



# NLFA 2017

## Infrastructures pour le transfert du trafic

### Les NLFA tiennent-elles compte des besoins du marché?

En 2008, 900.000 envois routiers ont traversé les Alpes suisses de manière sûre et écologique par voie ferroviaire. Dans dix ans, cela devrait doubler. En effet, l'objectif avoué de la politique du transport suisse est de transférer sur les rails le transport de marchandises, qui continue à s'accroître, et de baisser le nombre d'envois par poids lourds dans le transit routier actuel de 1.200.000 à 650.000 unités après l'ouverture du tunnel de base du Gothard.

Ceci constitue un très grand défi, d'autant plus que le transport de marchandises continuera à s'accroître sur l'axe Nord-Sud. Les caisses des ménages financièrement en difficulté retardent l'aménagement nécessaire des infrastructures ferroviaires. De plus, la circulation des personnes, qui augmente également, dispute les faibles capacités au transport de marchandises.

Dans un proche avenir, le tunnel de base du Gothard sera une réalité. Afin que cette construction du siècle développe vraiment l'effet de transfert espéré, des orientations importantes sont nécessaires. Nous ne pouvons pas nous permettre que cette infrastructure des superlatifs ne tienne pas compte des besoins du marché.



# Pas d'offre de sillon suffisant pour le plus grand segment de transport de marchandises dans le transit alpin à travers la Suisse!

## Objectif du transfert

Deux ans après l'ouverture du tunnel de base du Gothard, donc probablement en 2019, l'objectif de transfert devrait être atteint. Celui-ci prévoit une diminution du transport de marchandises par voie routière qui traverse les Alpes à 650.000 poids lourds par année. A cause d'une augmentation prévue du trafic de 2 à 3% par année, l'infrastructure ferroviaire transalpine devra assumer en 2019 environ 1.200.000 envois routiers en plus des 900.000 envois en transport combiné de l'année précédant la crise 2008.

## Concept de corridor

Pour cela, les nouveaux tunnels de base du Lötschberg, du Gothard et du Ceneri ne sont pas suffisants à eux seuls. Tout l'axe Nord-Sud doit être réadapté en Suisse tout comme dans les pays voisins conformément à un concept de corridor. En effet, c'est le maillon le plus faible de la chaîne qui détermine la qualité de fonctionnement de l'ensemble de l'axe.

## Segment de marché semi-remorques de 4 mètres

Lors des vingt dernières années, la part des semi-remorques a doublé dans le transport de marchandises par voie routière transalpin à travers la Suisse et représente aujourd'hui 60% de tous

les véhicules. Quant au transit routier international, cette part pourrait au moins s'élever à 80%. Les semi-remorques sont simples d'utilisation et particulièrement appropriés au transport de marchandises volumineuses avec leur hauteur aux coins de 4 mètres. L'infrastructure ferroviaire passant sous le Gothard autorise cependant seulement le transport de semi-remorques jusqu'à 3 m 80.

## Corridor de 4 mètres par le Lötschberg

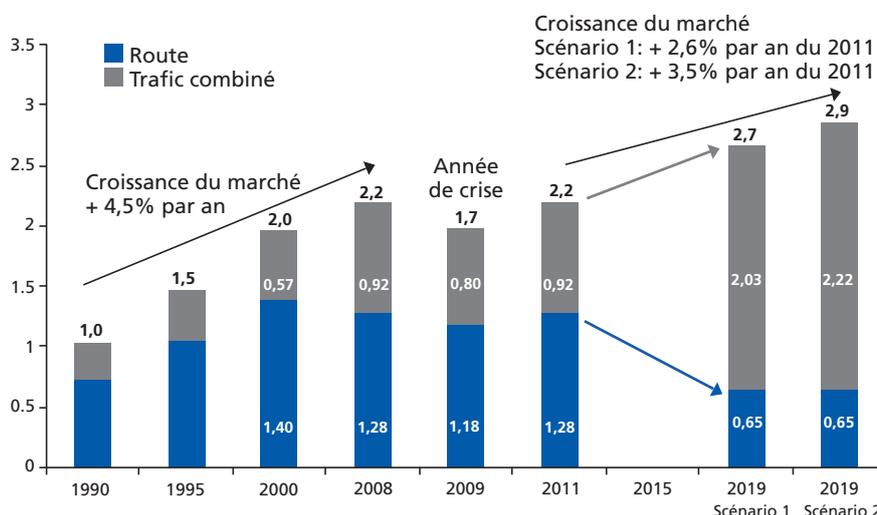
Sur l'axe du Lötschberg, il y a un corridor de 4 mètres entre l'Allemagne et l'Italie. À cause de rétrécissements au sud, la capacité est cependant exploitée à plus de 90% comme le confirme l'organe indépendant chargé de l'attribution des sillons, Sillon Suisse SA. Il n'y a donc pas d'offre adéquate du côté ferroviaire pour le plus gros segment de transport de marchandises, qui ne cesse de s'étendre dans le transit alpin.

## Matériel roulant surbaissé

Pour les wagons de transport combiné, il n'est pas possible de gagner des centimètres de hauteur supplémentaires. Les modèles les plus récents ont baissé à 27 cm au-dessus du bord supérieur du rail et épuisent ainsi toutes les possibilités autorisées officiellement.

**Objectif du transfert 2019: créer des capacités pour 1,2 millions d'envois supplémentaires en transport combiné!**

Millions de voyages de camions/envois intermodaux dans le transit alpin à travers la Suisse



### Croissance ralentie

Dans le transport combiné non accompagné à travers la Suisse, la part des semi-remorques s'élève à présent à seulement 13%. En revanche, sur l'axe du Brenner, qui a été adapté en 2000 au profil de 4 mètres, 28% des envois en combiné expédiés sont à présent des semi-remorques. L'autoroute roulante ne peut pas s'étendre: ni sur la route du Lötschberg (pour des raisons de capacité), ni sur celle du Gothard (pour des raisons de profil).

### Raccordements Sud

Pour les raccordements Sud au tunnel de base du Gothard, on planifie en deux directions: le raccordement «Est» en passant par la route de Chiasso/Como et le raccordement «Ouest» en passant par l'axe Luino. Pour ces deux projets, différentes versions sont à l'étude. Les nouvelles lignes ferroviaires, qui seront construites en accord entre la Suisse et l'Italie, sont très compliquées à cause du terrain montagneux et nécessitent d'importants investissements. Conformément à la situation présente, elles seront réalisées entre 2040 et 2050, donc bien au-delà de l'horizon de temps qui est pertinent pour l'objectif du transfert. Afin que des lignes ferroviaires performantes soient rapidement en service, l'infrastructure

d'aujourd'hui doit être aménagée ponctuellement, par exemple en réalisant rapidement la Piattaforma Luino I et II.

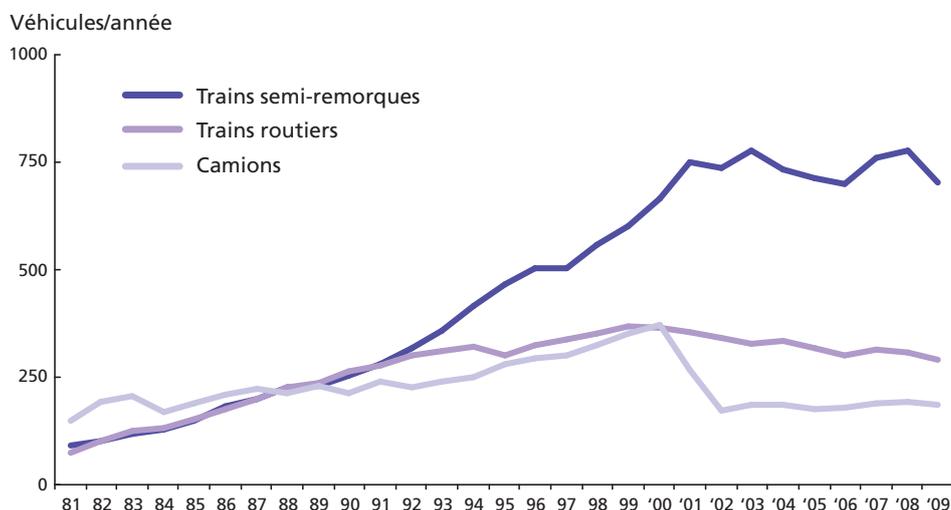
### L'assainissement du Gothard

Les travaux d'assainissement prévus pour 2020 dans le tunnel routier du Gothard auront des répercussions sur le transport dans toute l'Europe. Une offre de sillons adéquate pour le transport ferroviaire de semi-remorques de 4 mètres est d'autant plus importante.

### Conclusion

Le transport combiné sur les longues routes internationales est un marché croissant. Sans un profil constant de 4 mètres sur l'axe Nord-Sud, le segment des semi-remorques, qui s'accroît de manière dynamique, ne peut cependant pas être transféré sur les rails. Le profil de 4 mètres est forcément nécessaire pour exploiter pleinement la capacité du transport de marchandises après l'ouverture du tunnel de base, car l'offre de sillon conventionnel (hauteur aux coins de maximum 3,80 mètres) ne tient en fait pas compte des besoins du marché. Cela déprécie la rentabilité des NLFA. Pour empêcher un échec de la politique de transfert, la construction d'un corridor de 4 mètres passant par le Gothard est donc nécessaire.

### Semi-remorques, le plus grand potentiel de transfert: catégories de véhicules dans le transport de marchandises transalpin à travers la Suisse 1981-2009



# Exigence: Profil de 4 mètres et aménagement ponctuel des voies d'accès jusqu'à l'ouverture du tunnel de base du Gothard!

## Profil de 4 mètres par le Gothard

La totalité de l'axe du Gothard doit être aménagée pour le transfert des semi-remorques modernes d'une hauteur de 4 mètres. Tandis que les nouveaux tunnels de base disposeront du profil exigé, environ cent tunnels et ponts du corridor du Gothard existants devront atteindre un gain de 20 cm de hauteur entre le bord supérieur des rails et la section supérieure du tunnel. La hauteur des investissements nécessaires est pour l'instant à l'étude de l'Office fédéral des transports et pourrait s'élever à quelques centaines de millions de francs.

## Aménagement des axes Luino et Chiasso

Dans l'attente du raccordement Sud «Ouest», l'axe actuel (Bellinzzone)-Luino-Gallarate doit être aménagé, comme cela est également prévu pour les projets Piattaforma Luino: de faibles investissements avec un effet tout de suite sensible. La phase I du projet doit être immédiatement achevée et la phase II doit être abordée dans les délais convenus. L'axe passant par Chiasso en revanche joue un grand rôle dans le transport à l'Est de Milan.

## Trains de 650 mètres de long

Tout l'axe Nord-Sud doit être aménagé pour des trains d'une longueur de 750 ou 650 mètres. Dans le trafic en provenance et en direction de Busto Arsizio par exemple, la longueur maximale des trains est actuellement seulement de 600 mètres.

## Terminaux

La capacité des terminaux de transbordement n'est pas suffisante pour assumer le trafic à venir. La construction de nouveaux terminaux au Nord et au Sud des Alpes doit être prise en mains dès aujourd'hui.

## Trains jusqu'à 2.000 tonnes

À présent, le poids maximum des trains est de 1.600 tonnes. Grâce à la ligne à faible déclivité des NLFA, des trains considérablement plus lourds devraient être utilisés afin de mieux exploiter les capacités des sillons. De cette manière, la productivité et la compétitivité du transport de marchandises peuvent être amé-

liorées – un aspect important en vue du progrès constant dans le transport de marchandises par voie routière.

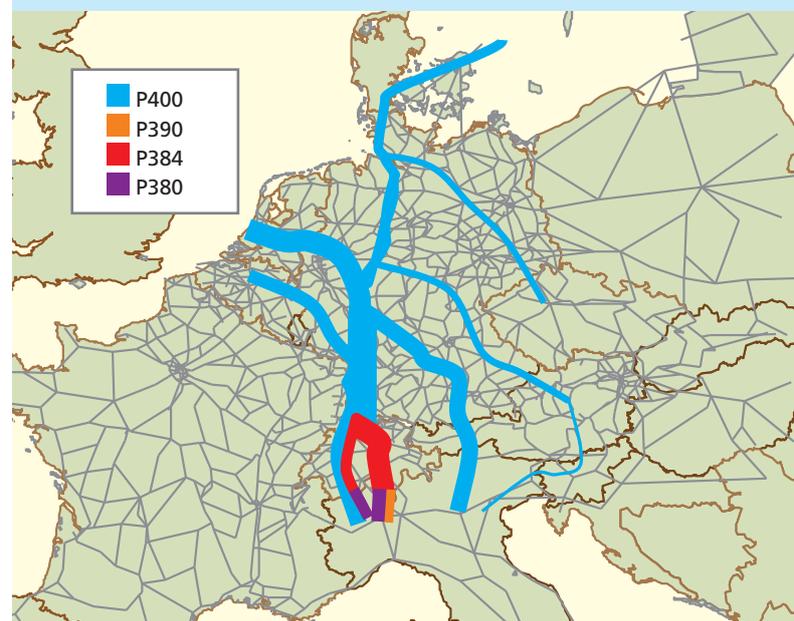
## Cadre temporel

Les périodes de planification et de construction pour l'infrastructure ferroviaire sont particulièrement longues. Il faut traiter cela dès maintenant, afin de disposer des infrastructures nécessaires à temps.

## Conclusion

L'aménagement de l'axe du Gothard pour des véhicules de 4 mètres est une étape intermédiaire importante et devra déjà être réalisée en 2017 pour l'ouverture du tunnel de base du Gothard. Le paquet d'infrastructures, dont on discute en ce moment, «Rail 2030» prévoit, dans la variante pour 12 milliards de francs, quelques investissements pour le transport de marchandises intérieur, cependant absolument aucune mesure pour le transit alpin, bien qu'il y ait le plus grand volume de trafic ainsi que le plus grand potentiel de croissance. Dans la variante pour 21 milliards, un élargissement du profil de l'axe du Gothard à quatre mètres est compris – les mesures seraient toutefois beaucoup trop tardives pour faire effet sur l'objectif du transfert prévu pour 2019.

## Obstacles pour les semi-remorques de 4 mètres: profils sur les principaux corridors



## De la route aux rails

En tant qu'entreprises et associations, nous portons un intérêt vital à un aménagement fidèle au marché des conditions cadre de la politique de transport sur le corridor le plus important pour le transport combiné en Europe. Nous traitons de manière stratégique les défis futurs du point de vue du marché: comment pouvons-nous parvenir à atteindre l'objectif du transfert à quelques détails près et dans le cadre temporel prévu?

C'est la mission de la politique d'entreprendre les bonnes orientations politiques. Le financement complémentaire nécessaire pour renforcer le corridor du Gothard représente seulement un petit pas par rapport aux investissements qui ont déjà eu lieu dans le tunnel de base de 57 kilomètres de long.

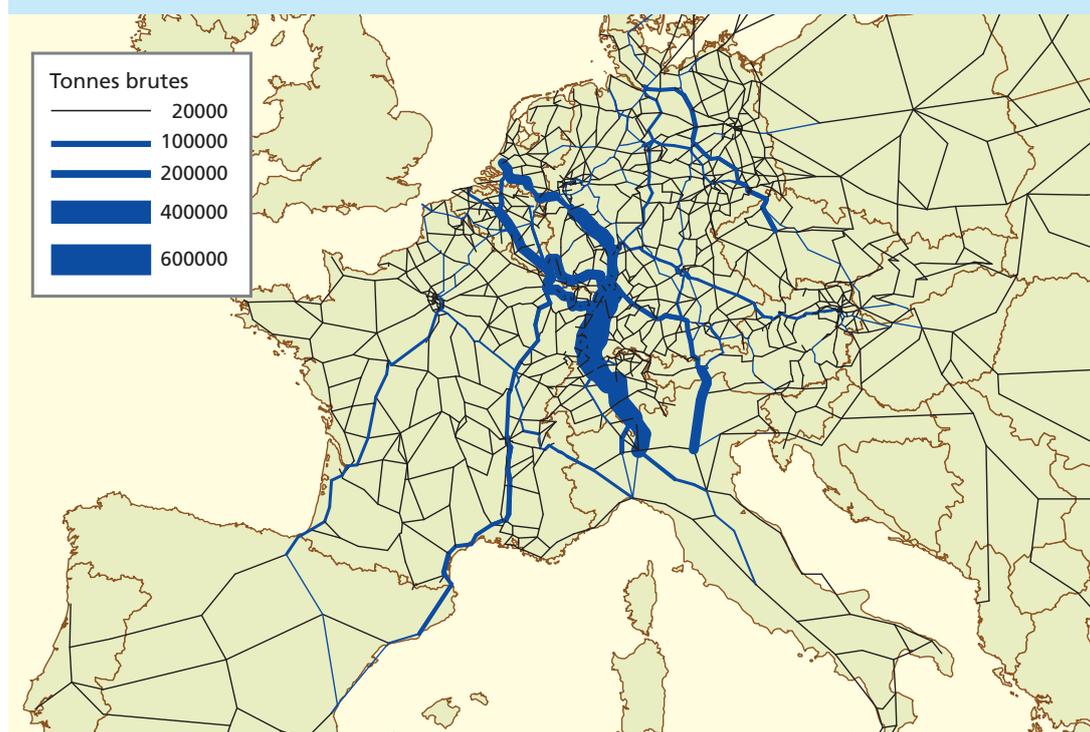
La coordination avec les pays voisins est également d'une importance capitale. Plus longtemps dure le processus décisionnel pour les

voies d'accès internationales sur le plan institutionnel, d'autant plus tard sera réalisé le transfert du transport.

En revanche, c'est aux entreprises de réaliser le transfert du transport sous les prémisses de la durabilité économique. En tant qu'entreprise, nous investissons de hautes sommes dans le transport de marchandises par voie ferroviaire: dans des locomotives, wagons, terminaux de transbordements et dans les véhicules spéciaux adéquats au transport combiné qui peuvent être chargés à l'aide d'une grue sur les wagons.

La période de planification des investissements dans les véhicules routiers pour le transport combiné dure de cinq à huit ans. Cela est d'autant plus important que le marché est sensibilisé en temps utile, en vue des NLFA, et peut compter sur des conditions cadre stables, afin que les décisions d'investissement puissent être prises à temps et avec la sécurité nécessaire.

**L'axe Nord-Sud domine: volumes du transport combiné non accompagné sur le réseau ferroviaire 2015**



## Informations supplémentaires:

VAP – L'Association Suisse des  
Propriétaires d'Embranchements  
Particuliers et de Wagons Privés (VAP)  
Ringlikerstrasse 70  
CH-8142 Uitikon

Frank Furrer  
Tel. +41 44 491 15 95  
furrer.vap@bluewin.ch

Unions des Transports Publics  
Dählhölzliweg 12  
CH-3000 Bern 6

Hans-Kaspar Schiesser  
Tel. +41 31 359 23 44  
hanskaspar.schiesser@voev.ch

Hupac Intermodal  
Viale Manzoni 6  
CH-6830 Chiasso

Irmtraut Tonndorf  
Tel. +41 91 6952936  
itonndorf@hupac.ch