



INCIDENCE DE LA POLITIQUE SUISSE SUR LES COÛTS DE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Joseph DORNBUSCH,
Jean-Claude METEYER

La Suisse n'autorise pas actuellement la circulation sur son réseau routier, sauf exception, des véhicules de plus de 28 tonnes de masse totale. Cette politique a pour conséquence majeure de renvoyer vers la France et l'Autriche la plupart des poids lourds qui acheminent le commerce extérieur de l'Italie. Le surcoût qui en résulte pour les transporteurs ainsi que le volume des flux en cause ont pu être évalués avec le modèle alpin du service économique et statistique. Les résultats de ces évaluations ont fait l'objet de diverses publications. Cette note présente une nouvelle utilisation du modèle : l'évaluation de la diminution des coûts routiers qui sera engendrée par l'ouverture de la Suisse aux véhicules jusqu'à 40 tonnes. Cette diminution est égale à la différence entre les gains résultant de l'usage d'itinéraires plus directs que ceux actuellement empruntés et le montant d'une taxe routière nouvelle, la redevance poids lourds liée aux prestations¹, assise sur le kilométrage effectué en Suisse et le poids maximal autorisé du véhicule. Les surcoûts actuels, causés par les détournements liés à l'allongement kilométrique et au tarif des péages de certaines infrastructures (tunnels, autoroutes), sont souvent suffisamment élevés pour que, même lourdement taxée, la traversée de la Suisse puisse devenir intéressante pour certains trajets.

Cadre général

Fin 1998, en Suisse, deux référendums nationaux ont entériné les modifications futures de la politique nationale du transport de marchandises. Les principaux objectifs des autorités helvétiques sont de préserver les avantages liés à la mobilité pour toute la population, d'organiser des transports efficaces et écologiques, de combiner les modes en tenant compte de leurs avantages respectifs, d'intégrer la Suisse dans le développement de l'Europe et d'améliorer l'équilibre financier dans les transports. La Suisse a dû concéder récemment à l'Union européenne l'ouverture progressive de son réseau aux véhicules standards de transport de marchandises suite à divers accords bilatéraux. Enfin, les deux référendums de fin 1998 ont entériné le creusement de deux nouveaux tunnels de base² ferroviaires au Saint-Gothard et au Lötschberg et leur financement par un prélèvement sur le produit d'une taxe nouvelle, appelée RPLP, portant sur l'ensemble du transport routier opéré en Suisse³ qu'il soit national, international ou en transit. La mise en place, grâce essentiellement à ces nouveaux tunnels mais aussi à une amélioration de l'ensemble du réseau⁴, de services ferroviaires marchandises plus performants et le renchérissement simultané du transport routier de marchandises, causé par la RPLP, favoriseront un report modal vers le fer. La nouvelle offre ferroviaire comprendra en particulier un nouveau service d'autoroute ferroviaire à grande capacité. Le Conseil fédéral suisse a décidé, en 1994, que le trafic lourd transalpin routier doit être transféré sur le rail « jusqu'à

¹ RPLP.

² Un tunnel de base est un tunnel de faible altitude maximale. Le tunnel de base du Saint-Gothard ne devrait pas dépasser 600m et le tunnel de base du Lötschberg 900m.

³ La RPLP s'appliquera à tous les trafics routiers en Suisse, en particulier aux trafics transalpins en Suisse.

⁴ L'ensemble des compléments et ajouts futurs au réseau ferroviaire transalpin suisse est dénommé « NLFA » pour « nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes ».

concurrence du trafic de transit » : cela signifie concrètement qu'en 2005 le nombre de poids lourds franchissant les Alpes en Suisse ne devra pas au total dépasser le nombre de poids lourds dans les trafics d'importation, d'exportation et en trafic intérieur décomptés aux quatre passages alpins majeurs routiers suisses⁵ en 1999. Ces niveaux de trafics seront déterminés à partir des résultats de l'enquête qui se déroule cette année à ces points de passage. Il faut noter, en outre, que les chemins de fer suisses sont actuellement rapidement réformés : séparation des activités (fret, voyageurs, infrastructures) et ouverture progressive des réseaux des CFF⁶ aux autres compagnies ferroviaires, ce qui fait que la Suisse, bien qu'elle ne soit pas membre de l'Union européenne, applique presque intégralement la directive européenne 91-440.

Evaluation des gains de coûts pour les transporteurs

Le relèvement progressif du poids maximal des véhicules circulant sur le réseau suisse -34 tonnes en 2001, 40 tonnes en 2005- permettra à certains véhicules en contournement par l'Autriche ou la France de traverser les Alpes en Suisse, pour peu que la diminution du coût de transport par le chemin suisse soit supérieure à la taxe subie par le véhicule sur le réseau suisse. Cette taxe, de 2,5 centimes suisses par kilomètre et tonne de poids maximal autorisé, s'appliquera à tous les véhicules de plus de 3,5 tonnes de poids maximal dès 2001. Pour un véhicule standard maxicode de 40 tonnes, cette taxe s'élèvera à $2,5 \text{ ct} * 40 = 1 \text{ CHF}^7$ par kilomètre soit, pour les 260 km de traversée Bâle-Chiasso, approximativement mille francs français. Les calculs qui suivent ne tiennent pas compte des systèmes de quotas appliqués aux véhicules de plus de 28 tonnes d'ici à 2005.

Le montant de la future économie de transport par un maxicode standard, résultant de l'ouverture du réseau suisse, correspond à la différence entre le coût actuel du trajet en contournement de la Suisse et le coût fictif du trajet direct, ce dernier étant égal au coût actuel de ce trajet augmenté du montant de la future taxe de quatre francs par kilomètre perçue sur la partie du trajet effectuée en Suisse. Approximativement, c'est la différence entre le coût du chemin en contournement et le coût du chemin par la Suisse (appelée « taxe d'équilibre » dans des travaux précédents) calculée dans la situation actuelle, diminuée de quatre francs par kilomètre parcouru en Suisse. Ce n'est qu'une approximation, car, en toute rigueur, le modèle calcule les coûts généralisés correspondant aux trajets les plus courts. Or, après l'introduction de la RPLP, le parcours le plus économique passant par la Suisse dans la situation future peut être légèrement différent du trajet optimal en l'absence de cette taxe, c'est-à-dire dans la situation actuelle, en particulier sur la partie du trajet effectuée en Suisse.

Résultats

D'une façon générale, pour les trajets affectés aujourd'hui de faibles surcoûts, inférieurs à mille francs français, le passage des Alpes par la Suisse sera trop coûteux pour être intéressant. Inversement, pour les trajets dont le surcoût est supérieur à mille francs français, la traversée deviendra économique, même taxée. *Grosso modo*, les véhicules actuellement en contournement (1 457 000 au total en 1994) se répartissent presque également entre ces deux catégories : 732 000 véhicules sur des trajets de faible surcoût qui resteront en contournement, et 725 000 véhicules potentiellement intéressés par la traversée des Alpes en Suisse. Ces 725 000 véhicules représentent les trois quarts des véhicules ayant traversé les Alpes en Suisse en 1994 (985 200 véhicules) et plus d'une fois et demie les véhicules en transit en Suisse cette même année.

⁵ Saint-Gothard, San-Bernardino, Simplon, Grand-Saint-Bernard.

⁶ Chemins de fer fédéraux : compagnie ferroviaire dominante en Suisse.

⁷ Soit environ 4 francs français.

TRAFIC

La comparaison, toujours pour la même année, avec les volumes de fret ferroviaires en Suisse montre que ces 725 000 poids lourds ont transporté un peu plus de 80% du tonnage acheminé par le ferroviaire transalpin suisse (ferroviaire classique et combiné). Pour atteindre l'objectif de stabilisation des flux routiers transalpins fixé par le Conseil fédéral, le ferroviaire transalpin suisse -en particulier l'autoroute roulante et le trafic combiné classique- devra donc être capable de transporter un volume de fret au moins double des volumes actuels⁸.

Le tableau suivant indique les économies de coût de transport routier permises par l'ouverture des routes suisses aux poids lourds de 40 tonnes assurant les échanges extérieurs de l'Italie, en fonction de la région européenne d'origine ou de destination de ces échanges.

Pays	Régions	Réduction relative du coût de transport routier
France	Alsace-Lorraine	17,1%
	Franche-Comté	9,4%
	Champagne-Ardenne	5,7%
Allemagne	Bavière supérieure	1,3%
	Stuttgart	5,4%
	Franconie	3,0%
	Basse Bavière	0,9%
	Hesse	5,5%
	Ruhr	4,9%
	Allemagne du nord-ouest	3,9%
	Thuringe-Saxe	1,2%
	Allemagne du nord-est	1,5%
	Région du Lac de Constance	6,0%
Forêt-Noire	15,0%	
Iles Britanniques		5,0%
Benelux		6,5%

Les régions françaises concernées par la future diminution de coûts d'échanges avec l'Italie sont celles du nord-est. En Allemagne, les régions les plus intéressées sont celles de l'axe rhénan, en particulier au sud. Le gain relatif maximal, plus de 15%, est atteint en Alsace-Lorraine et en Forêt Noire. Les échanges routiers du Benelux et des Iles Britanniques bénéficieront d'un gain plus faible mais néanmoins sensible de respectivement 6,5% et 5%.

En valeur absolue, l'économie possible est maximale⁹ pour les trajets entre Milan et Fribourg (en Allemagne) où elle atteint 1890 francs français, ce qui correspond à 32,9% du coût du trajet par le tunnel du Mont-Blanc.

⁸ Les améliorations de l'offre ferroviaire en Suisse doivent permettre le report sur le rail du transit routier actuel ainsi que de tout nouveau trafic de transit potentiel, y compris celui créé justement par l'abandon des normes actuelles et l'introduction de la nouvelle taxe. A court terme, c'est l'autoroute roulante (ou trafic combiné accompagné) qui permettra cette amélioration ; à plus long terme c'est le trafic combiné classique (ou trafic combiné non accompagné). Le projet NLFA prévoit l'augmentation de la capacité ferroviaire transalpine suisse, de 17,8 millions de tonnes annuelles actuellement, à 69 millions de tonnes à l'achèvement de l'ensemble du projet.

⁹ Couples de régions pour lesquels en 1994 les flux d'échange ont dépassé mille véhicules.

Références

Les transports, hier, aujourd'hui, demain. Informations sur le système et la politique suisses des transports. DETEC, Service d'étude des transports. Publication SET 1/98. Berne. 1998.

Comment la Suisse joue l'Europe. La Vie du Rail. 10 mars 1999.

Notes de synthèse du SES :

- politique suisse des transports : combien de poids lourds en plus dans les vallées alpines françaises. Décembre 1996.

- transport routier transalpin et taxe routière suisse. Juillet-août 1998.

