

**XXIIIe CONGRÈS MONDIAL DE LA ROUTE
PARIS 2007**

SUISSE (CH) – RAPPORT NATIONAL

SÉANCE D'ORIENTATION STRATÉGIQUE TS2

**DEVELOPPEMENT DURABLE
ET MONDIALISATION : LES ROUTES MAILLON
DE LA CHAÎNE DES TRANSPORTS**

Rahel GALLIKER
Office fédéral des routes
www.astra.admin.ch

GESTION DU TRAFIC SUR L'AXE NORD-SUD

1. INTRODUCTION

La gestion du trafic sur le corridor nord-sud traversant la Suisse est un des défis majeurs de ce début de 21^e siècle. Les objectifs de protection des Alpes contre les nuisances dues au trafic et l'amélioration de la sécurité dans les points particulièrement dangereux que représentent les longs tunnels ont conduit à un ensemble de mesures visant en priorité le trafic des marchandises.

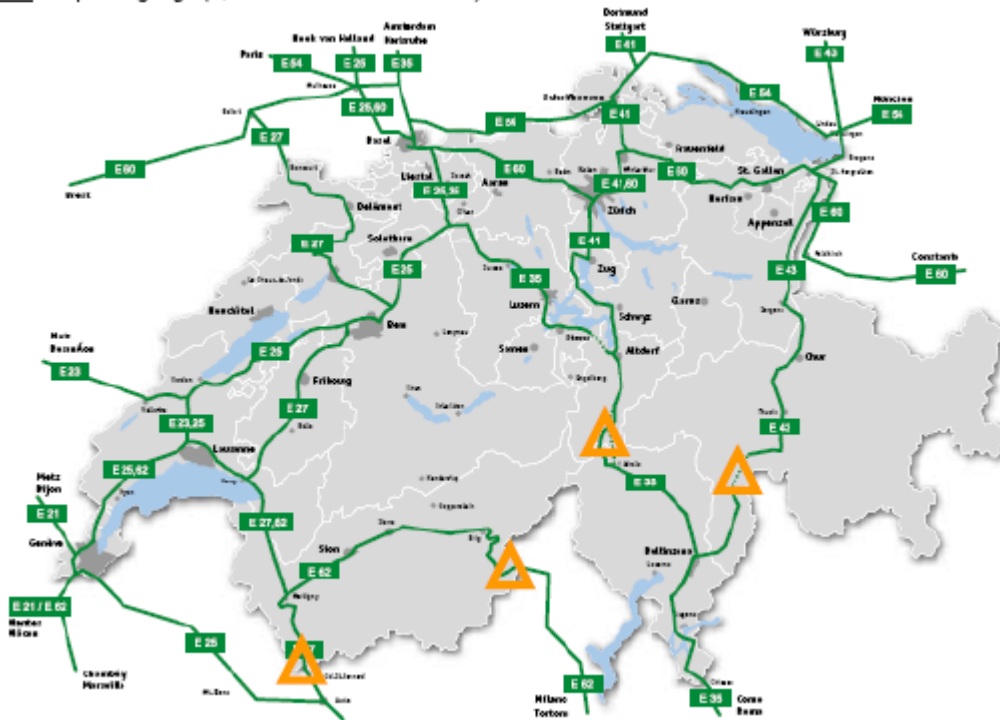
Ces mesures concernent tout d'abord la route – et en particulier les tunnels routiers à travers les Alpes au Gothard et au San Bernardino. Une gestion volontariste du trafic vise à limiter le nombre de poids lourds empruntant les tunnels, ce qui permet de mieux garantir la sécurité des usagers. Cette politique est complétée par une politique de transfert du trafic de marchandises de la route au rail. Pour ce faire, des investissements très importants sont consentis pour améliorer la compétitivité du rail dans la traversée des Alpes, par la construction de deux très importants tunnels ferroviaires de base.

2. ROUTES

2.1. Transversales principales

Au niveau routier, il existe en Suisse quatre transversales principales à travers les Alpes :

- le tunnel du Grand St-Bernard, entre la Suisse (canton du Valais) et l'Italie
- le col du Simplon qui relie également la Suisse (canton du Valais) avec l'Italie
- le tunnel routier du Gothard entre les cantons d'Uri et du Tessin
- le tunnel du San Bernardino dans le canton des Grisons.



En 2005, 1,2 million de véhicules lourds de marchandises ont utilisé ces transversales alpines au-dessus, respectivement à travers, les Alpes.

Au 1er semestre 2006, ces quatre transversales à travers les Alpes ont été utilisées par environ 600 000 véhicules lourds de marchandises.

2.2. Système de dosage au tunnel routier du Gothard – compte-goutte

A la suite de l'incendie du 24 octobre 2001 dans le tunnel routier du Gothard, le tunnel est resté fermé jusqu'au 21 décembre 2001. Le trafic lourd a ensuite été géré en régime alterné jusqu'à la mise en service, le 30 septembre 2002, du système de dosage appelé compte-goutte. Depuis la mise en service du compte-goutte, un maximum de 1000 unités-véhicules sont admises par heure et direction à travers le tunnel routier du Gothard ; un poids lourd représente dans ces chiffres trois unités-véhicules. Avec le système du compte-goutte, les poids lourds sont dosés « goutte à goutte » aux deux portails du tunnel et envoyés dans le tunnel routier du Gothard. Le nombre de poids lourds qui passent le tunnel dépend du nombre de voitures. Il se situe entre 60 et 150 poids lourds par heure et direction. Depuis la mise en service du système de compte-goutte, le trafic a augmenté en fluidité et en sécurité. Ainsi, le système compte-goutte permet une réduction des risques d'accidents par une limitation du nombre de croisement entre poids lourds dans le tunnel.

Quand les installations de dosage pour le compte-goutte aux portails du tunnel sont saturées, le trafic lourd est principalement retenu sur des zones de stockage. Seul le trafic appelé Trafic-S peut dépasser ces zones de stockage. Ce trafic doit cependant respecter le dosage du compte-goutte avant le tunnel.

- « Trafic-S » : ont droit à cette dénomination les courses à travers les Alpes – et non les frontières – qui ont leur origine et destination dans les cantons adjacents et qui sont d'une importance particulière pour l'économie du sud de la Suisse.

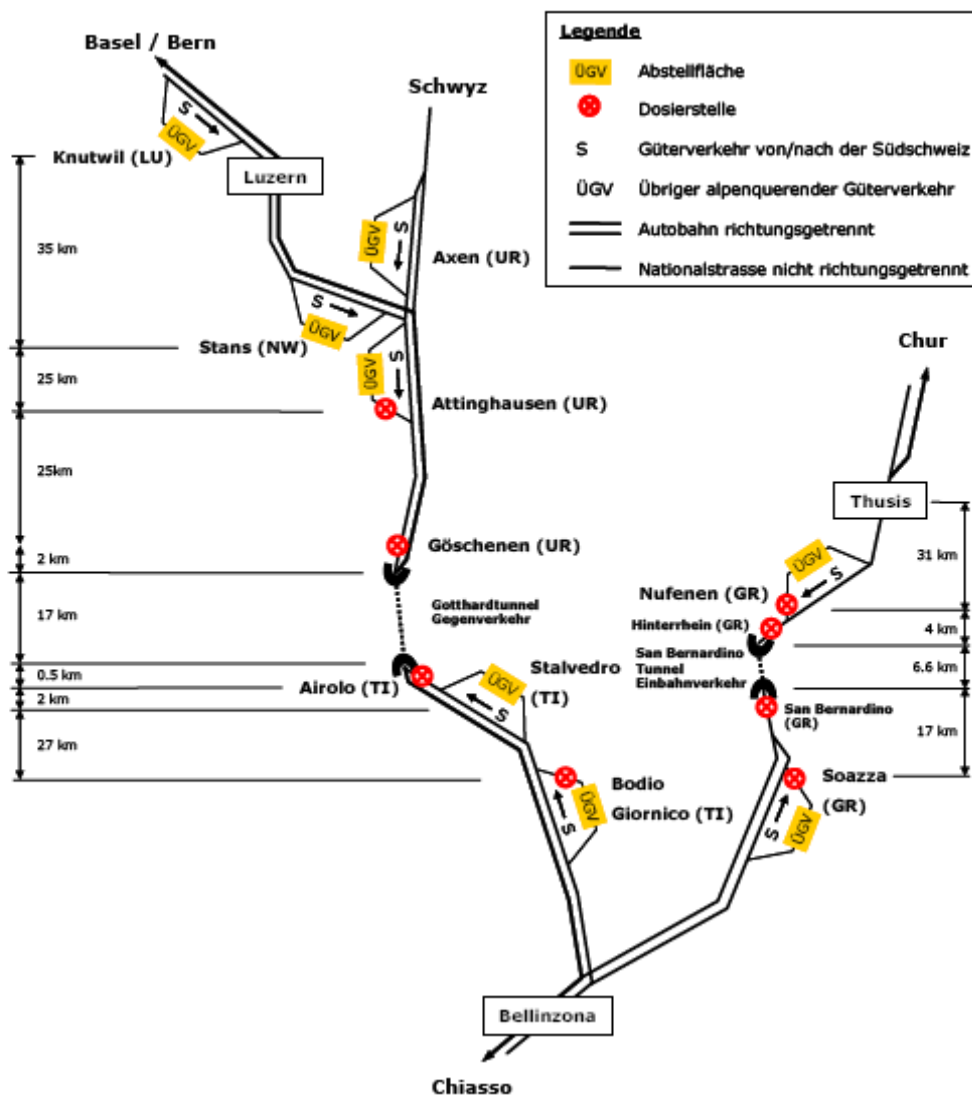
S'il apparaît, par exemple en raison d'une saturation des zones de stockage, que le trafic lourd ne pourra être admis à travers le tunnel routier du Gothard avant l'interdiction de nuit de 22h00, les autorités responsables peuvent décréter la phase dénommée « Phase rouge ».

- « Phase rouge » : le trafic lourd de transit est averti aux postes frontières correspondants – par voies orale ou écrite – que la Suisse ne peut pas être traversée, pendant un temps déterminé, par l'A2 (Lucerne–Gothard–Chiasso) ou par l'A13 (Coire–Bellinzona). Le trafic lourd qui se trouve déjà en Suisse ainsi que le trafic lourd intérieur ne sont pas touchés par la « Phase rouge ».

2.3. Système de dosage au tunnel du San Bernardino – principe du trafic alterné

Au tunnel du San Bernardino, le principe du trafic alterné est appliqué pour le trafic lourd. Il n'y a ainsi plus de manœuvre de croisement de poids lourds dans le tunnel. Le système de dosage signifie que le trafic lourd au portail sud du tunnel est arrêté quand le trafic lourd traverse du nord vers le sud et inversement.

Graphik: Dosiersysteme beim Gotthardstrassen- und beim San Bernardinotunnel (Quelle: www.astra.admin.ch)



2.4. Bourse du transit alpin

Actuellement, un système appelé bourse du transit alpin est introduit et testé. Il s'agit d'un instrument de gestion de la capacité routière réduite à travers les Alpes ou d'une gestion du nombre des courses à travers les Alpes à l'aide des mécanismes du marché. Il existe deux modèles de base :

- « La gestion des sillons » est un système volontaire de droits de passage commercialisables qui donne droit à utiliser un sillon à un moment donné. En permettant que les réservations soient achetées au prix du marché, cette variante accélère l'écoulement des transports urgents lors de surcharge de trafic. Les véhicules sans réservation devront attendre plus longtemps.
- « Plafonnement et commerce » constitue un système obligatoire de droits de transit alpin commercialisables. Ce système permet de gérer efficacement sur le plan macro-économique la limitation des passages des camions sur les routes traversant les Alpes. Les droits de passage sont soit octroyés gratuitement, soit vendus à un prix fixe, soit mis aux enchères. Après la première attribution, ils peuvent être commercialisés librement.

3. LA POLITIQUE DE TRANSFERT DU TRAFIC

3.1. But du transfert

Le transfert de la route au rail d'un maximum du trafic lourd de marchandises à travers les Alpes est l'un des objectifs principaux de la politique suisse des transports. Les instruments en sont la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP), la modernisation de l'infrastructure ferroviaire (NLFA) et l'augmentation de la compétitivité des chemins de fer par la réforme du rail. Pour renforcer et accélérer le processus de transfert, la loi fédérale visant à transférer le trafic de marchandises à travers les Alpes, appelée loi sur le transfert du trafic, est entrée en vigueur le 1er janvier 2001. Dans l'article 1er de cette loi, les objectifs du transfert sont formulés de la manière suivante :

Article 1 Loi sur le transfert du trafic :

¹ *Afin de protéger la zone alpine, la Confédération s'emploie, en collaboration avec les cantons, les chemins de fer et ses partenaires européens, à transférer progressivement sur le rail le trafic lourd de marchandises à travers les Alpes.*

² *Un objectif de l'ordre de 650 000 courses annuelles s'applique au trafic lourd de marchandises à travers les Alpes restant sur les routes de transit de la région alpine; il doit être atteint le plus rapidement possible, au plus tard deux ans après l'ouverture du tunnel de base du Lötschberg.*

³ *Si l'objectif décrit aux al. 1 et 2 semble compromis, le Conseil fédéral fixe les étapes intermédiaires du transfert et prend les mesures nécessaires ou les propose à l'Assemblée fédérale. En cas de nécessité, il propose des mesures supplémentaires dans le cadre du message relatif à une loi d'exécution de l'art. 84 de la constitution fédérale.*

3.2. Mesures d'accompagnement

Les instruments suivants ont été introduits comme mesures d'accompagnement pour l'atteinte des objectifs de transfert du trafic :

- application conséquente des prescriptions de trafic pour le trafic lourd de marchandises sur la route,

- amélioration des conditions cadres pour le transport des marchandises par rail et amélioration de la productivité des chemins de fer.

Pour le financement des mesures d'accompagnement (indemnités et diminution des prix du sillon), les moyens financiers à disposition sont de 2,83 milliards de francs pour la période 2000–2010.

4. LE RAIL

4.1. Traversées principales

Du côté du rail, il existe en Suisse deux traversées principales à travers les Alpes. Ce sont :

- le tunnel de base du Gothard qui relie le canton d'Uri au canton du Tessin
- le tunnel ferroviaire du Lötschberg qui relie le canton de Berne au canton du Valais et le tunnel ferroviaire du Simplon qui relie la Suisse (canton du Valais) avec l'Italie.

4.2. Trafic combiné

En plus du chargement traditionnel des voitures, le trafic de marchandises par rail est favorisé dans le cadre de ce que l'on appelle le trafic combiné. Ici, les éléments routiers comme les remorques à conteneur, les semi-remorques et les camions sont chargés sur le rail pour les longues distances. La distribution de détail s'effectue ensuite par la route.

1. Container/Wechselaufbauten (unbegleiteter kombinierter Verkehr)



2. Sattelaufleger (unbegleiteter kombinierter Verkehr)



3. Begleiteter kombinierter Verkehr (Rollende Landstrasse)

