

---

Office fédéral des transports (OFT)  
Division Financement  
3003 Berne

Berne, 03.12. 2012

## **Consultation : Construction et financement d'un corridor de quatre mètres pour le fret ferroviaire sur l'axe du Saint-Gothard**

Mesdames, Messieurs,

Nous vous remercions de nous avoir invités à prendre position sur le projet mentionné en titre. La LITRA soutient le projet de corridor ininterrompu sur l'axe du Gothard et fait les remarques suivantes:

### **Cohérence de la politique de transfert**

L'aménagement du corridor ferroviaire ininterrompu de 4m de hauteur aux angles sur l'axe du Saint-Gothard est un élément essentiel de la politique des transports helvétique et de son objectif de transfert. En effet, le potentiel de transfert sur le rail engendré par les NLFA ne pourra être exploité pleinement que si les voies d'accès sont adaptées aux grands gabarits. Les semi-remorques constituent la catégorie de véhicules la plus importante dans le fret transalpin et nécessitent un aménagement à 4 mètres du profil pour pouvoir être ferroutées. Le rapport sur le transfert du trafic de 2011 confirme la nécessité de mesures supplémentaires ; l'aménagement du corridor de 4m constitue la plus importante.

### **Financement à déterminer après les décisions du Parlement sur FAIF**

Le financement du corridor de 4m est à clarifier et à déterminer une fois les délibérations parlementaires au sujet du FAIF terminées. Ainsi, le cadre financier à disposition et les besoins seront clairement établis. Le financement par le biais du fonds FTP/FIF est la variante favorisée; celle du financement spécial pour la circulation routière n'est pourtant, à ce stade, pas a priori à exclure. Le financement proposé dans le projet met en concurrence directe les moyens pour les projets FTP et ensuite STEP avec l'aménagement du corridor; il nous paraît essentiel que les moyens prévus pour les projets FTP/STEP 2025 ou pour l'entretien ne soient pas remis en cause.

### **Importance du trafic combiné**

Les trains de semi-remorques sont de plus en plus utilisés dans le fret routier européen et sont la plupart d'un gabarit de quatre mètres aux angles. En Suisse, le trafic combiné non accompagné (TCNA) donne la possibilité de transporter les semi-remorques sur rail. Son rôle est majeur au niveau du transport transalpin. La demande est croissante et les sillons manquent. La ligne sans

déclivité au Gothard et le corridor de 4m permettront d'augmenter massivement les capacités et offriront de nouveaux potentiels au TCNA grâce à une meilleure productivité.

### **Sécurité juridique**

Pour que les investissements dans l'aménagement du corridor de 4m aient un effet sur le transfert, il est nécessaire que règnent une certaine sécurité et stabilité juridique en matière de transport routier ; c'est-à-dire avec le maintien et l'application des limites de poids pour les camions et de l'interdiction de circuler la nuit et le dimanche ainsi que le maintien des restrictions de capacités du trafic routier transalpin selon la Constitution.

### **Trafic transfrontalier durable**

Par soucis de cohérence, il est justifié de préfinancer les mesures pour élargir le profil d'espace libre au nord de l'Italie. En effet, le trafic ne s'arrête pas à la frontière suisse mais poursuit en grande partie sa route vers le sud où se trouvent les principaux terminaux de transport combiné. Il est important que les deux axes, Luino-Novara et Chiasso-Milan, soient pris en compte dans l'aménagement. Il nous paraît également justifié d'inclure, dans ce cadre-là, les mesures mentionnées dans le rapport concernant les tronçons au sud du Simplon. Autrement, nous attendons à ce que l'Italie et l'Allemagne prennent leurs responsabilités quant aux infrastructures nécessaires au corridor sur leur territoire.

Nous vous remercions de l'attention portée à ce courrier et nous vous transmettons, Madame, Monsieur, nos meilleures salutations.

Service d'information pour les transports publics  
LITRA

Dr. Peter Bieri  
Conseiller aux Etats, Président

Véronique Nüesch  
Collaboratrice scientifique

Annexe :

Questionnaire

## **Questionnaire**

### **Objectif général**

*1. Êtes-vous d'accord avec l'objectif général du projet soumis – la création de capacités supplémentaires pour le transport transalpin de semi-remorques d'une hauteur aux angles de quatre mètres ?*

LITRA: Oui, la LITRA soutient l'objectif général du projet. Elle est d'avis qu'il est indispensable de créer davantage de capacités pour le transport sur le rail de semi-remorques à travers les Alpes, et cela par le biais d'un corridor de 4m.

### **Mesures**

*2. Êtes-vous d'accord avec les mesures proposées en vue de l'aménagement d'un corridor 4 m en Suisse ?*

LITRA: Oui.

*3. Êtes-vous d'accord pour que la Confédération suisse ait la possibilité de préfinancer des mesures en Italie sur les lignes d'accès à la NLFA au moyen de prêts remboursables ?*

LITRA: L'investissement en Suisse ne fait pleinement du sens que si les semi-remorques peuvent continuer leur chemin sur le rail jusqu'au nord de l'Italie, où se trouvent les principaux terminaux de transfert. Ainsi, la LITRA soutient la possibilité donnée à la Confédération de préfinancer des mesures en Italie. En même temps, nous attendons de l'Allemagne et de l'Italie à ce qu'elles prennent leurs responsabilités quant aux infrastructures nécessaires au corridor sur leur territoire.

*4. L'offre de prestations réalisable avec la construction du corridor 4 m sur l'axe du St- Gothard permet-elle de répondre à la demande de sillons à grand gabarit ?*

LITRA: La combinaison de l'aménagement du corridor de 4m et de l'ouverture du tunnel de base du Gothard permettra d'augmenter massivement les capacités. Si les capacités ne devaient pas suffire, nous n'excluons pas de développer l'axe du Lötschberg.

### **Autres mesures**

*5. Estimez-vous aussi que l'emploi de nouveau matériel roulant pour le transport de semi-remorque d'une hauteur aux angles de quatre mètres n'est pas une variante à part entière à l'aménagement du profil d'espace libre et qu'il ne représente qu'une option de solution transitoire ?*

LITRA: Nous attendons de ces nouveaux matériels roulants à ce qu'ils permettent d'augmenter les capacités de transbordement. Pourtant, ces technologies ne remplacent en aucun cas l'aménagement d'infrastructures ferroviaires.

*6. Voyez-vous d'autres mesures qui permettraient de mieux atteindre l'objectif ?*

LITRA: Cf. réponse à la question 4.

### **Financement**

*7. Êtes-vous plutôt favorable à la solution proposée pour le financement ou à la solution de repli ?*

LITRA: Nous souhaitons clarifier la question du financement une fois les débats parlementaires concernant le FAIF terminés. Le cadre de financement sera, à ce moment-là, clairement déterminé. Nous estimons que le financement par le biais du fonds FTP et ensuite du FIF constitue la variante à favoriser mais celle via le financement spécial pour la circulation routière n'est a priori pas à exclure.

*8. Voyez-vous d'autres avantages, inconvénients ou répercussions de ces financements qui ne sont pas pris en compte dans le rapport ?*

LITRA: -

### **Autres questions**

#### **Effets**

*9. Êtes-vous d'accord avec les effets d'un corridor 4 m tels que le rapport explicatif les décrit?*

LITRA: Oui.

*10. Voyez-vous d'autres effets dignes d'être mentionnés (pour la Confédération, les cantons, les communes, l'économie nationale etc.) qui ne sont pas pris en compte dans le rapport ?*

LITRA: Non.

#### **Adaptations juridiques**

*11. Êtes-vous favorable aux adaptations juridiques proposées ?*

LITRA: Oui.

### **Etat actuel des connaissances**

*Le rapport explicatif du projet à mettre en consultation représente l'état actuel des connaissances. Vu l'urgence – le financement doit entrer en vigueur à partir de 2014 afin que le corridor soit mis en exploitation en 2020 –, la consultation a lieu avant l'achèvement de l'avant-projet des CFF sur le corridor 4 m. Suivant les conclusions de ce dernier, le projet peut encore subir des modifications en termes de solutions de recharge, de coûts et de date de mise en exploitation.*

*12. Votre opinion sur le projet changerait-elle si la réalisation du corridor 4 m était plus chère ou la mise en exploitation retardée?*

LITRA: L'aménagement du corridor de 4m est essentiel pour la politique de transports suisse et son objectif de transfert. La question de son coût et donc de son financement est, comme mentionné ci-dessus, à finaliser une fois les délibérations parlementaires concernant le FAIF terminées. Il est essentiel que la mise en exploitation se fasse le plus rapidement possible après l'ouverture du tunnel de base du Gothard.

#### **Remarques**

*13. Quelles autres remarques souhaitez-vous faire sur le projet mis en consultation?*

LITRA: -