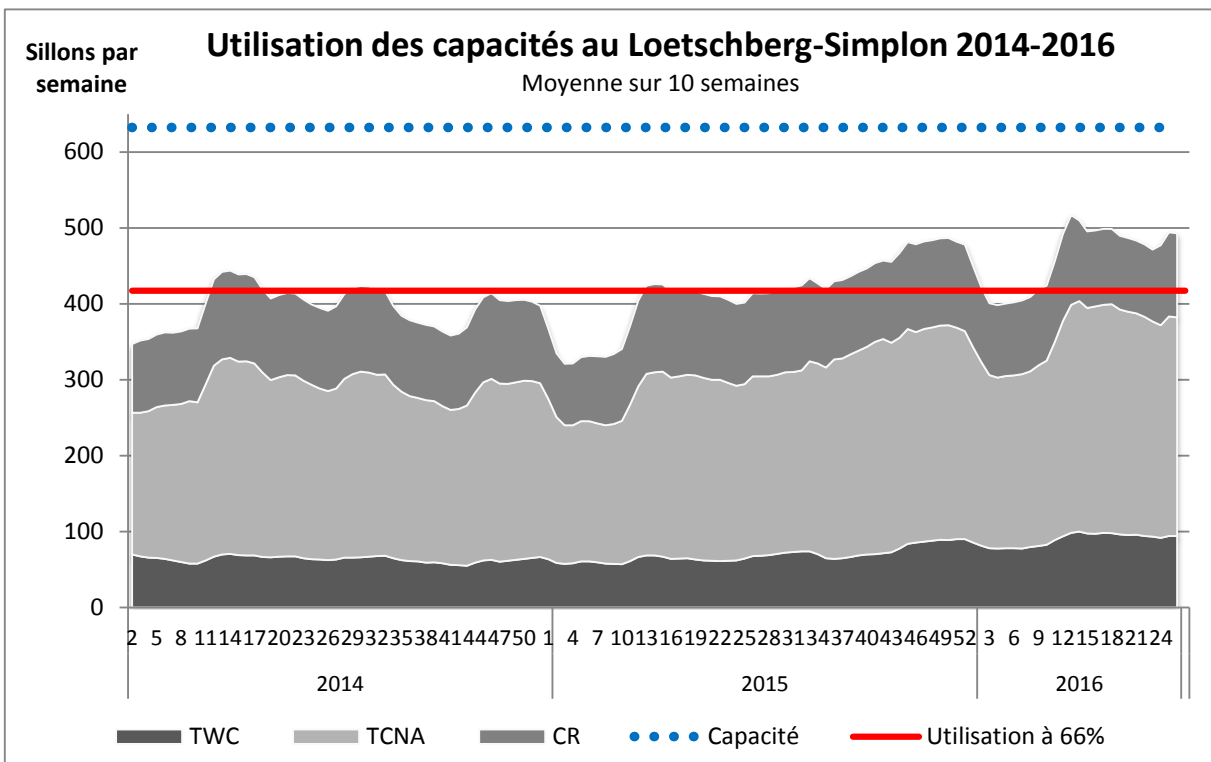


Figure 7: Utilisation des capacités sur l'axe du Loetschberg/Simplon de 2014 au 1^{er} semestre 2016. Capacités : sillons du trafic marchandises transalpin de frontière à frontière (Bâle – Domodossola).

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 2014.

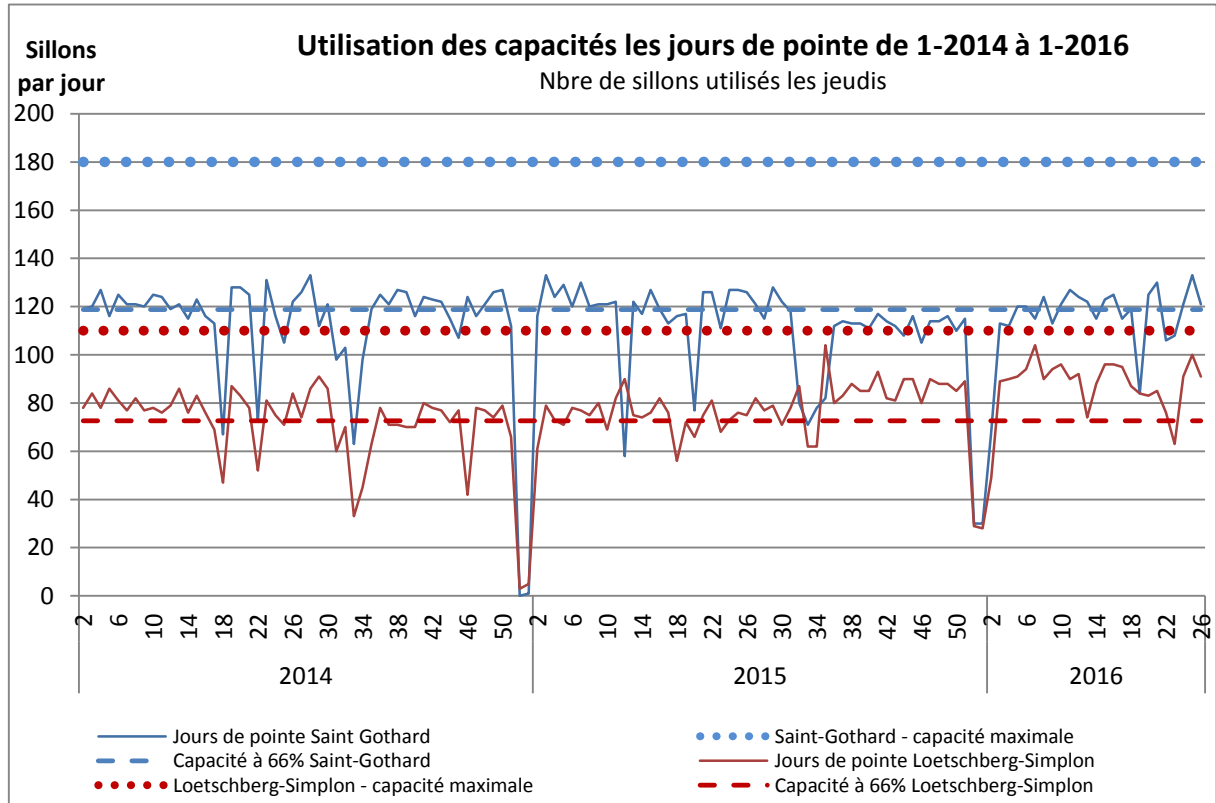


Figure 8: utilisation des capacités les jours de pointe (jeudi) sur les axes du St-Gothard et du Simplon de 2014 au 1^{er} semestre 2016.

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 %⁵, est atteinte en règle générale les jours de pointe sur les deux axes, sauf en période de vacances. On constate également une croissance générale de cette utilisation des capacités au 1^{er} semestre 2016 par rapport à 2015.

⁵ 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. Le suivi intégré de la qualité en transport combiné par l'OFT vise à

- surveiller en continu l'évolution qualitative (notamment du transport combiné transalpin) et 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 ci-après indique l'évolution de la ponctualité du 2^e semestre 2014 au 1^{er} semestre 2016 :

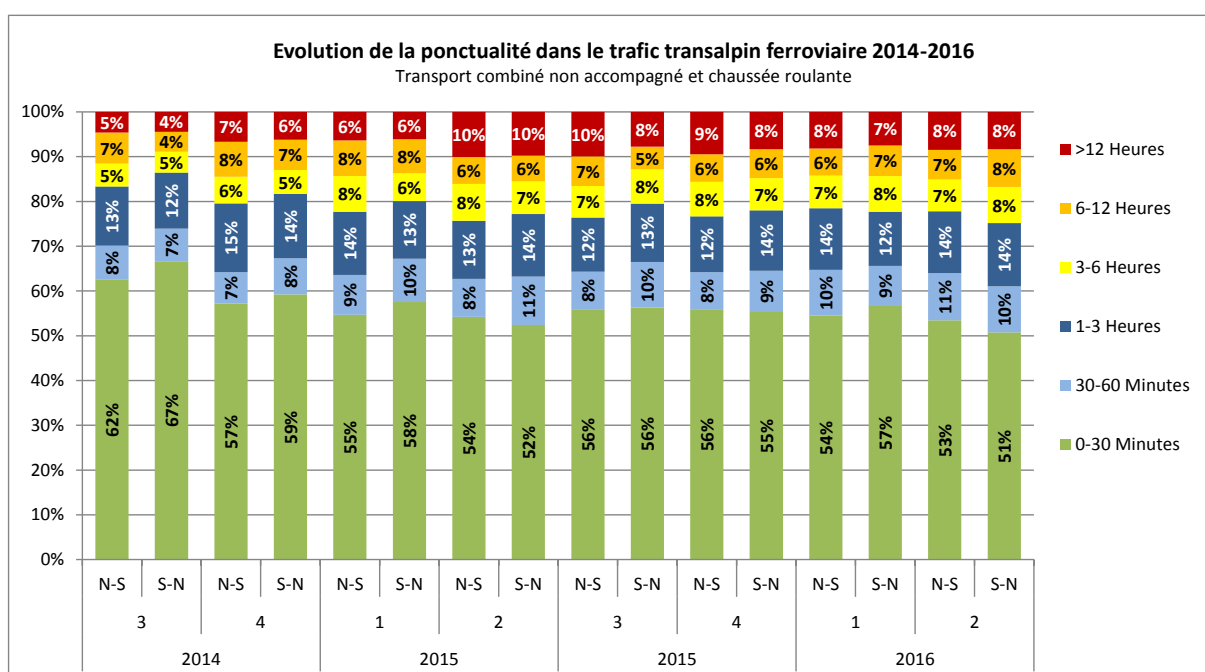


Figure 9: Évolution de la ponctualité en trafic transalpin de 2014 à 2016. Source: résultats du recensement permanent auprès des opérateurs de transport combiné (par trimestre, recensement par relation).

Au 1^{er} semestre 2016, on n'observe pas de grand changement en ce qui concerne la ponctualité ; les valeurs se situent dans le même domaine qu'au semestre précédent. En 2014 toutefois, bien plus de trains étaient ponctuels qu'en 2015 et au 1^{er} semestre 2016. Dans l'ensemble, à peine plus de la moitié (53,8 %) de tous les trains sont arrivés ponctuellement à destination au 1^{er} semestre 2016 tandis qu'ils se chiffraient encore à 55,8 % au 2^e semestre 2015 et à 54,7 % au 1^{er} semestre 2015.

La proportion des retards importants (> 3 heures) reste pratiquement la même au 1^{er} semestre 2016 avec presque un train sur quatre, soit 22,7 %, contre 22,3 % aussi bien au 1^{er} qu'au 2^e semestre 2015. Au 2^e trimestre 2016, un train sur dix est parvenu à destination avec plus de 12 heures de retard.

Les indications sur les retards reflètent les conditions de production devenues plus difficiles en fret ferroviaire transalpin en raison de travaux, de déviations et de grèves au 2^e semestre 2015 et au 1^{er} semestre 2016. Dans l'ensemble, la qualité requise pour l'acquisition de certains segments de marché ou de groupes de marchandises par le transport combiné reste insatisfaisante.