



## **OUVERTURE DE LA SUISSE AUX POIDS LOURDS DE PLUS DE 28 TONNES ET CIRCULATION ALTERNÉE AU TUNNEL DU GOTHARD : QUEL EFFET SUR LA RÉPARTITION DU TRAFIC ALPIN ?**

*François BOUTTES\**

En moins d'un an et demi, les règles du transport de marchandises au travers des Alpes ont été modifiées deux fois : d'abord, la Suisse a ouvert progressivement son réseau routier au trafic des poids lourds de plus vingt-huit tonnes, ouverture qui s'accompagnait d'une forte augmentation des taxes, puis elle a mis en place une circulation alternée des poids lourds au tunnel du Gothard après le grave accident d'octobre 2001. Par ailleurs, parmi les nombreuses mesures ferroviaires qu'a prises la Suisse, il faut particulièrement noter le lancement d'un nouveau service d'autoroute ferroviaire en juin 2001.

Le transfert de la route au rail, la régulation des tunnels longs et la fiscalité routière sont des sujets suffisamment importants pour que le conseiller fédéral suisse aux transports et les ministres des transports des pays alpins, en présence de la Commissaire européenne chargée des transports, s'engagent le 30 novembre 2001 à Zürich dans une déclaration commune, complétant les accords entre l'Union européenne et la Suisse en matière d'orientation de la politique des transports au travers des Alpes.

Ces sujets ont également été au centre de la décision du sommet franco-italien de janvier 2001 à Turin et de la concertation sur la réouverture du tunnel du Mont-Blanc d'octobre 2001 : l'accent y a été particulièrement mis sur l'amélioration des systèmes de sécurité des tunnels du Fréjus et de Tende, l'expérimentation d'une autoroute ferroviaire passant par le tunnel du Mont-Cenis, fin 2002, et la signature d'un accord pour la réalisation de la nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin.

### **Situation avant le 1<sup>er</sup> janvier 2001**

Le massif alpin se situe au centre de l'Europe et constitue donc un obstacle important pour le développement des échanges commerciaux entre l'Italie (et le sud de la Suisse) et le reste de l'Europe.

On peut schématiser les transports transalpins par quatre axes commerciaux importants :

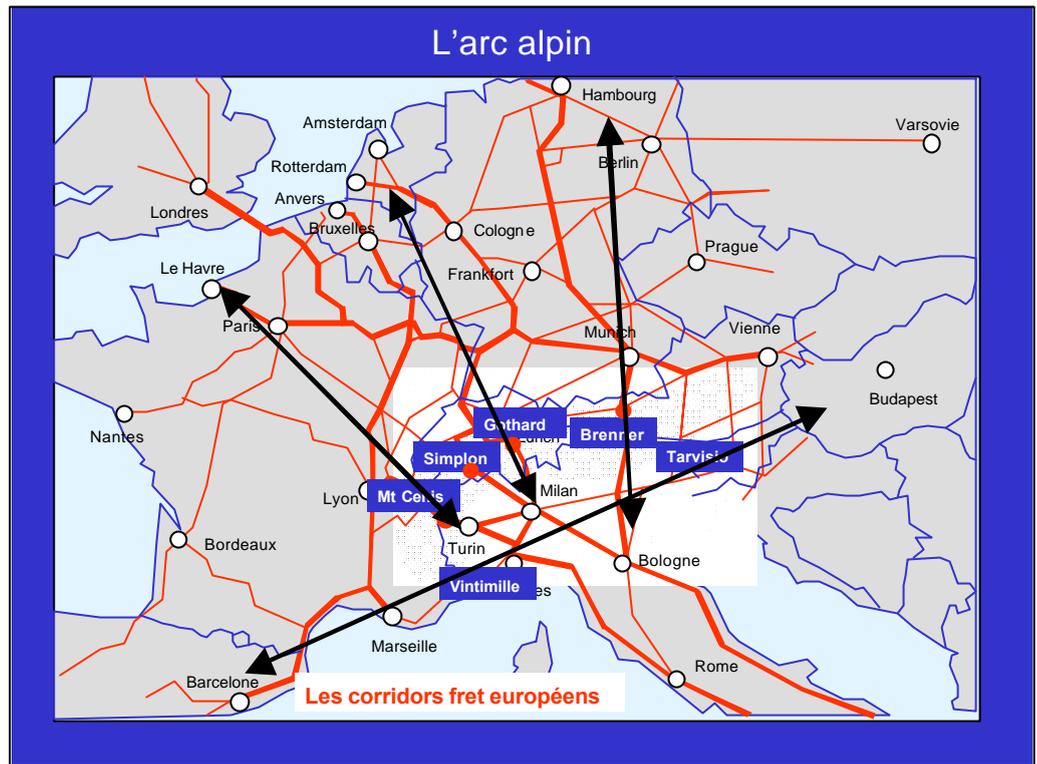
- Barcelone-Marseille-Vintimille-Gênes-Milan ;
- Londres-Paris-Lyon-Mont-Cenis/Fréjus/Mont-Blanc-Turin-Milan ;
- Rotterdam/Anvers-vallée du Rhin-Gothard/Simplon-Milan ;
- Hambourg-Munich-Brenner-Vérone-Milan (ou Bologne).

A l'exception du premier axe, les trois autres sont relativement voisins.



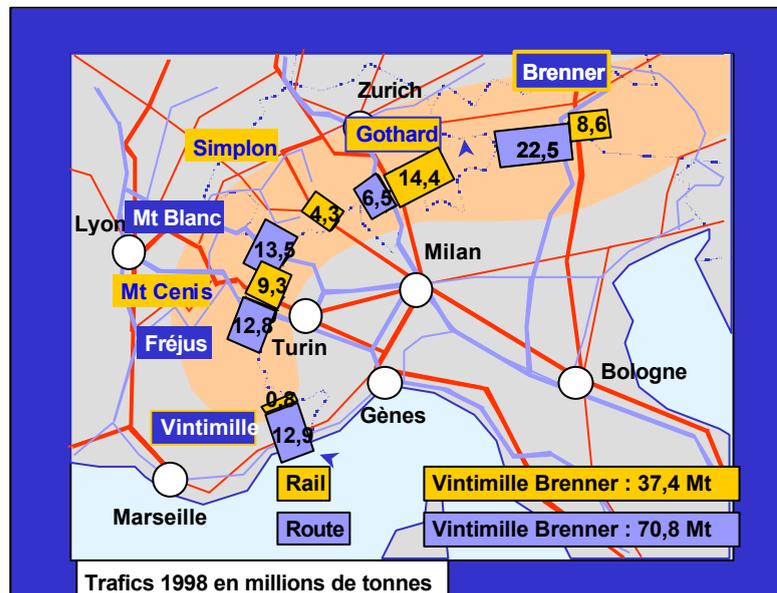
# MARCHANDISES

Figure 1 : les grands axes d'échanges commerciaux au travers des Alpes.



Les tunnels suisses (Gothard-Lötschberg) sont au centre de ce dispositif et constituent les passages naturels au flux le plus important. Avant le 1<sup>er</sup> janvier 2001, la Suisse refusait le passage des camions de plus de 28 tonnes et interdisait la circulation de nuit des camions. Les analyses qu'a réalisées le SES des enquêtes « origines-destinations » de 1994 et de 1999 ont montré que cette politique a détourné une partie des trafics de marchandises vers les tunnels routiers français et le col routier du Brenner. Par contre, la faiblesse de la redevance sur les poids lourds en Suisse attirait des camions faiblement chargés. On constate également qu'en 1999 le tunnel ferroviaire du Mont-Cenis servait aux échanges entre l'Italie du nord et la Belgique. Il semblerait qu'une partie de ce trafic ferroviaire soit repassée en Suisse en 2000.

Figure 2 : les tonnages par passages avant l'accident du Mont-Blanc et la mise en œuvre de la politique suisse.



## MARCHANDISES

### **Politique suisse des transports et UE**

La Suisse a comme objectif constitutionnel, depuis 1994, le transfert du transport des marchandises de la route au rail. Elle est aussi dépendante pour ses approvisionnements des ports de l'Union européenne et cherche à accéder aux avantages du marché européen. C'est pourquoi elle a négocié, puis accepté après référendum en octobre 1999, des accords avec l'Union européenne et les a mis en application dans le domaine des transports dès le 1<sup>er</sup> janvier 2001.

### **1<sup>er</sup> janvier 2001 : ouverture de la Suisse aux camions de plus de 34 tonnes et nouvelle redevance**

Les accords entre l'Union européenne et la Suisse prévoient :

- un passage, contingenté jusqu'en 2005, des camions de plus de 34 tonnes et la libre circulation des camions de tonnage inférieur ;
- un contingentement jusqu'en 2005 des transits des camions peu chargés ;
- l'augmentation (multiplication par six) de la redevance sur les poids lourds en la rendant proportionnelle au kilométrage, au poids et à la performance environnementale ;
- la mise en place de mesures favorisant le développement du transport ferroviaire avec notamment l'ouverture d'une autoroute ferroviaire en 2002 à grand gabarit et la construction de deux nouvelles lignes ferroviaires au travers des Alpes (tunnels de base du Lötschberg et du Gothard).

### **24 octobre 2001, accident au tunnel du Gothard**

Le tunnel routier du Gothard est fermé suite à une collision entre deux poids lourds et a rouvert fin décembre 2001 avec la mise en place d'un système de régulation comportant notamment des interdistances obligatoires entre véhicules et une circulation des poids lourds en alternat. Ce système a comme effet de limiter le nombre de poids lourds qui peuvent utiliser cette infrastructure.

### **Comptage et mesure du poids du trafic en Suisse**

L'administration suisse a mis en place un suivi mensuel public de sa politique (voir les adresses internet utiles à la fin de l'article) permettant d'avoir une mesure des impacts de sa politique.

Il est constitué d'un comptage aux principaux passages routiers (Gothard et San Bernardino) et ferroviaires (autoroutes ferroviaires, transports combinés non accompagnés et transports par wagons classiques), qu'on peut comparer aux trafics des passages routiers français et autrichiens voisins ainsi que ceux de l'autoroute ferroviaire autrichienne. A cela s'ajoutent le décompte des contingents utilisés et la mesure dynamique des poids des véhicules passant par le tunnel du Gothard.

Pour compléter les données suisses, on dispose également du décompte des autorisations françaises de circulation en Suisse (source : direction régionale de l'équipement d'Île-de-France).

### **2001 : utilisation des autorisations faible mais croissance forte du trafic**

En 2001, avant l'accident du tunnel du Gothard, les contingents de véhicules de 34 tonnes et plus ont été peu utilisés, y compris en France. Moins de la moitié du contingent a été utilisé sur l'année entière (à peine un tiers du contingent français employé). Par contre, les autorisations de véhicules peu chargés ont été un peu plus employées (deux tiers de l'ensemble du contingent, plus de 90 % pour le contingent français).

Avant l'accident, par rapport à l'année antérieure, le nombre de poids lourds de longueur supérieure à 12,5 mètres (tunnels du Gothard et du San Bernardino) a augmenté de 12 % et le poids moyen des véhicules de plus de 3,5 tonnes, de 8 % (tunnel du Gothard).

Après l'accident, les reports se sont essentiellement faits sur le tunnel du San Bernardino (à l'est du Gothard).

## MARCHANDISES

### **Début 2002 : utilisation des autorisations modérée et trafic plafonné**

Début 2002, l'utilisation des contingents de plus de 34 tonnes est légèrement plus forte qu'en 2001 mais reste modérée, y compris pour le contingent français. Par contre, il y a plus de tension sur les véhicules peu chargés (un tiers des contingents déjà employés en mai) notamment pour le contingent français (presque la moitié du contingent employé). Le poids moyen des véhicules de plus de 3,5 tonnes évolue peu par rapport au deuxième trimestre 2001.

Il faut noter qu'à la réouverture du tunnel du Gothard, fin décembre 2001, le système de régulation (alternat, interdistance, vitesse limite) a limité le trafic journalier à environ 3 500 poids lourds par jour alors que le trafic en 2001, avant l'accident, était de l'ordre de 4 500 poids lourds par jour.

Tableaux 1 et 2 : l'utilisation des contingents de poids lourds en 2001 et début 2002

Année 2001	Union européenne	Import-Export suisse	Intérieur suisse
Quota 40 tonnes	300 000	150 000	150 000
Util. Quota 40 tonnes	44%	56%	70%
Quota transport à vide	220 000	22 000	
Util. Transport à vide	67%	30%	

Janvier-mai 2002	Union européenne	Import-Export suisse	Intérieur suisse
Util. Quota 40 tonnes	25%	29%	41%
Util. Transport à vide	33%	10%	

(quotas inchangés entre 2001 et 2002)

### **Montant de la nouvelle redevance**

En 2000, le forfait payé pour un poids lourd traversant la Suisse était de 40 francs suisses (soit environ 27 € au cours actuel du franc suisse, qui vaut environ 0,68 €). En 2001, un camion de type euro I, pesant 40 tonnes, paie pour la traversée (300 km) 210 francs suisses (environ 143 €). En 2008, cette redevance devrait passer à 300 francs suisses (environ 225 €, au cours actuel).

A titre de comparaison, le passage aux tunnels français coûte environ 340 € aller-retour, soit 170 € par passage hors abonnement (avec un rabais maximum de 16 % en cas d'abonnement). A cela s'ajoute le prix de 300 kilomètres d'autoroutes (par exemple, de Chalon-sur-Saône au Tunnel du Fréjus), de l'ordre de 55 € hors abonnement. Par ailleurs, la traversée de l'Autriche par l'autoroute du Brenner coûte, dans son parcours complet, en moyenne 101 € auxquels s'ajoute l'eurovignette.

### **Utilisation de la nouvelle redevance**

Le montant total de la nouvelle redevance en 2001 s'est élevé à environ 480 millions d'euros sachant que les poids lourds paient sur l'ensemble du réseau suisse. Cette redevance est affectée pour deux tiers à la construction des nouvelles lignes ferroviaires suisses et pour un tiers à l'amélioration des infrastructures de transports des cantons.

### **La nouvelle « route roulante » suisse**

Depuis juin 2001, entre Fribourg et Novare, un nouveau service (ralpin) passe par les tunnels du Lötschberg et du Simplon avec les caractéristiques suivantes :

- sept départs journaliers pour chacune des destinations ;
- jusqu'à 4 mètres de hauteur latérale pour les camions avec 2,5 mètres de large ;
- poids maximum jusqu'à 44 tonnes ;
- un prix entre 380 € le jour et 505 € la nuit pour un camion de 44 tonnes.

L'État suisse a apporté, en 2001, une aide à l'exploitation moyenne de l'ordre de 280 € par camion. La montée en puissance du service a été rapide puisqu'en juillet 2001, 2 864 camions par mois passaient déjà (75 % de la capacité de l'époque). En mai 2002, 4 013 camions par mois ont choisi de passer par l'autoroute ferroviaire. La capacité de cette autoroute devrait atteindre 310 000 poids lourds par an à l'ouverture du nouveau tunnel du Lötschberg.

## MARCHANDISES

### Évolution du transport combiné non accompagné. Transfert route/rail : mythe ou réalité ?

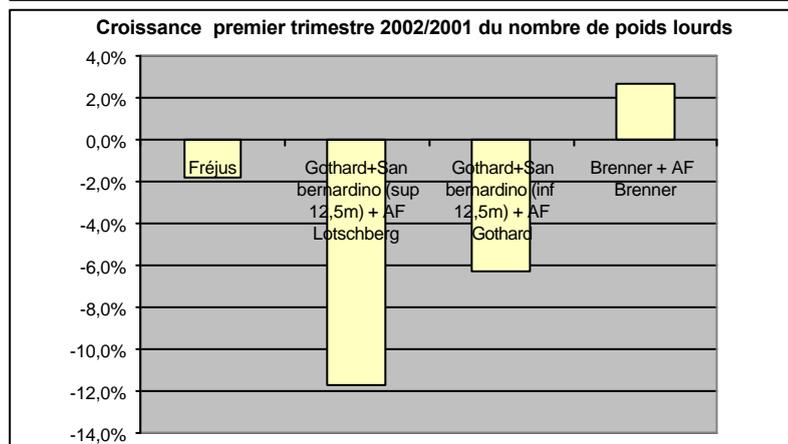
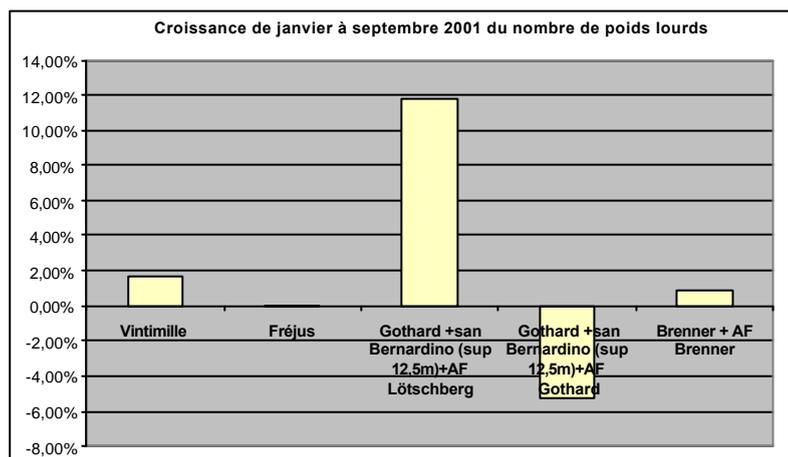
L'État suisse fixe un objectif d'envois non accompagnés aux opérateurs de chemins de fer. En contrepartie, il apporte en moyenne une aide à l'exploitation de 100 € par envoi. Début 2001, la croissance était forte (de l'ordre de 5 % par rapport à l'année précédente). Après l'accident du Gothard, le trafic non accompagné a diminué de l'ordre de 5 % par rapport à l'année précédente. Pour interpréter ces tendances, il faut cependant tenir compte de la concurrence avec les réseaux ferroviaires français (en nette diminution) et autrichiens (en augmentation). D'où la nécessité de réaliser une « enquête chargeurs » pour en savoir plus. Notons que le trafic non accompagné a moins subi l'effet de la conjoncture que le trafic par wagon qui chute énormément au premier trimestre 2002.

### Effets sur le trafic au tunnel du Fréjus

Avant l'accident du tunnel du Gothard, le trafic au tunnel routier du Fréjus avait stagné entre 2001 et 2000. Après l'accident, la tendance précédemment observée se poursuit. Après la réouverture du tunnel du Gothard avec la régulation, on note une légère diminution.

### Effets sur le trafic autrichien

Avant l'accident du Gothard, le trafic au col du Brenner diminuait légèrement, compensé par l'augmentation du trafic de l'autoroute ferroviaire autrichienne. Après l'accident, une partie du trafic se retrouve sur les passages autrichiens. Après la réouverture du tunnel du Gothard avec la régulation, le trafic au col du Brenner et sur l'autoroute ferroviaire autrichienne est en augmentation par rapport à l'année précédente.



### Transferts vers la Suisse ou en sens inverse ?

On observe bien, en valeur relative par rapport à l'ensemble du trafic routier, une augmentation du trafic routier suisse après l'ouverture de la Suisse, puis l'inverse après l'accident du Gothard et la nouvelle régulation des tunnels suisses. Il n'est toutefois pas possible, avec les instruments actuels, de conclure sur le montant

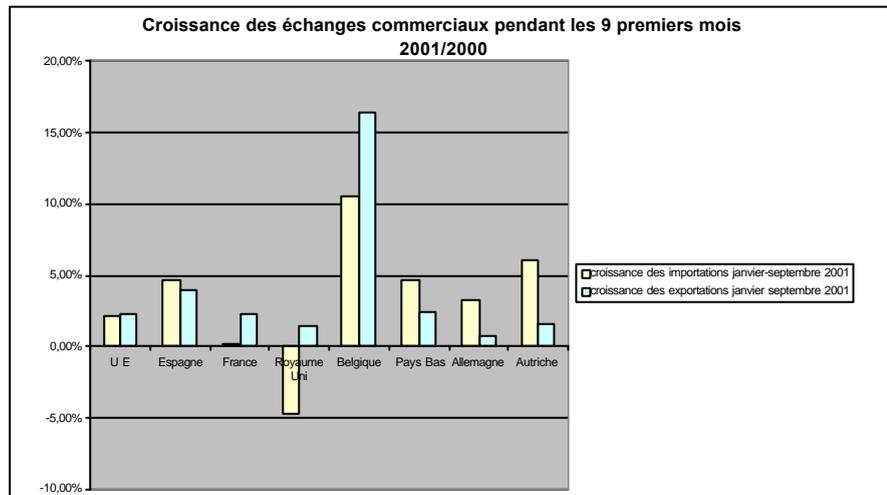
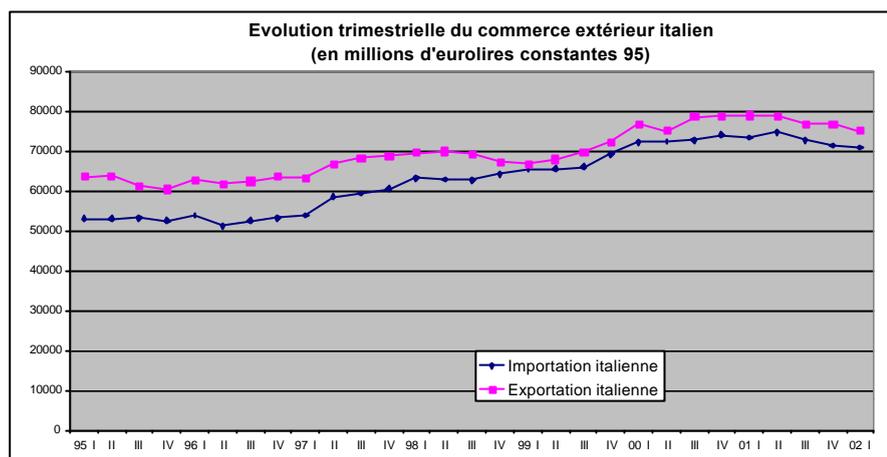


## MARCHANDISES

exact des transferts. En effet, les contingents ne tiennent pas compte des véhicules de 28 à 34 tonnes, qui sont nombreux, et les comptages mélangent trafic national et international. Il faudrait donc disposer d'informations sur les origines/destinations et donc réaliser une nouvelle enquête.

### Rôle de la conjoncture économique

A partir du deuxième trimestre 2001, les échanges commerciaux italiens avec l'Europe s'essoufflent puis diminuent. Du coup, l'effet « bouchon » de la fermeture puis de l'alternat du Gothard est encore faiblement ressenti, d'où la « non visibilité » d'un transfert vers le rail ou les passages routiers voisins de la Suisse. Enfin, la conjoncture des échanges des régions du nord de l'Italie avec les pays européens est très variable, activant préférentiellement un axe commercial au travers des Alpes. Cette dernière remarque renforce la nécessité déjà évoquée d'une analyse fine des origines/destinations.



### Conclusion

La Suisse met en œuvre une nouvelle politique depuis 2001. Celle-ci nous éclaire concernant le fonctionnement de l'augmentation de la fiscalité et de la mise en place de nouveaux systèmes de régulations. Par contre, la conséquence de cette politique ne peut aujourd'hui être analysée que qualitativement, compte tenu des remarques précédentes, notamment en ce qui concerne le retour vers la Suisse de son trafic « naturel » et l'effet inverse lié à la régulation des tunnels suisses.

#### Sites Internet utiles :

Base de données Alpinfo : [www.aren.admin.ch/are/de/verkehr/alpinfo/index.html](http://www.aren.admin.ch/are/de/verkehr/alpinfo/index.html)

Base de données mensuelles de l'Office du Développement Territorial : [www.aren.admin.ch/are/de/verkehr/monatsinfo/index.html](http://www.aren.admin.ch/are/de/verkehr/monatsinfo/index.html)

Comptages et mesure du poids de PL au Gothard : [www.verkehrsdaten.ch/f/home.html](http://www.verkehrsdaten.ch/f/home.html)