

**PNR 41 Transport et environnement**

**S t r a t e g i e s   p o l i t i q u e s   p o u r  
l a   p r o m o t i o n   d u   t r a n s p o r t  
c o m b i n é**

**Markus Maibach, Christoph Schreyer, Matthias Lebküchner**

11.99./ 463.10



**INFRAS**

Gerechtigkeitsgasse 20, Postfach, CH-8039 Zürich, Tel. +41 1 205 95 95, Fax +41 1 205 95 99, E-Mail [zuerich@infras.ch](mailto:zuerich@infras.ch)  
Mühlemattstrasse 45, CH-3007 Bern, Tel. +41 31 370 19 19, Fax +41 31 370 19 10, E-Mail [bern@infras.ch](mailto:bern@infras.ch)

**Zertifiziert nach ISO 9001/14001**

## Résumé

Cette partie du projet de recherches "Chaînes de transport multimodales" analyse les diverses possibilités de promotion du trafic combiné au niveau international et national. Dans le cadre des mesures d'accompagnement à l'accord bilatéral sur le trafic terrestre conclu entre la Suisse et l'U.E., ce sujet est d'une grande actualité politique principalement au niveau du transit alpin. Par suite de ses diverses implications, l'encouragement du trafic combiné s'avère plus complexe que dans d'autres segments de trafic, puisqu'un grand nombre d'acteurs (marché ferroviaire, marché d'expédition) et divers composants techniques (systèmes de transbordement entre moyens de transport) doivent être pris en considération pour ce faire. Si l'on observe les mesures actuelles d'encouragement prises au niveau de l'U.E. et dans les divers pays, les subventions pour les infrastructures et les projets pilotes ainsi que les allègements fiscaux pour l'aménagement routier amont et aval occupent une position de premier plan. Ces politiques d'encouragement doivent être considérées à la lumière des développements de la réforme du rail, qui, suite à l'ouverture des marchés ferroviaires, ne manquera pas d'accroître la concurrence entre les opérateurs du trafic combiné et les sociétés de chemin de fer elles-mêmes.

Il convient d'accorder un rôle central à la transposition judicieuse de la concurrence sur le rail par un accès au réseau libre de toute discrimination. Une pression de concurrence accrue permet la réalisation de potentiels de productivité inutilisés et surtout l'accroissement de la qualité de l'offre. Pour pouvoir parvenir à court terme à un décentrage du trafic vers le rail, il est toutefois indispensable de parvenir à des baisses tarifaires au moyen de subventions. Les potentiels d'optimisation ainsi mis en évidence par des améliorations de l'infrastructure transalpine et l'optimisation de la chaîne de transport ne deviendront efficaces qu'à moyen et long terme. La condition fondamentale à tout décentrage durable du trafic consiste en la prise en charge interne au niveau international de coûts externes, ainsi que la mise en pratique conséquente des prescriptions sociales et des limitations de vitesse et de tonnage sur le transport routier poids lourd.

Etant donné que la Suisse a déjà compensé les conditions de concurrence entre la route et le rail par la redevance sur les poids lourds liée aux prestations, il s'agit à présent d'introduire, au niveau européen également, une telle redevance KM.

L'amélioration des critères temporels de qualité et d'efficacité du trafic combiné semble au moins aussi importante que la réduction des coûts qui pourra être obtenue. Il convient d'accorder un rôle central à l'accroissement de la fiabilité. La souplesse des horaires d'ouverture des terminaux de chargement y contribuera également.

Le train de mesures optimal visant à assurer la promotion des trafics combinés doit combiner entre eux les éléments centraux des divers projets. La complexité de la chaîne de transport demande une stratégie différenciée. Le plan de marche d'un trafic combiné capable de faire face aux exigences du futur peut ainsi être esquissé comme suit: maintenir à court terme les trafics existants au sein du trafic combiné au moyen de subventions, optimiser à moyen terme l'organisation des chaînes de transport de façon à permettre aux transports s'effectuant en trafic combiné de faire bonne figure face à leurs concurrents routiers sur le plan du coût, de la durée de transport et surtout de la fiabilité. L'extension de l'infrastructure transalpine et les mesures d'optimisation des techniques de transbordement sur trafic combiné poursuivent le même but, mais seulement à moyen et long terme. Parallèlement à cela, l'harmonisation des conditions de concurrence au moyen de mesures tarifaires et l'indispensable mise en pratique de la libéralisation dans le secteur ferroviaire, ainsi que l'application uniforme et conséquente des réglementations juridiques dans le transport des marchandises par route créeront les conditions favorables au décentrage nécessaire d'une grande partie du trafic.

Il devrait même être également possible à long terme de supprimer les subventions pour le trafic combiné, car entre autres raisons, elles perdront leur légitimité lors de l'harmonisation des conditions cadre. L'accroissement de trafic ainsi obtenu devrait alors être en mesure de couvrir tout au moins partiellement les frais fixes importants de l'infrastructure mise en place.