



OFT centre de compétences Données du transport de marchandises

Transport transalpin de marchandises en Suisse

Indices 2015 et interprétation de l'évolution

Etabli dans le cadre de l'organisation de projet Suivi des mesures d'accompagnement – SMA

mars 2016



Photo : © AlpTransit Gotthard SA

Table des matières

1 Evolution du trafic transalpin	3
1.1 <i>Trafic 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 transalpin de marchandises</i>	6
1.4 <i>Trafic total et répartition modale</i>	7
2 Suivi environnemental (pollution atmosphérique)	10
Taux d'utilisation des capacités en matière de fret ferroviaire	13
Suivi de la qualité	16

1 Evolution du trafic transalpin

Aperçu

Nombre (en milliers) Véhicules marchandises lourds	2015				2014	2015	
	1 ^{er} semestre		2 ^e semestre				
	Total	(+/-)	Total	(+/-)	Total	Total	(+/-)
CH (total)	516	-1.7%	494	-2.7%	1 033	1 010	-2.2%
Saint-Gothard	381	-2.3%	349	-5.4%	758	730	-3.8%
San Bernardino	76	+3.2%	81	+4.6%	151	157	+3.9%
Simplon	38	+1.3%	45	+13.4%	77	83	+7.5%
Grand-Saint-Bernard	21	-12.4%	19	-13.4%	45	40	-12.9%
Total CH (trains-routiers, semi-Brenner (trains routiers, semi-rem.))	454	-5.5%	444	-3.6%	940	897	-4.5%
	970	+3.7%	961	+4.3%	1 858	1 932	+4.0%

Par type de transport (chiffres en milliers de tonnes nettes)	2015				2014	2015	
	1 ^{er} semestre		2 ^e semestre				
	Total	(+/-)	Total	(+/-)	Total	Total	(+/-)
Total CH route et rail	19 832	+0.3 %	19 130	+2.0 %	38 516	38 962	+1.2 %
Route CH	6 103	-3.9 %	5 920	-2.9 %	12 447	12 023	-3.4 %
Rail CH	13 728	+2.4 %	13 211	+4.4 %	26 069	26 939	+3.3 %
TWC Saint-Gothard	2 963	+5.0 %	2 659	-1.8 %	5 528	5 622	+1.7 %
TWC Simplon	1 048	+13.3 %	1 230	+33.4 %	1 848	2 278	+23.3 %
TWC total	4 011	+7.1 %	3 889	+7.2 %	7 376	7 900	+7.1 %
TCNA Saint-Gothard	5 143	+1.4 %	4 332	-10.2 %	9 895	9 475	-4.2 %
TCNA Simplon	3 623	+0.4 %	4 055	+22.8 %	6 911	7 678	+11.1 %
TCNA total	8 766	+1.0 %	8 387	+3.2 %	16 806	17 153	+2.1 %
CR Saint-Gothard	83	-9.8 %	71	-18.9 %	179	154	-14.3 %
CR Simplon	868	-2.9 %	864	+6.0 %	1 709	1 732	+1.4 %
CR total	951	-3.5 %	935	+3.6 %	1 888	1 886	-0.1 %

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 camions à travers les Alpes suisses et volume de transport transalpin sur la route et sur le rail en 2015, en comparaison avec l'année précédente.

1.1 Trafic routier de marchandises

- Sur l'ensemble de l'année 2015, le nombre de courses de camions à travers les Alpes a poursuivi son recul par rapport à 2014. Il s'est établi désormais à 1,01 million de courses, soit 22 000 de moins que l'année précédente (-2,2 %). Ainsi, le niveau des courses est à peu près équivalent à celui constaté il y a 20 ans, dernière fois où l'on avait enregistré aussi peu de courses de camions à travers les Alpes. Au total, le nombre de courses constatées en 2015 est inférieur de plus d'un quart (-28,1 %) à celui de l'année 2000 (année de référence) mais il reste supérieur de 360 000 unités à celui de la valeur cible de 650 000 courses à atteindre d'ici à 2018, comme le fixe la loi sur le transfert du trafic marchandises.
- Au second semestre 2015, le nombre de poids lourds traversant les Alpes par la Suisse a reculé de 2,7 % par rapport au second semestre de l'année précédente pour atteindre 494 000 courses, soit 14 000 véhicules de moins qu'au second semestre 2014.
- Au second semestre 2015, le trafic routier de marchandises n'a été affecté que par un faible nombre d'événements météorologiques.
- La poursuite de la baisse du fret routier transalpin s'explique notamment par le fait que la route n'a pas profité du redressement conjoncturel constaté en Italie en 2015 (voir figure 1 page 7). Simultanément, l'augmentation des volumes de fret acheminés par le chemin de fer laisse à penser que le transfert de la route au rail se poursuit. La RPLP, dont le montant effectif est plus élevé

pour les véhicules étrangers par suite de la variation des taux de change, a renforcé cette évolution bien que le prix du diesel, qui a parallèlement poursuivi sa baisse, en ait compensé l'effet dans une large mesure, notamment au deuxième semestre.

- L'évolution n'a pas été partout la même aux différents passages suisses. Au St-Gothard, le passage le plus important (72 % de toutes les courses), le trafic a reculé de 3,8 % d'une année à l'autre. A l'inverse, le San Bernardino, le deuxième passage le plus important, a enregistré une hausse de 3,9 %. Au Simplon, le nombre de courses a augmenté de 7,5 % tandis que le Grand-Saint-Bernard essayait une baisse de 12,9 %.
- Contrairement aux passages alpins suisses, le nombre de courses au Brenner (Autriche), a progressé de 4,0 % en 2015. Quant aux passages alpins français, ils affichent une augmentation du nombre de courses de 3,9 % au Mont-Blanc et de 1,6 % au Fréjus.
- Le tonnage transporté par la route a baissé de 3,4 %. La charge moyenne des véhicules ayant traversé les Alpes suisses en 2015 est de 12,1 t par véhicule ; elle n'a donc pratiquement pas changé par rapport à 2014.

1.2 Fret ferroviaire

- Le fret ferroviaire transalpin a une nouvelle fois dépassé la valeur de l'année précédente et atteint ainsi un record absolu : il a augmenté de 3,3 % en 2015, ce qui équivaut à presque 0,8 million de tonnes de plus qu'en 2014. Au total, près de 27 millions de tonnes ont franchi les deux passages alpins suisses en 2015. Dès lors, la forte croissance constatée depuis 2012 s'est poursuivie en 2015.
- Au second semestre 2015, la croissance du fret ferroviaire, de 4,4 % par rapport au 1er semestre (où elle avait atteint 2,4 %), s'est encore accrue ; une évolution qui est liée à l'amélioration de la conjoncture en Allemagne et en Italie et qui montre que tous les volumes supplémentaires sont allés au chemin de fer.
- L'augmentation du trafic ferroviaire est due à la seule évolution constatée sur l'axe du Simplon, où les volumes transportés ont bondi de 11,7 %, alors qu'au St-Gothard ils ont reculé de 2,3 %, ce qui s'explique notamment par la fermeture de la ligne de Luino au mois d'août 2015, laquelle a provoqué un report sur l'axe du Simplon. Dans ces conditions, la part du St-Gothard dans l'ensemble du fret ferroviaire transalpin à travers la Suisse a diminué de presque 3 points de pourcentage pour s'établir à 57 % (contre 60 % en 2014).
- La croissance du marché observée en 2015 en matière de fret ferroviaire atteste avant tout de la grande disponibilité de l'infrastructure et des conditions-cadre favorables créées par la politique des transports (mesures d'appoint). En volume, le franc fort n'a eu aucun effet significatif sur le marché dans son ensemble. Néanmoins, l'abandon du taux plancher de l'euro en janvier 2015 s'est traduit par des charges financières accrues pour les entreprises suisses de transport ferroviaire et pour les opérateurs helvétiques.
- En outre, de nombreux événements ont compliqué les conditions de production du fret ferroviaire sur l'ensemble de l'année 2015. Au premier semestre, la circulation des trains a subi de fortes perturbations, notamment du fait des grèves en Allemagne, auxquelles se sont ajoutés, entre la Belgique et l'Allemagne, des déviations d'itinéraire dues à des chantiers ainsi que des problèmes de capacité sur les tronçons d'accès Nord et sur les terminaux italiens. La ligne de Luino, principale voie d'accès au plus important terminal Sud, celui de Busto-Arsizio, est restée fermée en août. Le post-équipement requis par une grande partie des véhicules moteur circulant sur l'axe du St-Gothard avec le nouveau système de contrôle-commande ETCS a aussi contribué à réduire la disponibilité des locomotives. Par ailleurs, la mise en place de l'ETCS sur le tronçon

d'accès Nord au nouveau tunnel de base du St-Gothard à partir d'août 2015 ne s'est pas aussi bien déroulée que prévu, d'où des modifications au niveau des processus de production (rotations). Simultanément, il ressort de l'évolution observée que les chargeurs mais aussi les transitaires acceptent des déficits qualitatifs à court terme lorsque le volume du marché croît, du moment que les offres sont attrayantes.

- Tous les segments ont pu bénéficier de la croissance. Comme en 2014, le transport par wagons complets (TWC) reste le secteur dont la hausse a été la plus forte (+7,1 % en glissement annuel). De son côté, le transport combiné non accompagné (TCNA) a légèrement progressé (+2,1 %). Les volumes transportés au moyen de la chaussée roulante sont restés inchangés par rapport à 2014.
- En revanche, le TWC a augmenté sur les deux axes ferroviaires suisses : il s'est ainsi inscrit en nette croissance (+23,3 %) en 2015 au Simplon alors que le St-Gothard (+1,7 %) n'enregistrait qu'un faible accroissement.
- En hausse de 2,1 % sur 2015, le TCNA n'a par contre que modérément progressé. Les volumes ont ainsi reculé au St-Gothard (-2,1 %) alors que ceux enregistrés au Simplon ont nettement augmenté (+11,1 %). Au St-Gothard, les volumes ont légèrement progressé au 1er semestre (+1,4 %) puis se sont inscrits en fort recul au second (-10,2 %). En revanche, si le Simplon n'a enregistré qu'une très faible croissance des volumes de trafic marchandises au titre du TCNA (+0,4 %) au 1er semestre, ceux-ci ont bondi au deuxième (+22,8 %), ce qui, comme indiqué précédemment, est à mettre au crédit de la fermeture de la ligne de Luino en août.
- Les volumes transportés via la chaussée roulante sont restés inchangés en 2015 par rapport à l'année précédente. Durant la période sous revue, plus de 100 000 envois ont été effectués via l'axe du Simplon au titre du transport combiné accompagné.
- Globalement, la part du TCNA dans l'ensemble du fret ferroviaire transalpin à travers la Suisse a cédé 0,8 point de pourcentage pour s'établir à 63,0 % tandis que le TWC voyait la sienne gagner 1 point de pourcentage pour atteindre 29,3 % et que la chaussée roulante cédait 0,2 point de pourcentage pour s'établir à 7,0 %.
- Les parts de marché du fret ferroviaire transalpin n'ont que peu évolué en 2015 par rapport à l'année précédente. Avec une part de 31,5 % (+2,3 points de pourcentage), CFF Cargo International reste leader du marché, suivi par CFF Cargo avec une part de 27,4 % (-1,5 point de pourcentage). Ensemble, ces deux entreprises de transport ferroviaire (ETF) couvrent, au titre des CFF, presque 60 % du marché du fret ferroviaire à travers les Alpes. Troisième acteur du marché, BLS Cargo a accusé une faible baisse de (-1,1 point de pourcentage) de ses parts de marché, qui atteignent désormais 23,4 %. Les parts de marché et leur répartition entre les autres ETF sont faibles.

Part de marché en % de tonnes nettes-nettes	2014			2015			Variation (en points de %)
	St-Gothard	Simplon	Total	St-Gothard	Simplon	Total	Total 2014 - 2015
CFF Cargo Int.	43,3 %	8,3%	29,2%	40,2%	18,6%	31,5%	+2,3%
CFF Cargo	36,6%	17,4%	28,9%	35,2%	15,7%	27,4%	-1,5%
BLS Cargo	7,5%	49,7%	24,4%	9,8%	43,5%	23,4%	-1,1%
Crossrail	6,6%	24,7%	13,9%	7,2%	22,3%	13,3%	-0,6%
Transalpin	3,2%	0,0%	1,9%	3,0%	0,0%	1,8%	-0,1%
DB Schenker CH	2,1%	0,0%	1,2%	3,7%	0,0%	2,2%	+1,0%
Railcare	0,7%	0,0%	0,4%	0,8%	0,0%	0,5%	+0,1%

Tableau 2: parts de marché 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 transalpin de marchandises

- Le principal facteur d'évolution du fret à travers les Alpes suisses durant la période sous revue aura été le contexte économique européen, notamment en Italie.
- Le PIB italien n'a cessé de reculer du fait de la crise financière européenne, mais son embellie depuis le 1^{er} trimestre 2015 est durable et ne s'est pas démentie tout au long de l'année. Depuis 2013, l'Union européenne affiche des tendances plutôt haussières, lesquelles se sont confirmées en 2014 et 2015. L'Allemagne, premier pays de destination et de provenance, au nord, du trafic transalpin de marchandises, affiche aussi une croissance continue et ce, à l'inverse de la Suisse, qui a fait montre d'une certaine atonie.

La figure ci-après indique l'évolution trimestrielle du PIB depuis 2013.

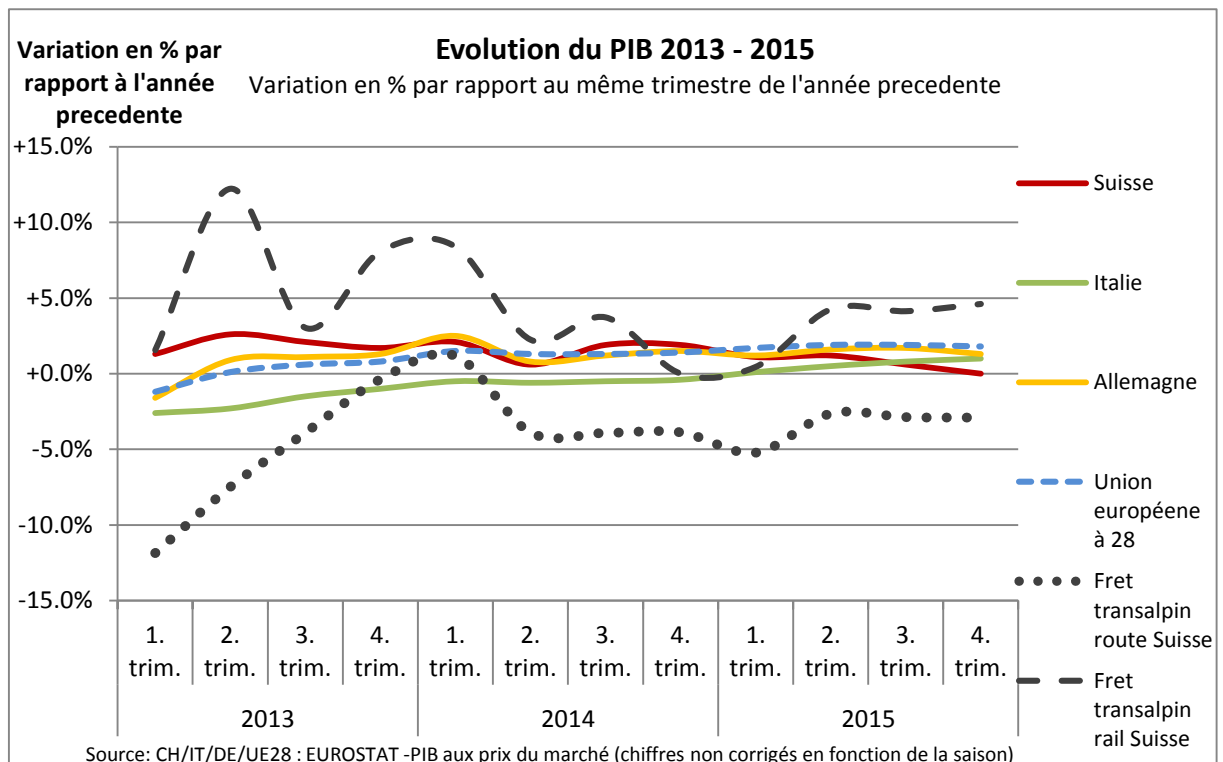


Figure 1: évolution du produit intérieur brut, représentée en écarts de pourcentage par rapport au trimestre correspondant de l'année précédente¹.

- Si l'on considère l'évolution du trafic de marchandises à travers les Alpes en opérant une distinction entre la route et le rail, il ressort clairement que la route s'est détachée de l'évolution du PIB des différents pays. Inversement, le rail a directement profité du redressement de la conjoncture en 2015, notamment en Italie.

¹ Pour l'Allemagne, l'Italie et l'UE à 28, les valeurs des 3^e et 4^e trimestres 2014 et des 1^{er} et 2^e trimestres 2015 s'appuient sur les estimations EUROSTAT (communiqué de presse d'EUROSTAT 140/2015 du 14/08/2015).

- Les activités de 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. Dès lors, il existe un lien direct entre l'évolution du commerce intracommunautaire italien et l'évolution du trafic transalpin. 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 l'évolution du volume en tonnes du trafic marchandises transalpin en Suisse, tous modes de transport confondus.

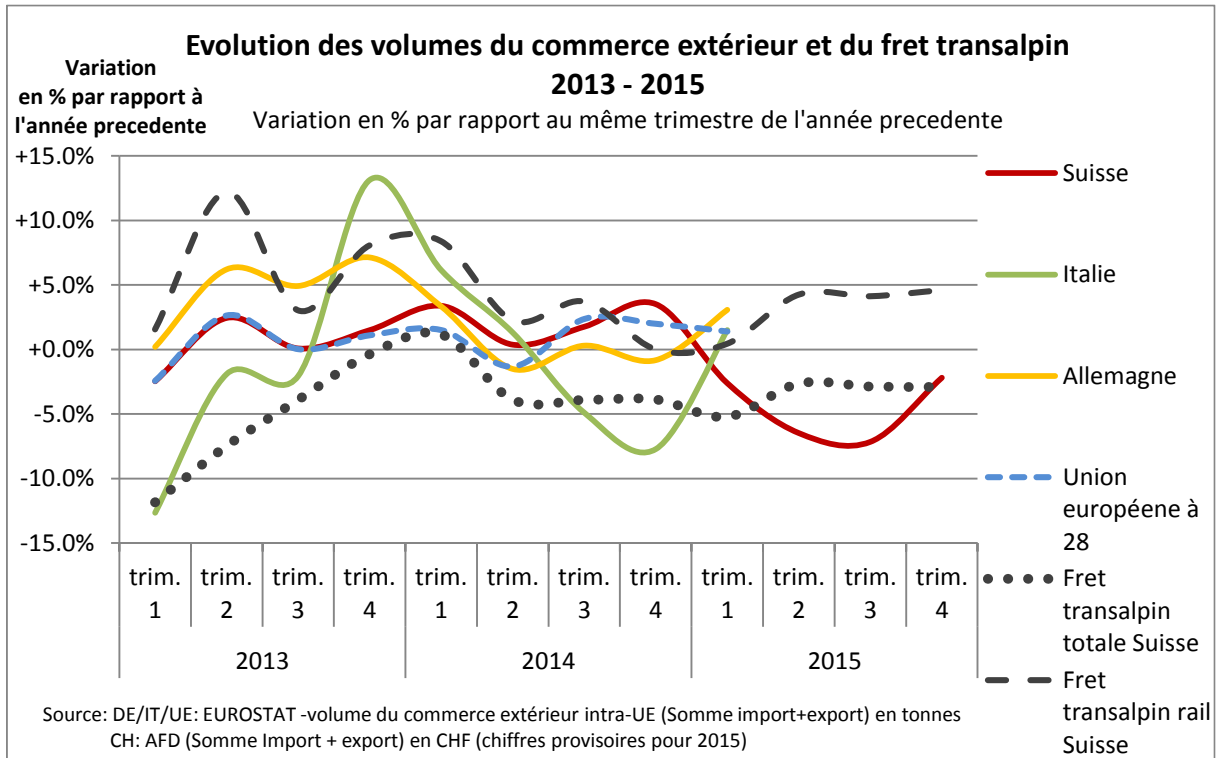


Figure 2: corrélation entre l'évolution du commerce extérieur (volumes) des principaux pays d'origine et de destination du trafic transalpin et le volume de transport global en matière de trafic transalpin via la Suisse.

- La figure 2 présente de façon nette l'évolution non linéaire des activités liées au commerce extérieur depuis 2013 et, en corollaire, l'évolution des volumes transportés au titre du trafic transalpin de marchandises.
- En Italie, où les volumes liés au commerce extérieur n'avaient cessé de reculer à l'exception d'une brève phase de redressement au 4^e trimestre 2013, un léger frémissement s'est fait sentir au 1^{er} trimestre de la période sous revue. Le taux de variation de l'ensemble des volumes transportés (en tonnes) au titre du fret transalpin à travers la Suisse suit directement, jusqu'à fin 2014, l'évolution du commerce extérieur et montre ainsi une forte corrélation, notamment avec l'évolution constatée en Italie (ligne verte). Partant, les volumes transportés à travers les Alpes se sont légèrement redressés au 2^e trimestre 2015. Exception faite de la Suisse, aucune donnée n'était encore disponible pour les 3^e et 4^e trimestres.

1.4 Trafic total et répartition modale

- Au total, 39,0 millions de tonnes de marchandises ont franchi les Alpes suisses en 2015, soit 1,2 % de plus qu'en 2014. Et le taux de croissance au second semestre 2015 (+2,0 %) a été nettement supérieur à celui du premier (+0,3 %).

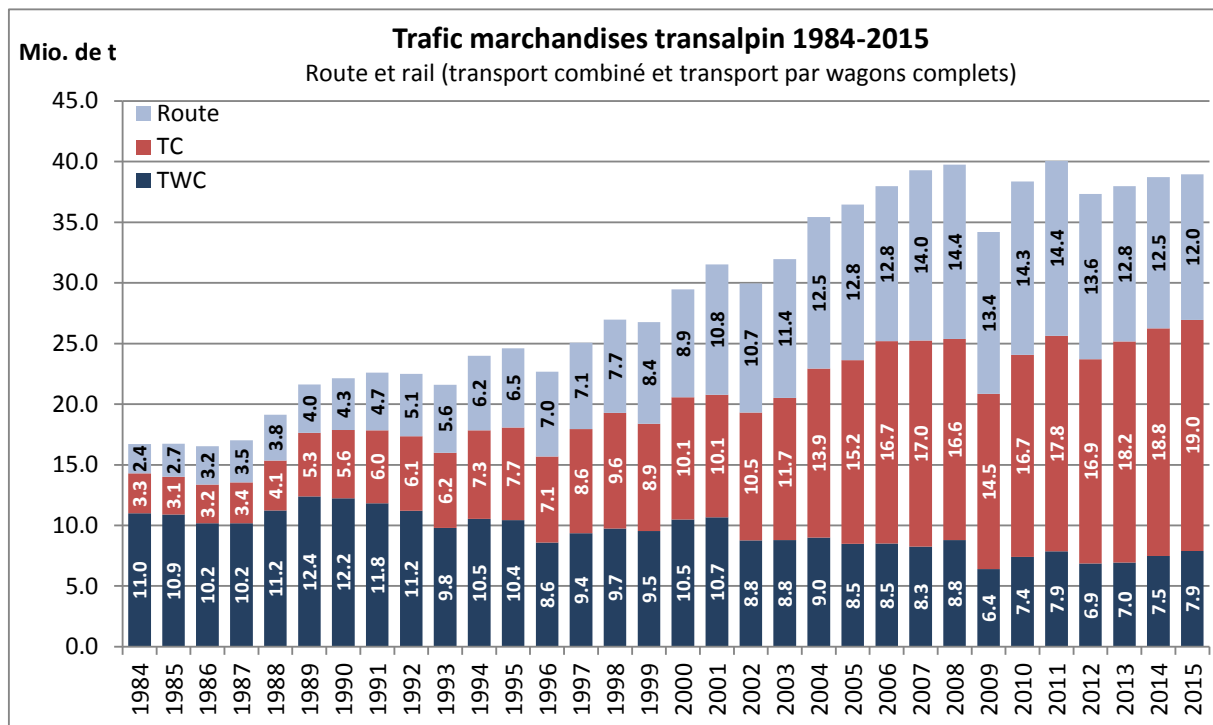


Figure 3: évolution du trafic marchandises ferroviaire transalpin 1984-2015.

- Globalement, la part du rail dans le fret transalpin en Suisse s'est établie à 69,1 % (voir figure 4) ; c'est la part la plus élevée depuis l'introduction de la RPLP et l'augmentation progressive de la limite de poids à 40 tonnes depuis 2001.
- Comme déjà observé les années précédentes, les prestataires de fret ferroviaire ont pu augmenter leurs parts de marché et gagner des volumes de transport additionnels malgré une conjoncture tendanciellement défavorable.
- Les acteurs du marché ferroviaire restent toutefois confrontés à une vive concurrence. De plus, le fret ferroviaire transalpin a connu sur l'ensemble de l'année 2015 des événements ponctuels imprévisibles (grèves, déviations en raison de chantiers) qui ont influé négativement sur la qualité de ses conditions de production.

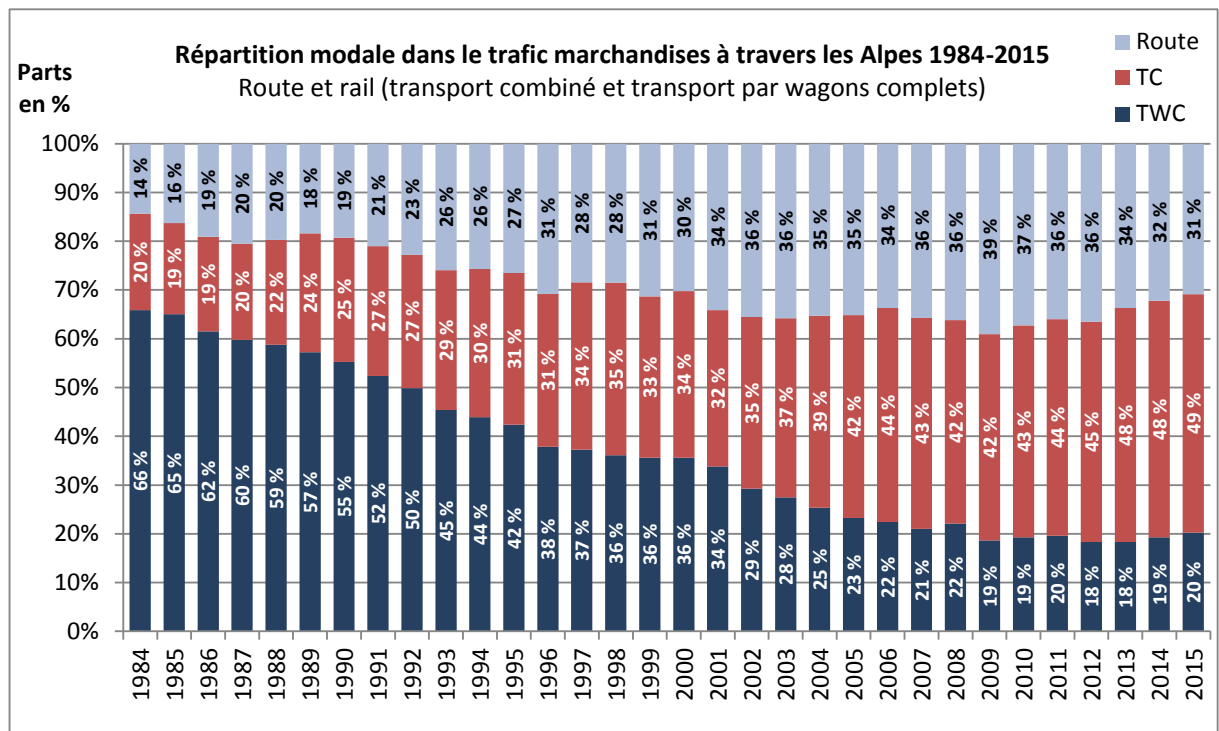


Figure 4: évolution de la répartition modale du trafic marchandises transalpin de 1984 à 2015

2 Suivi environnemental (pollution atmosphérique)

Le projet Suivi des mesures d'accompagnement Environnement (SMA-E) de l'OFEV mesure l'évolution de la pollution atmosphérique et sonore le long des principaux axes de transit (St-Gothard et San Bernardino). Le présent rapport semestriel présente les résultats des mesures des polluants atmosphériques :

- De manière générale, la concentration de NO_x le long des autoroutes A2 et A13 a diminué depuis 2003 et il en est allé de même, quoique dans une moindre mesure, pour la concentration de NO₂. Par rapport à l'année précédente, les polluants sont repartis à la hausse en 2015, ce qui est à mettre principalement sur le compte des conditions météorologiques. Après une année 2014 pluvieuse, 2015 s'est en effet révélée sèche, notamment dans sa deuxième partie, qui a enregistré un niveau très faible de précipitations. Les valeurs limite d'immission de NO₂ sont encore nettement dépassées au Tessin et dans la région de Bâle, mais elles sont respectées le long de l'autoroute A13, qui est soumise à un trafic moins intense.

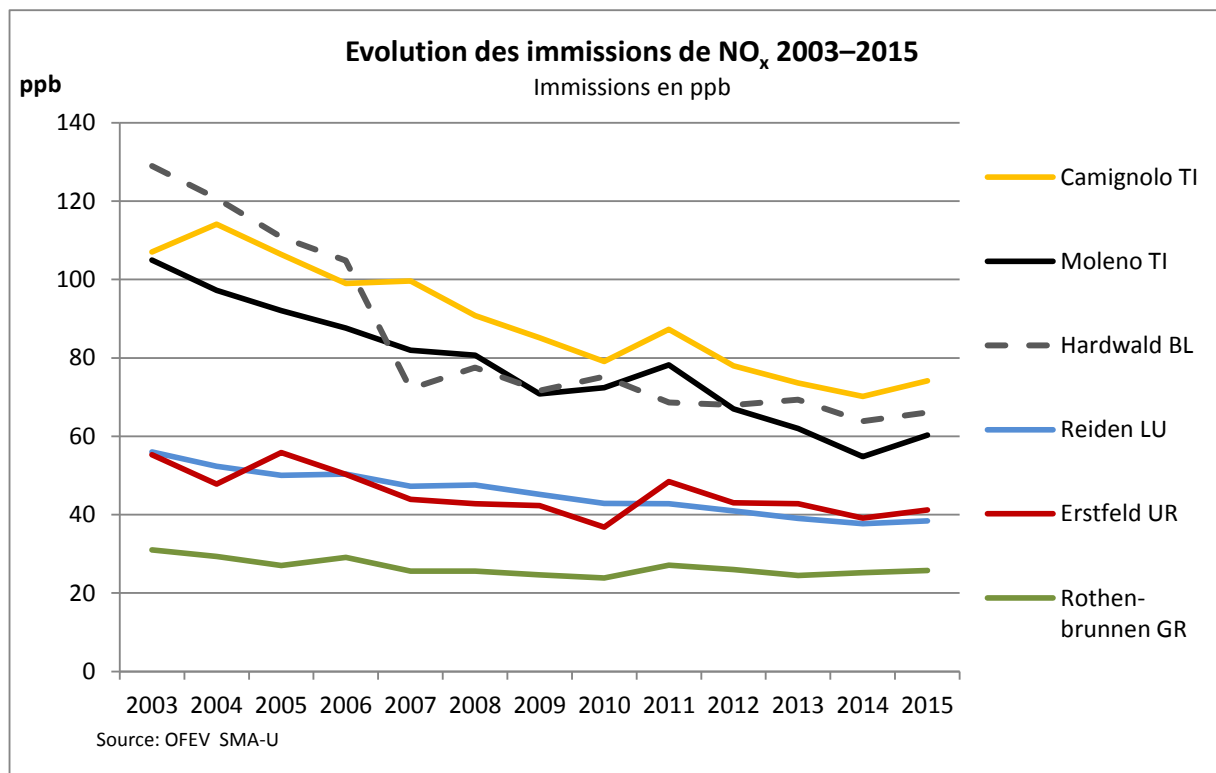


Figure 5: valeurs annuelles moyennes de concentrations de NO_x.

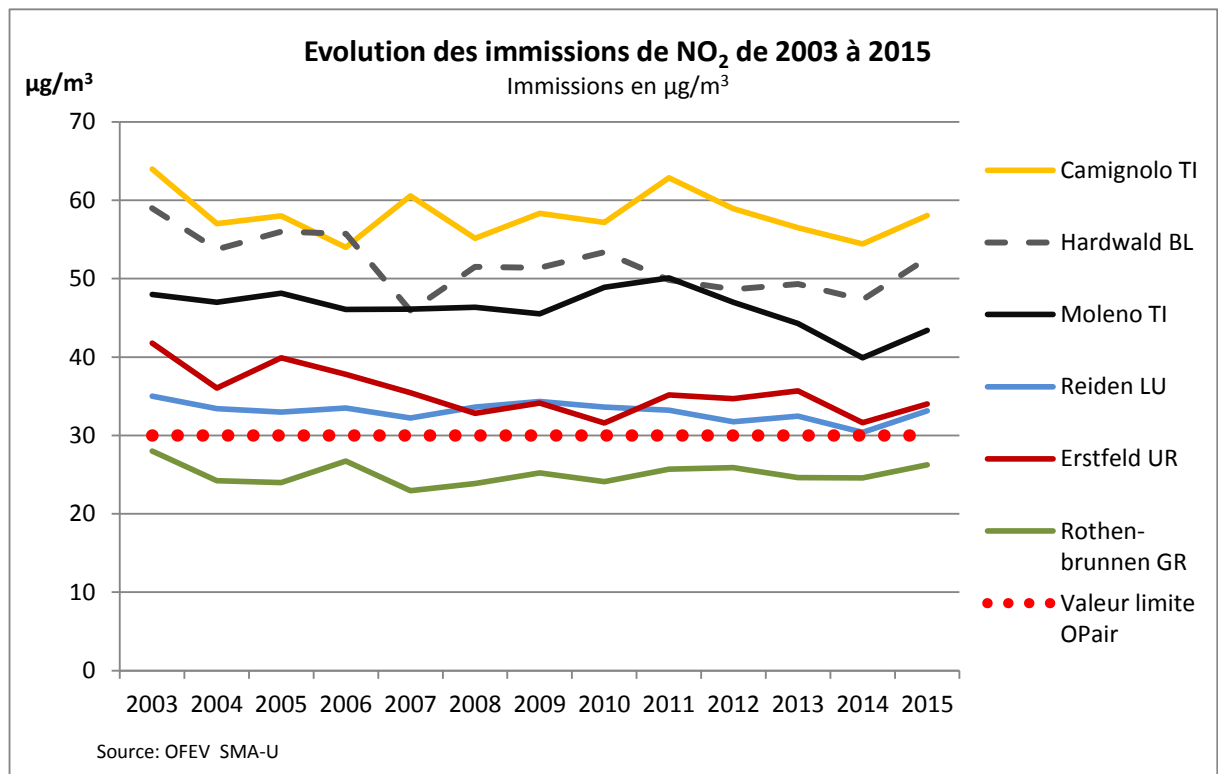


Figure 6: valeurs annuelles moyennes de concentrations de NO₂.

- En 2015, la concentration de PM₁₀ au Tessin et au point SMA-E le plus fréquenté de la région de Bâle s'est située dans les valeurs limite ; aux autres stations de mesure, elle a été inférieure.
- La concentration de suie décroît de manière générale, mais elle doit encore être fortement abaissée afin d'atteindre un niveau acceptable du point de vue de la santé.

La baisse générale des concentrations de NO_x et de suie témoigne d'une amélioration croissante des véhicules en matière d'émissions. Sur les autoroutes A2 et A13 en zone alpine, les véhicules marchandises lourds sont à l'origine de 33 % des émissions de NO_x dues au trafic, et une nouvelle amélioration est attendue ces prochaines années du fait de l'augmentation des véhicules EURO VI. 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 sensiblement sur les concentrations de NO₂ et que les valeurs limite d'immission de NO₂ puissent être respectées. Il faut que les émissions de poussières fines et 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. De manière générale, 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 Nbre de trains par jour, dans les deux sens
Axe Loetschberg/Simplon	110
Axe du Saint-Gothard	180
Total	290

Tableau 3: vue d'ensemble des capacités des sillons sur les axes nord-sud du trafic marchandises transalpin (de frontière à frontière).

Les figures ci-après présentent le taux d'utilisation des capacités ferroviaires entre le second semestre 2013 et le second semestre 2015 sur les axes du St-Gothard et du Loetschberg – Simplon². Elles indiquent aussi la répartition des capacités entre le TWC, le TCNA et la chaussée roulante.

Sur l'ensemble de l'année, le taux d'utilisation des capacités du rail sur les deux passages alpins est resté stable. En 2015, le taux cumulé d'utilisation des capacités au St-Gothard et au Simplon s'élève à 59 %, ce qui traduit une stabilité par rapport à 2014. Sur l'axe du St-Gothard, les sillons du trafic marchandises ont été utilisés à raison de 55,6 %, soit 1,8 point de pourcentage de plus qu'en 2014. Sur l'axe du Simplon, le nombre de sillons utilisés a reculé de 2,1 points de pourcentage à 60,4 %. De la fin mars à la mi-avril 2015 (semaines 13 à 15) et au second semestre (semaines 29 à 52), on constate une forte augmentation du nombre de semaines pendant lesquelles le taux d'utilisation des capacités est de 66 % ou plus. Il s'agit là d'une évolution qui semble également imputable à la fermeture de la ligne de Luino et à la déviation des trains vers l'axe du Simplon qui en a découlé.

² Il y a en principe 1035 sillons disponibles par semaine au St-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 St-Gothard, les 180 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.

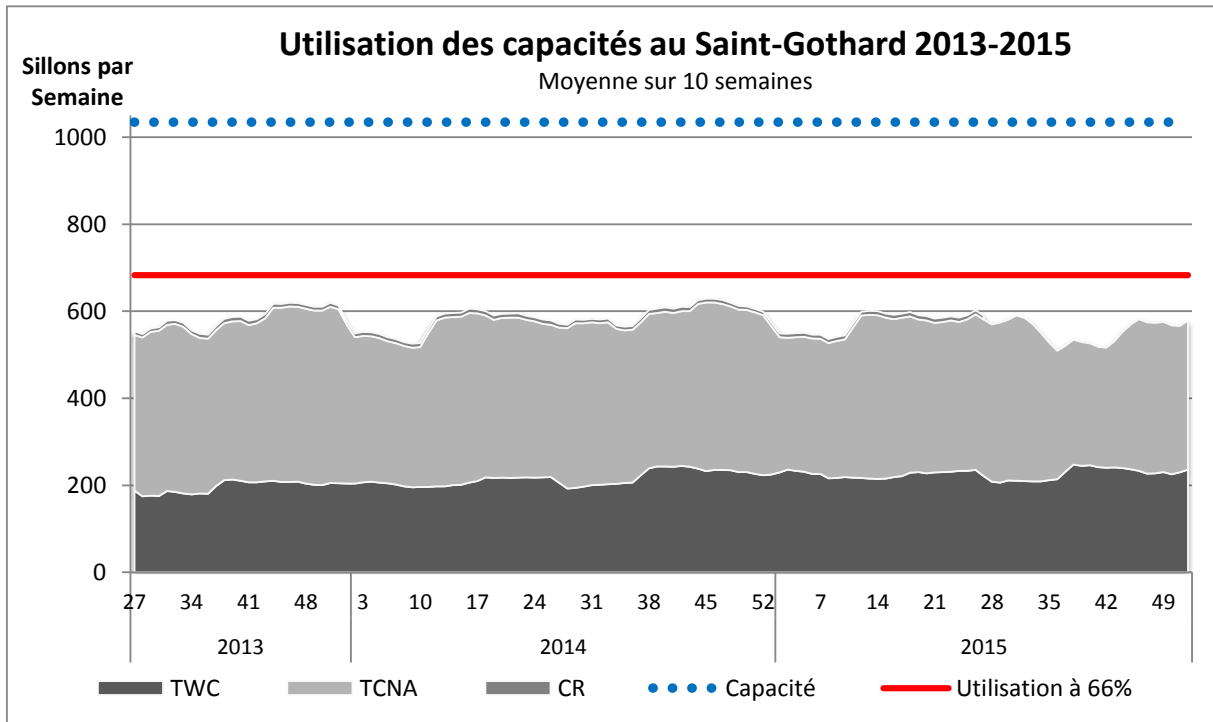


Figure 7: utilisation des capacités sur l'axe du St-Gothard entre 2013 et 2015. Capacités : sillons du trafic marchandises transalpin de frontière à frontière (Bâle – Chiasso/Luino).

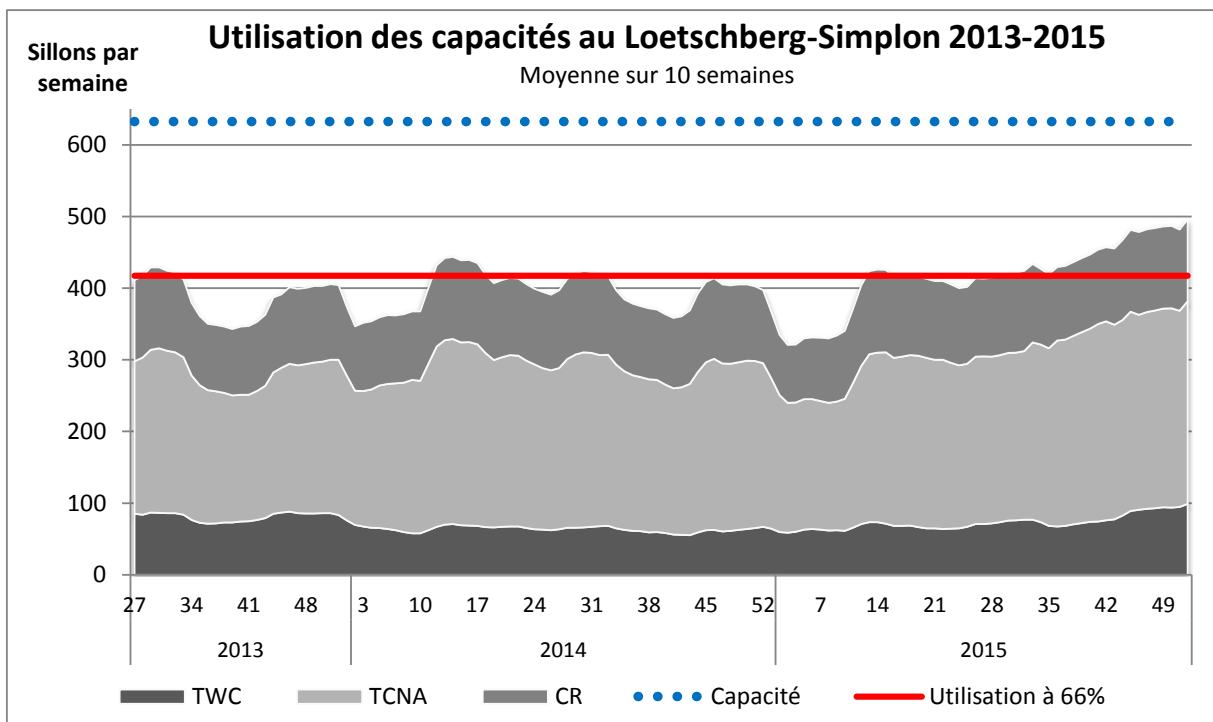


Figure 8: utilisation des capacités sur l'axe du Loetschberg/Simplon 2013 – 2015. Capacités : sillons du trafic marchandises transalpin de frontière à frontière (Bâle – Domodossola).

A l'instar du trafic routier de marchandises, le fret ferroviaire transalpin est sujet à une courbe de variation hebdomadaire. Alors que le nombre de trains est plus faible les samedi, dimanche – jour où la demande est la plus faible – et lundi, le trafic augmente en milieu de semaine. En règle générale, c'est le jeudi que l'utilisation est la plus forte (parfois aussi le mercredi). Le graphique ci-après présente le taux d'utilisation tous les jeudis depuis mi-2013.

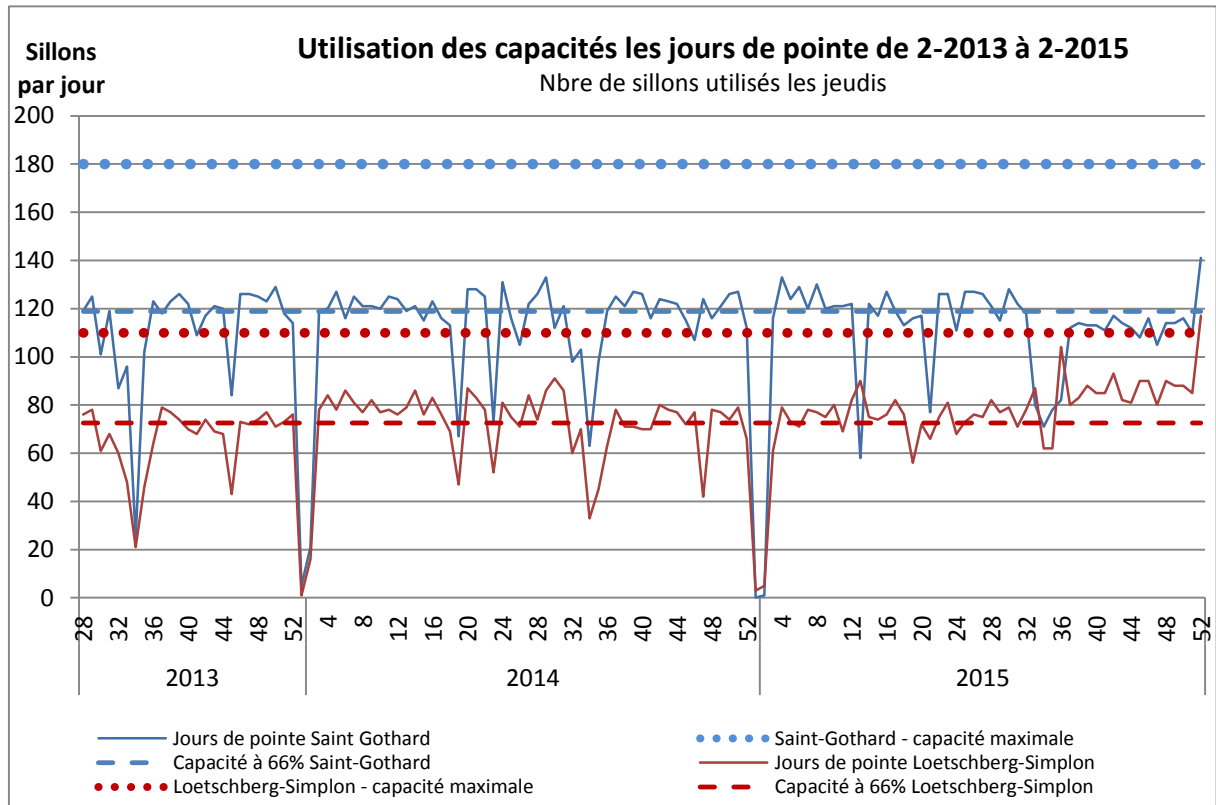


Figure 9: utilisation des capacités les jours de pointe (jeudi) sur les axes du St-Gothard et du Simplon, du second semestre 2013 au second semestre 2015.

Les courbes de variation aux deux passages alpins suisses montrent clairement que la valeur de référence définie dans l'Accord sur les transports terrestres, à savoir un taux d'utilisation des capacités de 66 %³, est atteinte en règle générale les jours de pointe sur les deux axes, sauf en période de vacances. Au Simplon, l'utilisation lors des jours de pointe a fortement progressé au 4^e trimestre 2015, ce qui est également corrélé aux valeurs de la moyenne sur 10 semaines.

³ L'art. 46 de l'Accord Suisse-UE sur les transports terrestres (ATT ; RS 0.740.72) permet à la Suisse de prendre des mesures de sauvegarde unilatérales si l'écoulement du trafic routier transalpin suisse connaît des difficultés et si, durant une période de dix semaines, le taux moyen d'utilisation des capacités afférentes à l'offre ferroviaire sur le territoire suisse (transport combiné accompagné et non-accompagné) est inférieur à 66 %. Pour ce faire, il faut aussi que les mesures concernant les paramètres de qualité en cas de difficultés dans l'écoulement du trafic routier transalpin suisse aient été appliquées de manière réglementaire.

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. En tant que commanditaire du transport combiné, l'OFT a la possibilité de lier l'allocation de moyens financiers à des exigences de qualité. 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.

A cet effet, les opérateurs de la chaussée roulante 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 (2014 et 2015).

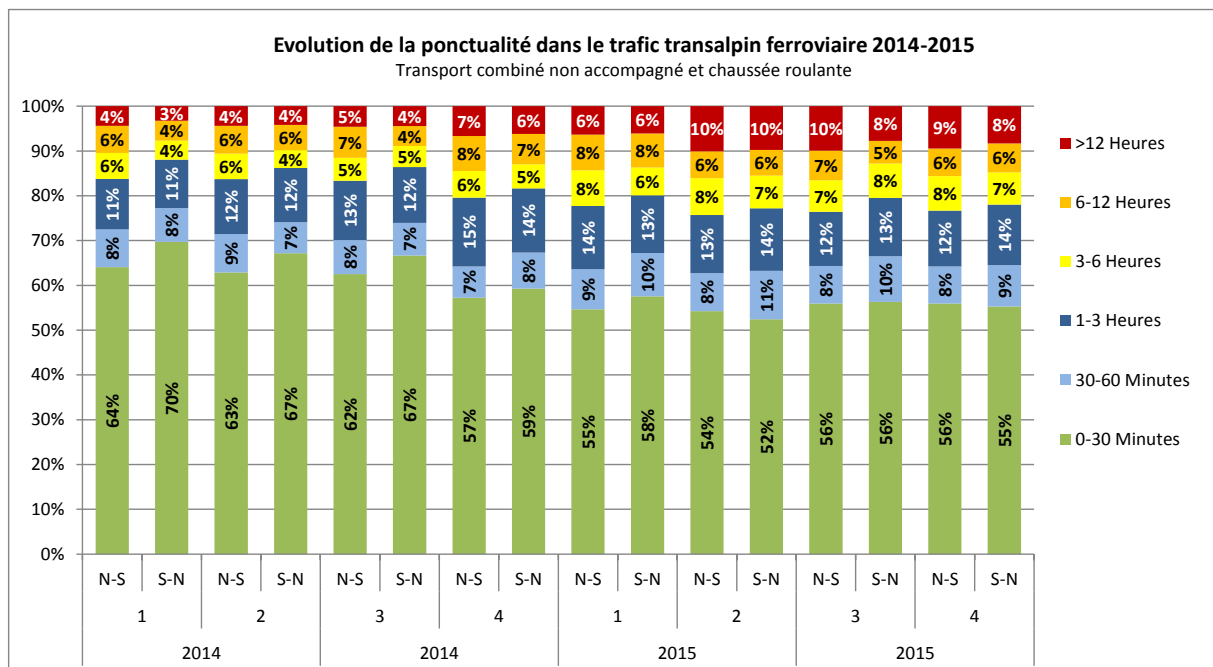


Figure 10: évolution de la ponctualité en trafic transalpin 2014 – 2015. Source : résultats du recensement permanent auprès des opérateurs du transport combiné (par trimestre, recensement par relation).

La ponctualité au 1^{er} semestre 2015 est donc nettement plus faible qu'au 1^{er} semestre 2014. S'il y avait sensiblement plus de trains ponctuels en 2014 qu'en 2013, cette tendance ne s'est pas confirmée en 2015. Il y avait nettement moins de trains ponctuels (retards de 0 à 30 min.) durant l'année écoulée que durant l'année précédente. Au total, seulement un peu plus de la moitié (54,4 %) de tous les trains sont arrivés à l'heure.

La situation s'est toutefois quelque peu stabilisée au second semestre. La majeure partie des retards importants (supérieurs à 12 heures) sur l'ensemble de 2015 demeure toutefois problématique. Au second semestre, un train sur dix a atteint sa destination avec plus de 12 heures de retard. En revanche, les retards moyens sont restés stables, avec une situation sur l'axe Nord-Sud identique à celle du second semestre 2014, et une situation qui s'est détériorée pour les trafics en direction du nord.

Cela peut s'expliquer par le grand nombre de déviations de trains par suite de travaux de construction ou de grèves ou encore par des déficits de ressources en matière de conducteurs ou de locomotives. Sans oublier la mise en place de l'ETCS, qui ne s'est pas déroulée comme prévu et qui a engendré des retards sur les tronçons d'accès au tunnel de base du St-Gothard. Dans l'ensemble, la qualité requise pour le gain de certains segments de marché ou de groupes de marchandises par le transport combiné reste insuffisante.