



OFT Centre de compétences Données du transport de marchandises

Transport transalpin de marchandises en Suisse

Indices 2019 et interprétation de l'évolution

Table des matières

1	Évolution quantitative du trafic transalpin	3
1.1	<i>Transport 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 de marchandises transalpin</i>	7
1.4	<i>Trafic total et répartition modale</i>	8
2	Suivi environnemental (pollution atmosphérique)	10
	Taux d'utilisation des capacités en matière de fret ferroviaire	13
	Suivi de la qualité	15

1 Évolution quantitative du trafic transalpin

Vue d'ensemble

Nombre (en milliers) Véhicules marchandises lourds	2019				2018 Total	2019 Total	(+/ -)
	1 ^{er} semestre		2 ^e semestre				
	Total	(+/ -)	Total	(+/ -)			
CH (total)	465	-2.5%	434	-6.7%	941	898	-4.6%
Saint-Gothard	337	-3.0%	306	-7.2%	677	643	-5.1%
San Bernardino	65	-7.7%	66	-9.6%	144	131	-8.7%
Simplon	45	+8.6%	44	-0.9%	86	89	+3.7%
Grand-Saint-Bernard	18	+1.6%	17	+1.9%	34	34	+1.8%
Total CH (trains-routiers, semi-rem.)	421	-2.3%	387	-7.4%	849	808	-4.8%
Brenner (trains routiers, semi-rem.)	1'254	+0.6%	1'215	+3.3%	2'422	2'469	+1.9%

Par type de transport (chiffres en milliers de tonnes nettes)	2019				2018 Total	2019 Total	(+/ -)
	1 ^{er} semestre		2 ^e semestre				
	Total	(+/ -)	Total	(+/ -)			
Total CH route et rail	19'784	-3.3%	18'007	-6.0%	39'627	37'790	-4.6%
Route CH	5'788	-2.4%	5'353	-7.1%	11'698	11'141	-4.8%
Rail CH	13'996	-3.7%	12'653	-5.6%	27'929	26'649	-4.6%
<i>Rail Saint-Gothard total</i>	<i>8'067</i>	<i>+1.1%</i>	<i>7'044</i>	<i>-4.0%</i>	<i>15'320</i>	<i>15'111</i>	<i>-1.4%</i>
<i>Rail Simplon total</i>	<i>5'929</i>	<i>-9.4%</i>	<i>5'609</i>	<i>-7.5%</i>	<i>12'609</i>	<i>11'538</i>	<i>-8.5%</i>
TWC Saint-Gothard	2'653	-9.2%	2'316	-15.2%	5'651	4'969	-12.1%
TWC Simplon	871	-1.3%	778	+2.5%	1'643	1'650	+0.4%
TWC total	3'524	-7.3%	3'094	-11.3%	7'293	6'618	-9.3%
TCNA Saint-Gothard	5'414	+8.5%	4'729	+3.6%	9'553	10'142	+6.2%
TCNA Simplon	4'278	-13.2%	4'143	-10.0%	9'531	8'422	-11.6%
TCNA total	9'692	-2.3%	8'872	-3.2%	19'084	18'564	-2.7%
CR Saint-Gothard	0	-100.0%	0	-100.0%	117	0	-100.0%
CR Simplon	779	+6.0%	688	-1.8%	1'435	1'467	+2.2%
CR total	779	-3.5%	688	-7.7%	1'552	1'467	-5.5%

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 poids lourds à travers la Suisse et volume de transport transalpin sur la route et sur le rail en 2019 par rapport à l'année précédente.

1.1 Transport routier de marchandises

- En 2019, le nombre de courses de poids lourds (VML) à travers les Alpes a poursuivi son recul par rapport à 2018. Il s'établit désormais à 898 000 courses, soit 43 000 de moins que l'année précédente (-4,6 %). Ainsi, le nombre de courses constatées en 2019 est inférieur de plus d'un tiers (-36,0 %) à celui de l'année 2000 (année de référence).
- Ce chiffre reste donc supérieur de 248 000 unités à la valeur cible de 650 000 courses à atteindre au plus tard d'ici à 2018, comme le prescrit l'art. 3 de la loi du 19 décembre 2008 sur le transfert du transport de marchandises (LTTM)¹.
- Au second semestre 2019, le nombre de VML traversant les Alpes a reculé de -6,7 % par rapport au second semestre de l'année précédente pour atteindre 434 000 courses, soit 30 000 véhicules de moins qu'au second semestre 2018.
- Au second semestre 2019, le trafic routier de marchandises a été marqué par peu d'événements. Seules quelques fermetures isolées en raison d'accidents ou de travaux ont été enregistrées.

¹ RS 740.1

- Le recul du transport routier de marchandises à travers les Alpes s'explique principalement par une croissance plus faible dans les pays pertinents pour le trafic marchandises à travers la Suisse. C'est notamment le volume du commerce extérieur de l'Italie avec l'UE qui a connu une stagnation (cf. figures 1 et 2).
- En 2019, aux deux principaux passages alpins suisses, le volume de transport a baissé par rapport à 2018 : au San Bernardino, deuxième passage le plus important (14,6 % de toutes les courses), le recul a été le plus fort (-8,7 %). Au Saint-Gothard (71,6 % de toutes les courses), le trafic a reculé d'environ -5,1 %.
- Au Simplon, le nombre de courses a augmenté de +3,7 % après un recul des courses suite à des fermetures en raison d'intempéries en 2018. Au Grand Saint-Bernard, le trafic a augmenté de +1,8 % en 2019 par rapport à 2018.
- Le nombre de courses au Brenner (Autriche) a continué d'augmenter (+1,9 % en 2019) pour atteindre 2,47 millions, contre 2,42 millions en 2018. Le taux d'augmentation s'est ainsi avéré moindre que lors des années précédentes. Les deux passages alpins français ont enregistré une stagnation du nombre de courses en 2019 : les chiffres au Fréjus (- 0,5 % par rapport à 2018) ainsi qu'au Mont Blanc (+0,0 % par rapport à 2018) n'ont presque pas changé.
- Par rapport à l'année précédente, le tonnage transporté par la route (-4,8 %) a diminué à peu près dans la même mesure que le nombre de courses transalpines (-4,6 %). La charge moyenne des poids lourds ayant traversé les Alpes suisses en 2019 n'a pas changé par rapport à 2018 en restant à 12,4 tonnes par véhicule.

1.2 Fret ferroviaire

- En 2019, le fret ferroviaire à travers les Alpes suisses a baissé de 1,3 million de tonnes par rapport à l'année précédente (-4,6 %). En 2019, un total de 26,6 millions de tonnes a transité par le rail via les deux passages alpins suisses contre 27,9 millions de tonnes en 2018.
-
- Le fret ferroviaire transalpin est ainsi inférieur d'environ 2,1 millions de tonnes à la valeur enregistrée en 2016 (28,7 millions de tonnes), plus haut volume jamais enregistré.
- Au second semestre 2019, le recul par rapport au même semestre de l'année précédente (- 5,6 %) s'est avéré plus fort que celui enregistré au premier semestre 2019 (-3,7 %).
- La tendance à la baisse dans le fret ferroviaire transalpin s'explique avant tout par la faible situation conjoncturelle. Le manque persistant de fiabilité du fret ferroviaire dans le corridor Rhin-Alpes ainsi que de nombreux événements exceptionnels supplémentaires comme la longue grève en France ont également entravé le développement du fret ferroviaire.
- Une légère amélioration de la ponctualité a été constatée au cours du second semestre 2019 (cf. annexe, chapitre Suivi de la qualité, p. 12). Cette situation, qui résulte de restrictions de capacité dues à de nombreux travaux, d'un manque de ressources au niveau des entreprises de transport ferroviaire (notamment en termes de conducteurs de véhicules moteurs) ainsi que d'une mauvaise adéquation entre les différents partenaires de la filière (gestionnaires d'infrastructure, entreprises de transport ferroviaire, opérateurs du transport combiné [TC], gestionnaires de terminaux, expéditeurs et chargeurs), reste cependant insatisfaisante.
- L'examen détaillé des axes ferroviaires relève une baisse sur les deux axes avec un recul du volume plus marqué au Simplon -8,5 %) qu'au Saint-Gothard (-1,4 %).
- La part de l'axe du Saint-Gothard sur l'ensemble du fret ferroviaire à travers les Alpes suisses s'élevait à 57 % en 2019, ce qui correspond à une hausse de 2 points de pourcentage.

- Avec une baisse de -9,3 %, le transport par wagons complets (TWC) a été le plus fortement touché par le recul du volume sur le rail. La chaussée roulante (CR) a perdu -5,5 % de son volume tandis que le volume du transport combiné non accompagné (TCNA) a reculé de -2,7 % par rapport à 2019.
- Pendant la période considérée, le volume du TWC a baissé de -9,3 %. Ce recul a été surtout enregistré au Saint-Gothard (-12,1 %). Alors que la baisse au Saint-Gothard atteignait -9,2 % au premier semestre 2019, cette tendance négative s'est encore accentuée lors du second semestre 2019 (-15,2 %). Au Simplon, par contre, le TWC a légèrement augmenté par rapport à 2019 (+0,4 %). Bien qu'un recul y ait également été enregistré au cours du premier semestre 2019 (-1,3 %), le TWC au Simplon a connu une hausse au second semestre (+2,5 %).
- Le TCNA n'a pas pu atteindre son volume record de 2018. En 2019, 18,6 millions de tonnes ont été transportées au total, ce qui représente un recul de 520 000 tonnes (-2,7 %) par rapport à 2018. L'évolution sur les deux axes ferroviaires n'a cependant pas été uniforme : tandis qu'au Saint-Gothard, le volume a augmenté de +6,2 % par rapport à 2019 avec au premier semestre une hausse de +8,5 % qui s'est poursuivie de manière plus atténuée au second semestre (+3,6 %), l'axe du Simplon a enregistré un net recul du volume du TCNA (-11,6 %), qui a été plus accentué au premier semestre (-13,2 %) qu'au second (-10,0 %).
- En 2019, la CR a enregistré un recul du volume de -5,5 %. La tendance observée en 2018 s'est ainsi également poursuivie en 2019. En 2019, environ 86 000 VML ont été transportés à travers les Alpes, soit 10 400 de moins qu'en 2018. Ce recul s'explique principalement par la cessation de la CR du Saint-Gothard Bâle-Lugano à la fin de l'année 2018 ainsi que par la ponctualité insuffisante des trains sur la liaison Fribourg-en-Brisgau–Novare, laquelle demeure.
- Suite à ces développements, la part du TCNA dans l'ensemble du fret ferroviaire à travers les Alpes a augmenté de 1,4 point de pourcentage pour atteindre 69,7 %. La part du TWC a en revanche reculé de 1,4 point de pourcentage et se situe à 24,8 %. La part de la CR se maintient à 5,5 % de l'ensemble.
- En 2019, la disponibilité du fret ferroviaire transalpin a également été affectée par de nombreuses fermetures et restrictions de capacité en raison de travaux sur les axes ferroviaires nord-sud.
- Plusieurs événements de dernière minute, concernant essentiellement l'axe du Loetschberg-Simplon, sont venus s'ajouter aux fermetures prévues depuis longtemps. Ainsi, les travaux de soutènement de dernière minute dans les tunnels entre Iselle et Domodossola ont provoqué plusieurs interruptions et restrictions de capacité. En plus, la grève générale qui durait depuis début décembre en France a fortement entravé le fret ferroviaire sur les lignes d'accès à la Suisse via la France. Vu que ces événements ont essentiellement concerné les trafics sur l'axe du Loetschberg-Simplon, ce dernier a enregistré une baisse de volume en conséquence.
- En 2019, les parts de marché des entreprises de transport ferroviaire (ETF) en transport de marchandises transalpin ont été sujettes à des modifications mineures par rapport à l'année 2018. Malgré une perte de parts de marché, CFF Cargo International conserve sa place de numéro 1 avec une part de 39,5 % en 2019 (-1,0 point de pourcentage par rapport à 2018). La deuxième place des opérateurs de traction en fret ferroviaire transalpin est toujours occupée par BLS Cargo avec une part de 28,1 % (+0,5 point de pourcentage par rapport à 2018), la troisième place revient à CFF Cargo (23,6 %). Les deux entreprises des CFF (Cargo International et Cargo) continuent à couvrir presque deux tiers (63,1 %) du marché du fret ferroviaire transalpin. La part des autres entreprises est faible et représente seulement 8,8 % en 2019 (+2,0 points de pourcentage par rapport à 2018). Parmi celles-ci, la plus grande part revient à DB Cargo (5,3 %).

Part de marché en % de tonnes nettes-nettes	2018			2019			Variation (en points de pour- centage) Total 2018 - 2019
	St-Gothard	Simplon	Total	St-Gothard	Simplon	Total	
CFF Cargo Int.	43,1 %	37,6 %	40,5 %	46,7 %	30,1 %	39,5 %	-1,0 %
BLS Cargo	8,9 %	48,7 %	27,6 %	8,3 %	54,1 %	28,1 %	+5,5 %
CFF Cargo	40,8 %	8,3 %	25,6 %	37,8 %	5,2 %	23,6 %	-1,9 %
DB Cargo	2,3 %	4,0 %	3,1 %	1,2 %	10,6 %	5,3 %	+2,2 %
TX Logistik	3,2 %	1,3 %	2,3 %	4,4 %	0,0 %	2,5 %	+0,2 %
Railcare	1,6 %	0,0 %	0,9 %	1,5 %	0,0 %	0,9 %	-0,0 %
Autres	0,0 %	0,1 %	0,0 %	0,2 %	0,1 %	0,1 %	+0,1 %

Tableau 1 : parts de marché des acteurs principaux 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 de marchandises transalpin

- Le développement économique européen, notamment en Italie, est un facteur d'évolution important du transport de marchandises à travers les Alpes suisses.
- Durant toute l'année 2019, le produit intérieur brut (PIB) des pays considérés affichait une légère croissance.
- De 2018 jusqu'au second semestre 2019, la hausse du PIB en Suisse, en Allemagne et en Italie n'a pas cessé de ralentir. Tandis que le PIB a légèrement augmenté en Suisse au second semestre 2019, il continuait à stagner en Allemagne et en Italie.
- La figure ci-après indique l'évolution trimestrielle du PIB au cours des années 2018 et 2019.

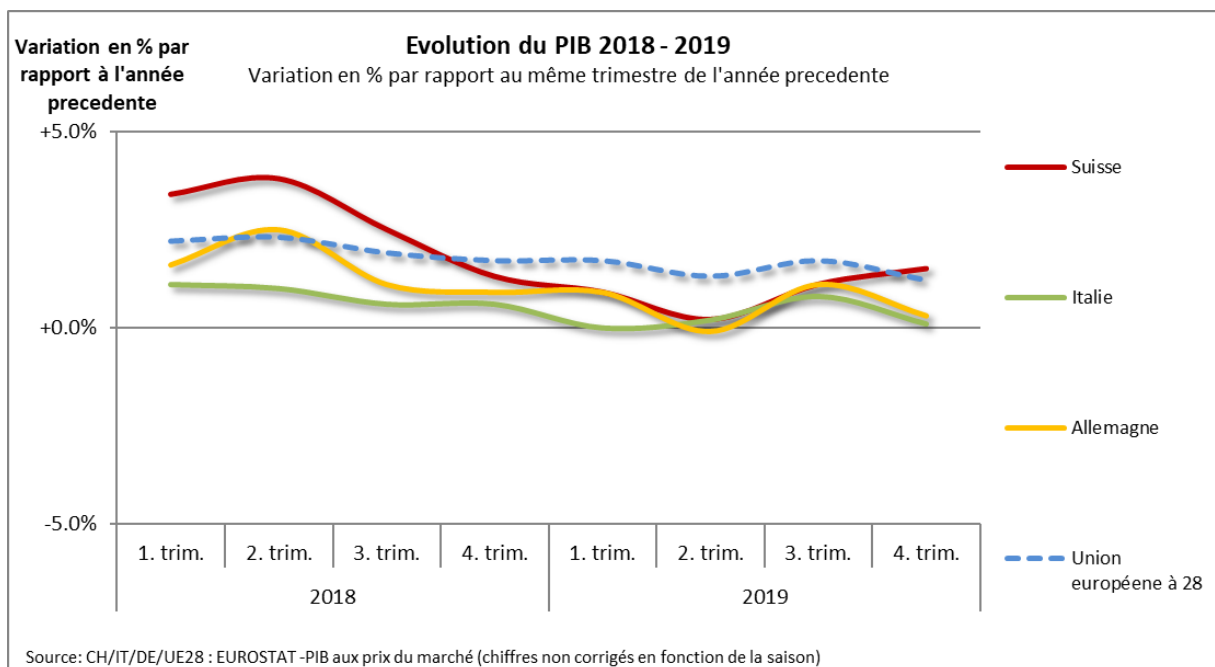


Figure 1 : évolution du produit intérieur brut, représentée en écarts de pourcentage par rapport au trimestre correspondant de l'année précédente.

- Les activités liées au 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. C'est pourquoi l'évolution du commerce intracommunautaire italien et celle du trafic transalpin sont directement liées. 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 celle du volume (en tonnes) du transport de marchandises à travers les Alpes suisses, tous modes de transport confondus.

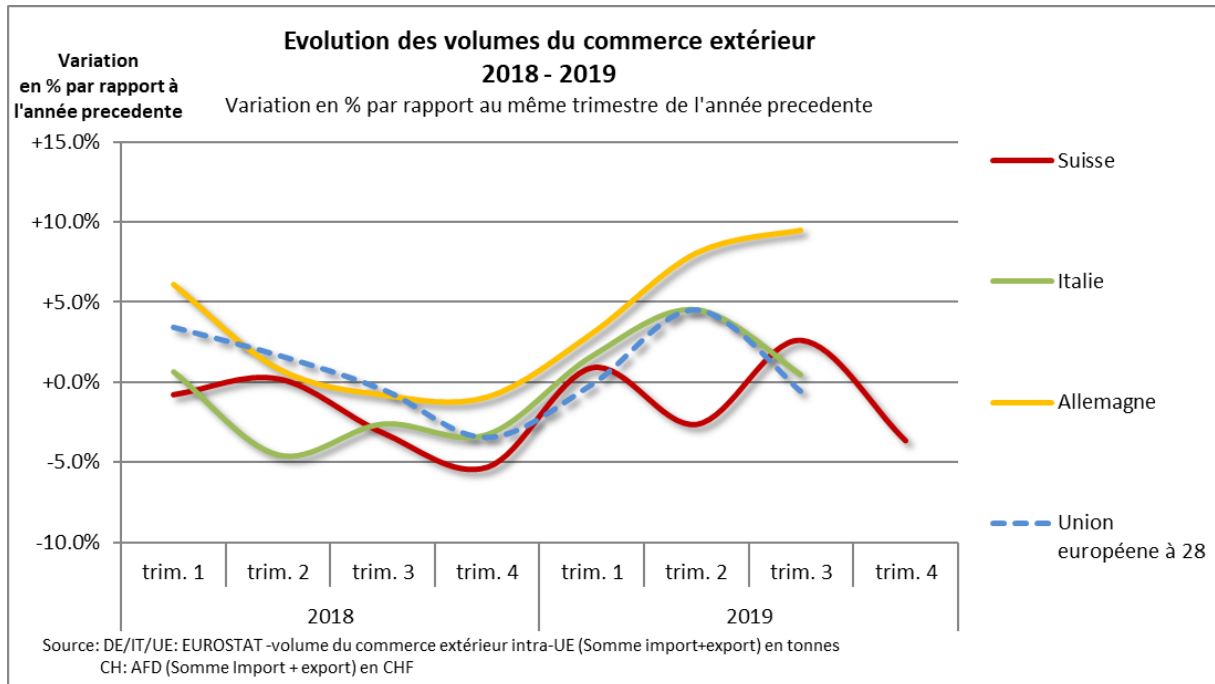


Figure 2 : évolution du produit intérieur brut représentée en écarts de pourcentage par rapport au trimestre correspondant de l'année précédente.

- La plus forte hausse du commerce extérieur a été enregistrée en Allemagne, qui a connu une dynamique croissante durant les trois premiers trimestres de 2019. L'Italie a connu une évolution similaire, mais nettement moins forte durant le premier semestre 2019. Au cours du troisième trimestre, la hausse du commerce extérieur était quasi nulle en Italie. Après l'évolution globalement négative du volume du commerce extérieur de la Suisse en 2018, les activités liées au commerce extérieur ne paraissent pas évoluer de manière linéaire en 2019 : la légère croissance durant les premier et troisième trimestres (+0,9 % et +2,6 %) a été contrebalancée par un recul durant les deuxième et quatrième trimestres (-2,6 % et -3,7 %).

1.4 Trafic total et répartition modale

- Au total, 37,8 millions de tonnes ont été acheminées en transport de marchandises transalpin en 2019. Par rapport à l'année précédente, cela correspond à un recul de 1,8 million de tonnes (-4,6 %).
- Le recul au second semestre 2019 s'est avéré particulièrement fort (-6,0 %) tandis qu'on constatait encore un recul de -3,3 % au premier trimestre 2019.

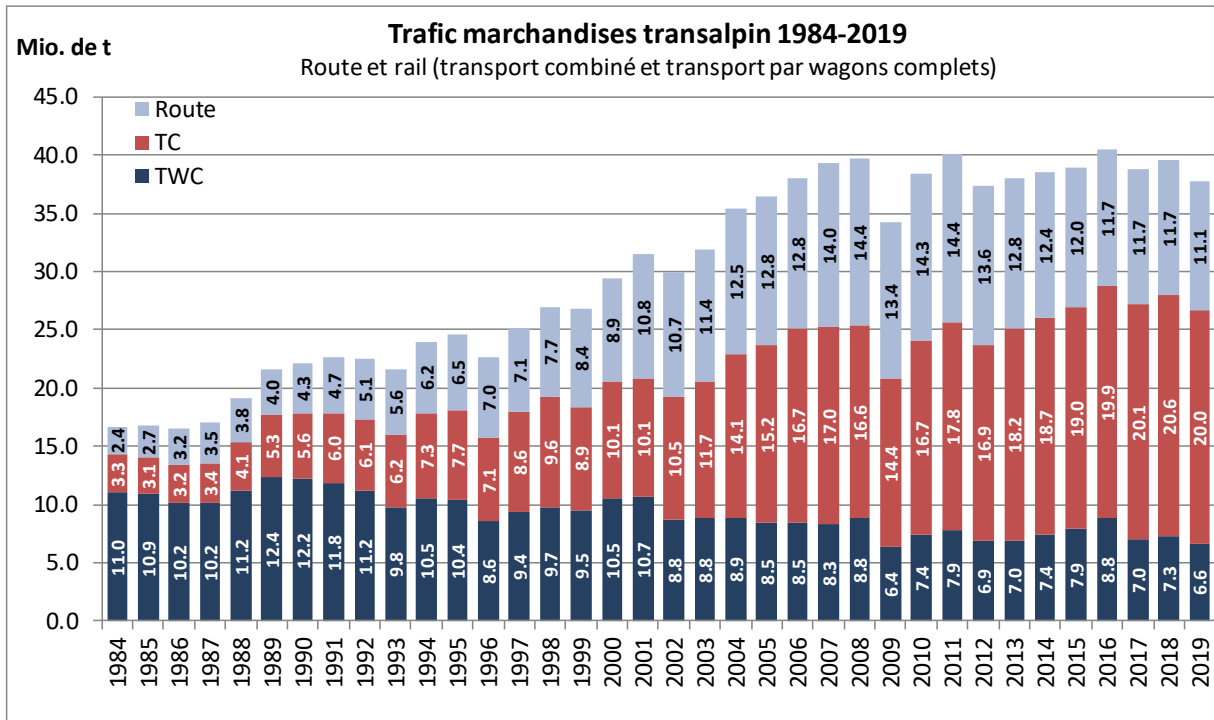


Figure 3 : évolution du transport de marchandises transalpin 1984-2019.

- En 2019, comme les volumes de fret ferroviaire et de fret routier baissent dans des proportions similaires, la part ferroviaire dans l'ensemble du fret transalpin demeure au même niveau (70,5 %) que l'année précédente (cf. figure 4). Plus de la moitié des marchandises continue à être acheminée en transport combiné (TCNA et CR) à travers les Alpes suisses.

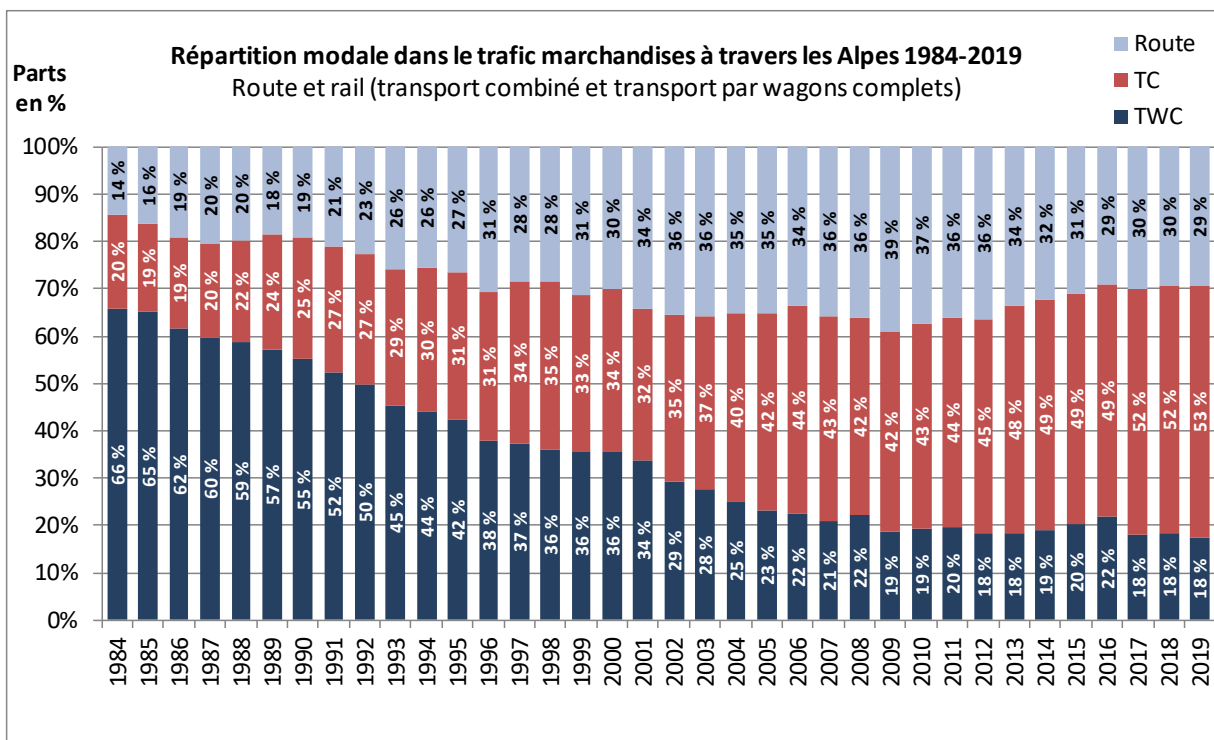


Figure 4 : évolution du trafic marchandises transalpin 1984-2019.

2 Suivi environnemental (pollution atmosphérique)

Le projet Suivi des mesures d'accompagnement Environnement (SMA-E), mené par l'OFEV avec le concours des cantons le long des autoroutes A2 et A13, mesure l'évolution de la pollution atmosphérique et sonore le long des principaux axes de transit (Saint-Gothard et San Bernardino). Le présent chapitre présente les principaux résultats des mesures des polluants atmosphériques.

- La concentration de NO_x le long de l'A2 et de l'A13 continue à baisser. En 2019, cinq stations de mesure sur six ont enregistré des nouvelles valeurs minimales.
- La concentration de NO₂ recule depuis le début des mesures. Il a été moins marqué au cours de la première décennie qui a suivi le début des mesures. Au cours des huit dernières années, la réduction de NO₂ était clairement visible, en particulier aux sites les plus pollués. Le long de l'A2, la valeur mesurée dans les vallées intra-alpines du sud de la Suisse (Moleno TI) dépassait encore légèrement la valeur limite d'immission annuelle, tandis que cette dernière était respectée sur le versant nord des Alpes (Erstfeld UR). La valeur limite est également respectée à la station de mesure du Plateau (Reiden LU) ainsi qu'au site de mesure alpin le long de l'A13 (Rothenbrunnen GR), où la circulation est moins forte. Les valeurs limites d'immission de NO₂ sont en revanche encore nettement dépassées dans le sud de la Suisse sur l'A2 à Camignolo et dans la région de Bâle.

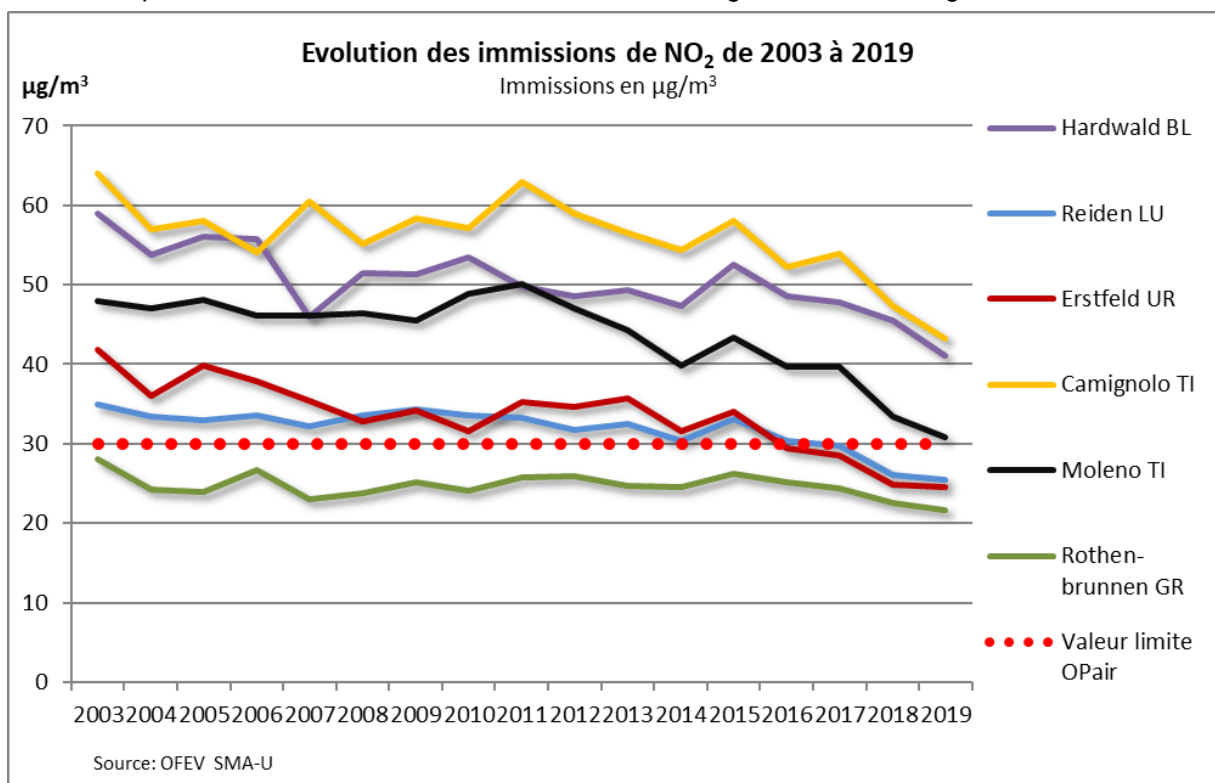


Figure 5 : valeurs annuelles moyennes de concentrations de NO₂ depuis 2003

- Depuis le début des mesures, la concentration de PM₁₀ a nettement baissé partout dans le pays. En 2019, comme l'année précédente, les valeurs mesurées sur toutes les stations étaient inférieures à la valeur limite d'immission annuelle. Bien que la concentration de suie ait nettement baissé depuis le début des mesures et que trois stations de mesures aient atteint des nouvelles

valeurs minimales, toutes les valeurs mesurées dépassent encore clairement le niveau acceptable du point de vue de la santé.

La baisse de la concentration de NO_x et de suie mesurée sur les sites du RNOSA longeant directement les autoroutes à Härkingen et à Sion témoigne d'une amélioration croissante des véhicules en matière d'émissions. En 2019, sur les autoroutes A2 et A13 dans les vallées alpines, les VML sont à l'origine d'un peu plus de 18 % des émissions de NO_x dues au trafic autoroutier. En 2019, la part des VML appartenant à la catégorie d'émission EURO VI s'élevait à environ 62 %. La poursuite de cette 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 systématiquement et que la technologie en matière de gaz d'échappement déploie tous ses effets. Vu la complexité des processus de transformation chimique dans l'atmosphère, il faut que la concentration de NO_x diminue encore jusqu'à ce qu'elle influe davantage sur les concentrations de NO₂ et que les valeurs-limites d'immission de NO₂ puissent être respectées en tous lieux. Il faut que les émissions de poussières fines et surtout 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 décembre 2016, la capacité totale pour le trafic marchandises était de 290 trains par jour et par direction. Avec la mise en service dudit tunnel, ce chiffre a augmenté de 12 sillons par jour. Globalement, 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 depuis le 11.12.2016 Nombre de trains par jour, dans les deux sens
Axe Loetschberg-Simplon	110
Axe du St-Gothard	192
Total	302

Tableau 2 : vue d'ensemble des capacités des sillons sur les axes nord-sud du transport de marchandises transalpin (de frontière à frontière).

Les figures ci-après présentent le taux d'utilisation des capacités ferroviaires entre 2018 et 2019 sur les axes du Saint-Gothard et du Loetschberg-Simplon². Elles indiquent aussi la répartition des capacités entre le TWC, le TCNA et la CR.

² Il y a en principe 1035 ou 1065 sillons disponibles par semaine au Saint-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 Saint-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.

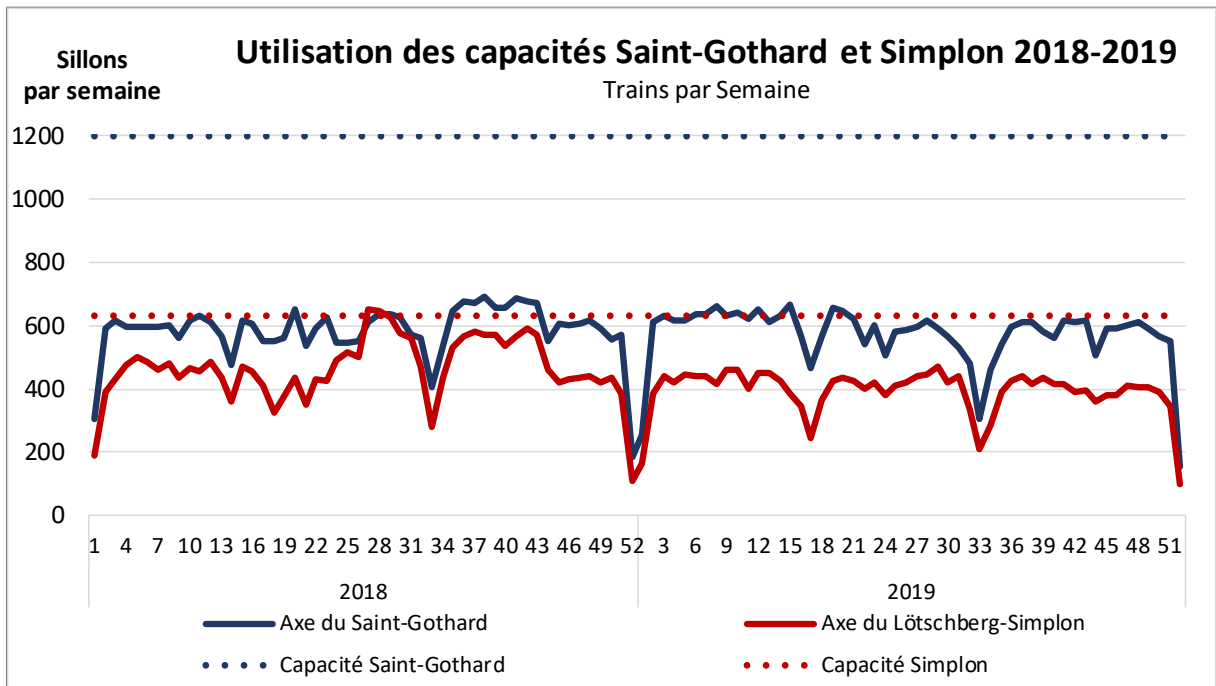


Figure 6 : utilisation des capacités sur l'axe du Saint-Gothard et du Loetschberg/Simplon 2018-2019. Capacités : sillons du transport de marchandises transalpin de frontière à frontière (Bâle – Chiasso/Luino/Domodossola).

Une baisse des capacités des sillons utilisés a été constatée sur les deux passages alpins au cours du deuxième semestre 2019. Au Saint-Gothard, le taux d'utilisation global atteignait 47,6 % pendant toute l'année 2019, ce qui représente -1.1 points de pourcentage de moins qu'en 2018. Au Simplon, le taux d'utilisation était cependant inférieur de -11,2 points de pourcentage par rapport au niveau de 2018 et atteignait 62,0% en 2019.

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 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.

À cet effet, les opérateurs de la CR 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 (2018 et 2019) :

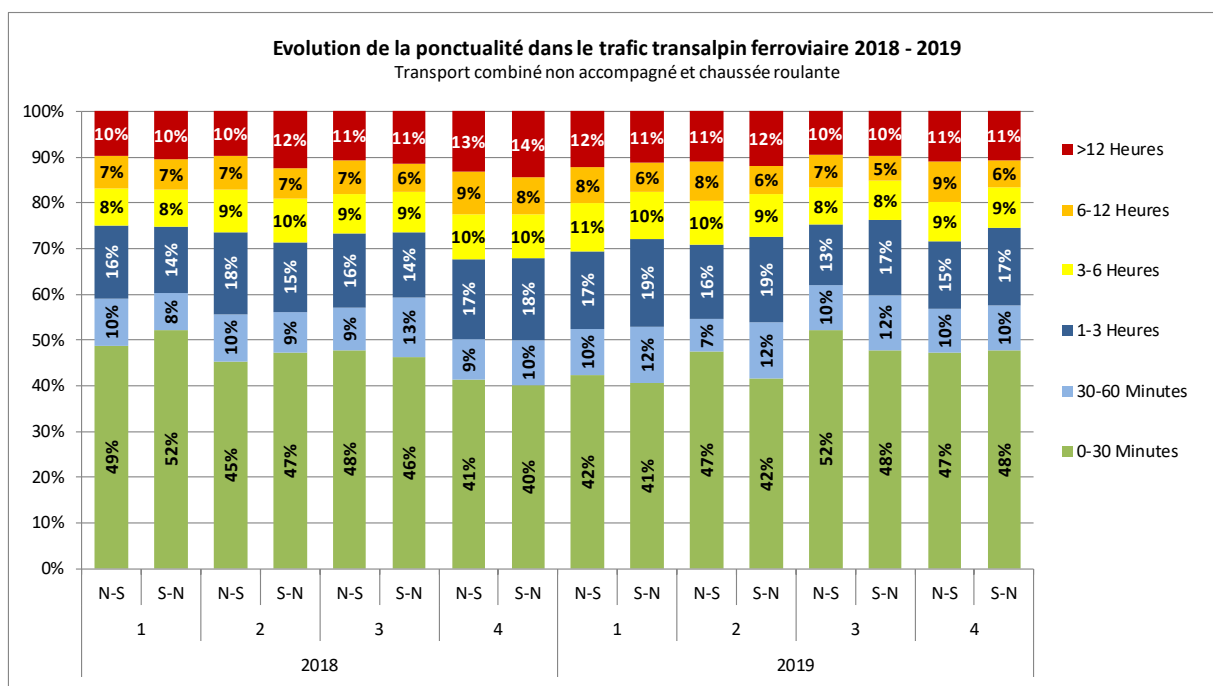


Figure 7 : évolution de la ponctualité en transport transalpin 2018 et 2019. Source : résultats du recensement permanent auprès des opérateurs du transport combiné (par trimestre, recensement par relation).

La ponctualité du TC transalpin s'est légèrement améliorée en 2019 : en moyenne, au second semestre 2019, près de la moitié des trains sont arrivés ponctuellement à destination (retards entre 0 et 30 minutes). En 2018, il s'agissait de nettement moins que la moitié (44 %). En 2019, la part de retards importants (plus de 3 heures) a également baissé (25,6 %) pour atteindre un niveau inférieur à celui de 2018 (29 %). Malgré tout, plus d'un quart des trains du TC sont arrivés à destination avec un retard de plus de trois heures en 2019. Cela s'explique par le grand nombre de déviations et de fermetures temporaires de tronçons en raison de travaux ou encore par des pénuries de conducteurs ou de matériel tracteur de certaines entreprises.

La qualité dans le fret ferroviaire transalpin n'est toujours pas satisfaisante et entrave la poursuite du transfert de la route vers le rail.