



De nouvelles voies à travers l'Europe

La politique suisse des transports

La Suisse transfère autant de fret transalpin que possible de la route au rail, comme elle se l'est proposé dans sa politique des transports. Elle entend y parvenir grâce à un ensemble de mesures dont l'élément principal est la « Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes » NLFA.



Le peuple suisse a exprimé lors de plusieurs votations sa volonté de voir le fret transalpin passer en premier lieu par le rail.

La Suisse est au cœur de l'Europe. Pour le trafic nord-sud, les itinéraires par le Saint-Gothard et le Loetschberg-Simplon ont depuis toujours constitué d'importants axes de transit européens. Les courants de trafic et de marchandises entre le nord de l'Europe et l'Italie convergent dans les étroites vallées de la Suisse. Chaque année, plus d'un million de camions traversent les Alpes suisses.

Les Suisses veulent protéger la région sensible des Alpes d'une trop forte densité de trafic. C'est pourquoi notre pays poursuit depuis les années 1980 une politique des transports durable, centrée sur le transfert maximal du trafic de la route au rail. La population suisse a confirmé cette volonté politique à plusieurs reprises lors de votations. En 1994, elle a accepté l'« Initiative des Alpes » visant à transférer sur le rail le trafic lourd qui traverse la Suisse. Cela signifie qu'à partir de 2018, le nombre de camions autorisés à traverser les Alpes ne pourra pas dépasser 650 000.

42 milliards d'euros pour les aménagements ferroviaires

Si cet objectif ambitieux ne pourra pas être atteint, la Suisse a pris diverses mesures pour s'en rapprocher au mieux : Celles-ci comprennent la redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP) – le péage suisse pour les camions – et l'encouragement financier du fret ferroviaire. Afin d'augmenter la capacité du rail, la Suisse construit la Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA), qui comprend les trois tunnels de base du Loetschberg, du Saint-Gothard et du Ceneri. La NLFA offre au fret ferroviaire une liaison rapide et performante par la Suisse, et elle raccourcit notablement les temps de parcours entre les centres du nord et du sud.

Sur l'axe ferroviaire du Saint-Gothard, la Suisse adapte en outre les tronçons d'accès jusqu'en 2020 de façon que les semi-remorques de 4 m de hauteur aux angles puissent

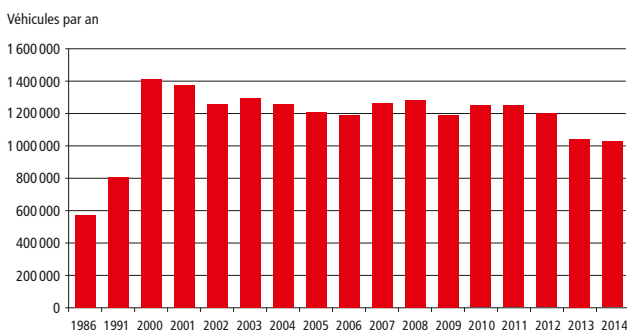


Office fédéral des transports OFT

aussi être acheminés d'un bout à l'autre de leur parcours jusqu'aux grands terminaux du nord de l'Italie.

La Suisse investit environ 23,5 milliards de francs (22,4 milliards d'euros ; prix effectifs y.c. intérêts et TVA) dans la construction de la NLFA, et elle injecte 44,4 milliards de francs (42,3 milliards d'euros) dans les grands projets suivants : Rail 2000, Développement de l'infrastructure ferroviaire (ZEB), Raccordement de la Suisse au réseau européen des lignes à grande vitesse (R-LGV), Réduction du bruit et Etape d'aménagement 2025. Ces grands projets sont financés par le fonds FTP et son successeur, le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF), qui sont alimentés notamment par la RPLP.

Les mesures et la mise en exploitation par étapes des tunnels de base déploient leurs effets. Sur la route, le trafic marchandises a enregistré un net revirement de tendance : entre 2000 et 2014, le nombre de camions sur les axes de transit a diminué de presque 30 %. Sans les mesures d'accompagnement de transfert du trafic, on estime qu'il y aurait 700 000 camions de plus par an sur les routes suisses. Quant au trafic voyageurs, il connaît un nouvel essor grâce à des temps de parcours réduits, et ce qui diluera le problème de trains comblés.



Depuis l'année 2000, le nombre de courses de camions à travers les Alpes a reculé de 30 %.

Instruments de gestion du trafic lourd

La Suisse souhaite améliorer la régulation du trafic marchandises sur les routes. Or il n'existe pas, à l'heure actuelle, de possibilité de conclure des traités internationaux afin d'introduire une bourse du transit alpin (qui permettrait de limiter le nombre de courses transalpines de poids lourds en mettant aux enchères le droit de passage entre les transporteurs), ni d'autres instruments de gestion dont l'objectif serait de limiter le trafic lourd. En effet, les pays voisins ne sont pas prêts à accepter ces instruments et il n'existe aucune base juridique ad hoc dans le droit européen.

Collaboration avec l'UE

Petit pays au cœur de l'Europe, la Suisse est tributaire d'une étroite collaboration internationale si elle entend mettre en œuvre sa politique de transfert. Afin d'éviter que le trafic lourd contourne la Suisse – en raison du régime de taxation suisse – pour emprunter d'autres passages alpins, une collaboration entre pays alpins est indispensable. L'accord sur les transports terrestres entre la Suisse et l'Union Européenne, signé en 1999, garantit cette coordination. Les deux partenaires contractuels se sont engagés à ouvrir leurs marchés des trafics routier et ferroviaire au transport de voyageurs et de marchandises. Pour sa part, l'Union Européenne s'engage à reconnaître explicitement les objectifs et les instruments de la politique suisse des transports. Cet accord a donc autorisé la Suisse à percevoir la RPLP avec une progression de tarif sur tout le territoire national et à conserver l'interdiction générale de circuler la nuit et le dimanche. En contrepartie, la Suisse a accepté l'augmentation graduelle de la limite de poids des camions de 28 à 40 tonnes.

Compléments d'information sur les thèmes suivants :

- politique suisse des transports : <http://www.bav.admin.ch>

Contact

Service de presse de l'Office fédéral des transports
+41 (0)58 462 36 43
presse@bav.admin.ch
Adresse postale :
Office fédéral des transports, 3003 Berne

© OFT, 2016