



Transport de marchandises : par le rail, c'est mieux

À travers le tunnel de base du Gothard depuis dix ans

L'inauguration du tunnel de base du Gothard en juin 2016 marque une étape importante dans le transfert du trafic de marchandises transalpin de la route au rail. Pour marquer cet événement, Pro Alps (autrefois Initiative des Alpes) avait installé un cœur composé de ballons biodégradables.



Si les tunnels sont construits, de nombreuses promesses ne sont pas tenues

1992 **Oui à la NLFA**

Avec 64% des voix, les électeurs suisses ont approuvé la Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA) et, par là même, une promesse en matière de politique des transports : dans sa brochure explicative, le Conseil fédéral promettait que la NLFA permettrait de transférer le fret transalpin vers le rail.

2016 **Mise en service du tunnel de base du Gothard**

La construction de la NLFA a été une œuvre magistrale. Des milliers de personnes ont travaillé pendant deux décennies à cet axe nord-sud d'importance européenne et la Suisse a investi près de 23 milliards de francs. Le tunnel de base du Gothard en est la pièce maîtresse. Construit entre 1999 et 2016, ce tunnel de 57 kilomètres, le plus long tunnel ferroviaire au monde, doit permettre le transfert des transports transalpins de marchandises de la route au rail.

1994 **Le peuple approuve à nouveau le transfert au rail**

En approuvant l'initiative des Alpes, le peuple a inscrit dans la Constitution, à titre contraignant, le mandat de transfert visant à protéger les Alpes. Cette votation a fourni le complément indispensable à la construction de la NLFA et a constitué une étape fondamentale pour la politique de transfert suisse. C'est ainsi qu'a commencé l'histoire d'une réussite qui marque encore aujourd'hui la politique des transports en Suisse.

2026 **L'infrastructure à elle seule ne suffit pas**

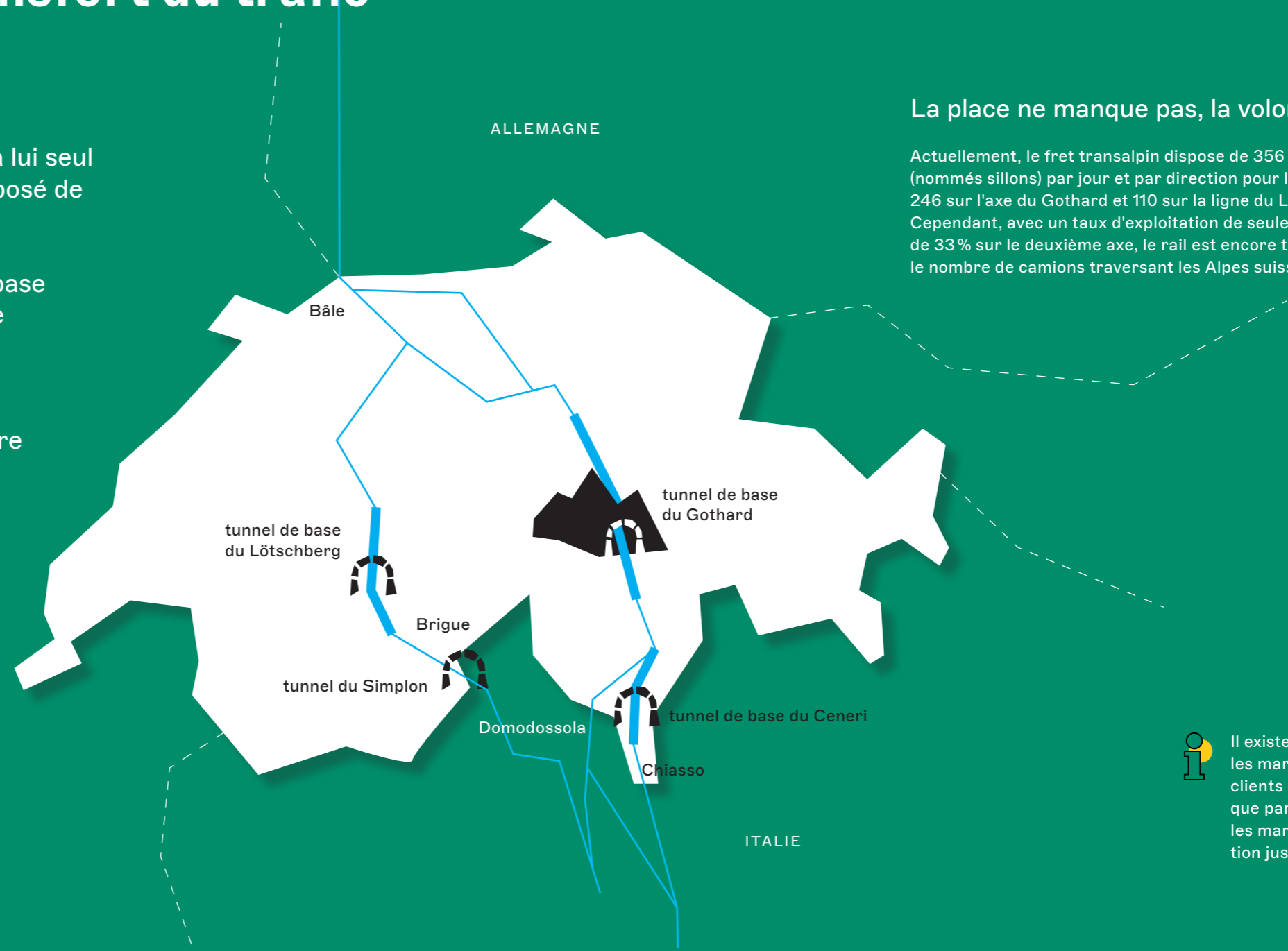
« La NLFA réglera le problème » : pendant des années, la Confédération et le Parlement ont utilisé l'absence d'infrastructures comme prétexte pour repousser les initiatives politiques visant à renforcer la politique de transfert. Aujourd'hui, dix ans après l'inauguration du tunnel de base du Gothard et des années après la mise en service de la NLFA, on constate que même si l'infrastructure est disponible, sans politique de transfert efficace, la promesse de protection des Alpes ne sera pas tenue.

Un réseau ferroviaire performant à travers les Alpes comme base pour le transfert du trafic

Le tunnel de base du Gothard ne constitue pas à lui seul l'ensemble de la NLFA. Il s'agit d'un réseau composé de deux axes nord-sud et de leurs voies d'accès :


- le tunnel de base du Gothard et le tunnel de base du Ceneri ainsi qu'un corridor aménagé entre Bâle et Chiasso;
- le tunnel de base du Lötschberg et le tunnel du Simplon ainsi qu'un corridor aménagé entre Bâle et Domodossola.

Ce système est complété par les tronçons de montagne du Gothard et du Lötschberg. Ceux-ci servent de solution de secours en cas de panne et de tampon lors de forte charge de trafic.



La place ne manque pas, la volonté par contre...

Actuellement, le fret transalpin dispose de 356 créneaux horaires (nommés sillons) par jour et par direction pour les trains de marchandises : 246 sur l'axe du Gothard et 110 sur la ligne du Lötschberg – Simplon. Cependant, avec un taux d'exploitation de seulement 38% sur le premier et de 33% sur le deuxième axe, le rail est encore trop peu utilisé. En revanche, le nombre de camions traversant les Alpes suisses ne cesse d'augmenter.

 Il existe des trains qui transportent les marchandises de plusieurs clients ainsi que des trains affrétés que par un seul client et acheminant les marchandises du lieu de production jusqu'à destination.

Des compositions ferroviaires variées



Transport combiné

Aujourd'hui, la majeure partie du transport transalpin de marchandises s'effectue dans le cadre du « transport combiné » (TC). Dans ce mode de transport, les conteneurs et les semi-remorques sont transférés d'un camion ou d'un navire vers le rail dans des terminaux spécialisés, soit à l'aide de grue ou d'une nouvelle technologie permettant de les pousser latéralement sur le train. Ils parcourent de longues distances pouvant atteindre 2500 kilomètres et sont tractés par des locomotives électriques modernes.



Ces trains, qui mesurent souvent 740 mètres de long, peuvent transporter environ 50 chargements qui autrement circuleraient tous séparément sur la route.



Cela représente un poids considérable : un tel train de marchandises peut peser jusqu'à 2000 tonnes.



Ils atteignent néanmoins des vitesses considérables pouvant aller jusqu'à 120 km/h.



Transport par wagons complets

Dans le trafic par wagons complets (TWC), chaque wagon est chargé ou rempli : par exemple de voitures, de paquets, de ciment ou de céréales. Le transport par wagons complets isolés (TWCI) joue un rôle important pour assurer une couverture intégrale de l'ensemble du territoire suisse. Cette méthode consiste à regrouper les wagons individuels appartenant à différents expéditeurs, à les trier puis à les recomposer en train dans les gares de triage afin de les acheminer chacun vers sa destination.

La chaussée roulante

Jusqu'à présent, une petite partie du transport de marchandises à travers les Alpes était acheminé par la chaussée roulante (CR). Ce système permettait de transporter des poids lourds à travers les Alpes à bord de trains spéciaux tandis que les chauffeurs voyageaient dans des wagons d'accompagnement. En Suisse, la dernière liaison CR a été supprimée prématurément en 2025, ce qui prive le pays d'un instrument important pour la protection des Alpes.

Le transfert a besoin de perspectives

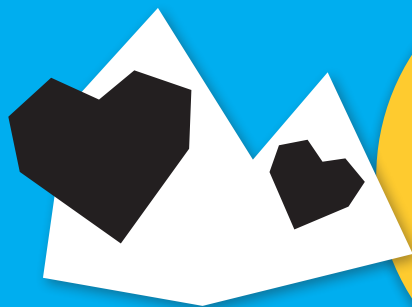
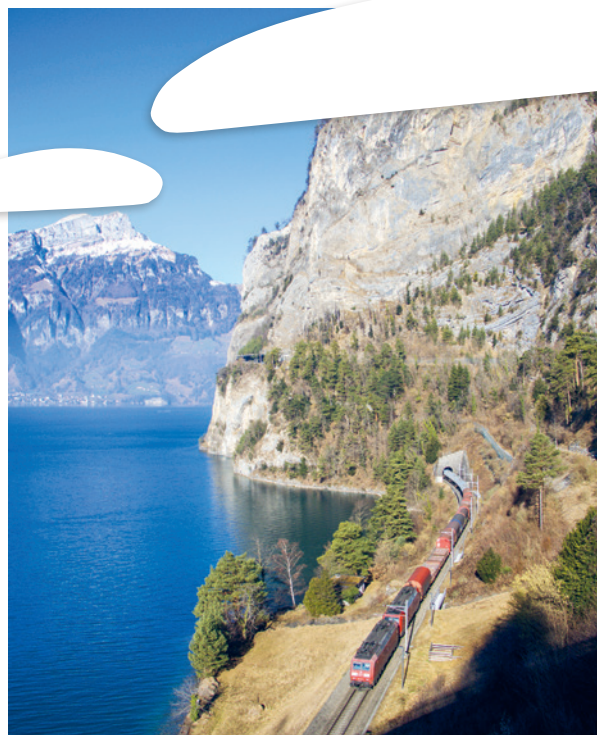
Pro Alps s'engage pour que le transfert du trafic ne se limite pas à de vaines promesses politiques, mais qu'il dispose d'un avenir digne de ce nom.

Une infrastructure ferroviaire performante est un élément central pour assurer le transfert et protéger les Alpes. Cela vaut aussi bien pour la NLFA que pour les voies d'accès à l'étranger dont la responsabilité incombe aux pays voisins.

Outre les défis majeurs, notamment en Allemagne, des évolutions positives sont à mentionner ces dernières années : de nouvelles capacités sur les voies d'accès sud de la NLFA, un nouveau grand terminal de fret près de Milan ainsi qu'une déclaration d'intention de la France concernant l'aménagement des voies d'accès nord pour le fret ferroviaire.

Mais l'infrastructure à elle seule ne permet pas de transférer les poids lourds

Même des investissements de plusieurs milliards, comme le tunnel de base du Gothard et la NLFA, ne seront efficaces que s'ils s'accompagnent d'une politique de transfert cohérente. En effet, tant que la concurrence entre le rail et la route sera faussée en faveur des camions, le transfert du trafic vers le rail ne progressera pas. Ce sont les populations locales et les écosystèmes fragiles des vallées alpines qui devront en supporter les conséquences, **comme le rappelle Pro Alps à l'occasion du dixième anniversaire de l'ouverture du tunnel de base du Gothard.**



Protégez les Alpes par une affiliation ou par un don. Merci de tout cœur de votre engagement !



proalps.ch/fr/agir



Impressum

ÉCHOS – Magazine de l'association Pro Alps

Le magazine pour les membres, les donatrices et les donateurs de l'association Pro Alps

Politique / médias / secrétariat
Pro Alps, Helligasse 23, 6460 Altdorf
041 552 81 00, info@proalps.ch

Gestion des adresses
adresse@proalps.ch

Compte pour les dons
CH77 8080 8002 2905 2529 0

Boutique / randonnées

Pro Alps, Postfach 29
3900 Brigue, tél. 041 552 81 10
randonnees@proalps.ch
boutique@proalps.ch
boutique-des-alpes.ch

Rédaction / collaboration
Katrin Dorfschmid (kd)
Silvan Gnos (sg)
Kurt Metz (km)

Photos
Emanuel Ammon, Hupac,
Filip Rozycki

Design : saloon.ch
Layout : scriptum.ch
Impression : druckereilutz.ch
(sur papier 100 % recyclé)

Votre don en de bonnes mains.

