



Fiche info

Date 13.11.2019

Effet de transfert de la NLFA

Dès l'ouverture du tunnel de base du Ceneri en 2020, on pourra transporter davantage de marchandises par le rail à travers les Alpes. Les offres améliorées en transport de voyageurs et de marchandises seront introduites progressivement d'ici à fin 2022. Une nouvelle étude montre que la Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA) contribue de manière substantielle au transfert du fret transalpin de la route au rail.

Le tunnel de base du Ceneri, dernier ouvrage majeur de la NLFA, sera mis en service en décembre 2020. Cette nouvelle infrastructure permettra d'ajouter progressivement six trains de marchandises et deux trains de voyageurs grandes lignes par heure et par direction :

- Les capacités supplémentaires sur l'axe du Saint-Gothard de la NLFA, qui seront créées avec la mise en service du tunnel de base du Ceneri, seront attribuées au trafic marchandises à partir du 13 décembre 2020 (pour les années d'horaire 2021 et 2022). Cela signifie que toutes les heures, des sillons pour quatre ou cinq trains en alternance dans chaque direction seront disponibles pour le trafic marchandises. Le fret bénéficiera également de l'achèvement du corridor 4 mètres sur l'axe du Saint-Gothard. Les conteneurs, semi-remorques et autres contenants de marchandises d'une hauteur aux angles allant jusqu'à quatre mètres pourront ainsi être transportés en continu par le rail jusqu'aux grands terminaux du nord de l'Italie.
- Grâce au tunnel de base du Ceneri et à la liaison directe Locarno–Lugano qui en résulte, le canton du Tessin disposera d'un RER. Le temps de trajet dans le triangle Bellinzone-Lugano-Locarno peut ainsi être considérablement réduit à partir du 13 décembre 2020. L'offre de transport régional sera étoffée. Pour les liaisons grandes lignes entre le Tessin et la Suisse alémanique, l'horaire 2021/2022 prévoit toujours un ou deux trains par heure dans chaque sens, en alternance.
- À partir de décembre 2022 (année horaire 2023), cinq ou six trains marchandises et deux trains voyageurs circuleront alternativement par heure

et par direction. Le temps de trajet entre Zurich et Milan sera alors réduit à environ trois heures pour les voyageurs.

L'introduction progressive de la conception-cible permettra aux CFF de mener à bien les travaux de finition du projet. Il s'agit par exemple d'adaptations d'installations de sécurité et de postes d'enclenchement. Le nombre de trains prévu pour les années d'horaire 2021 et 2022 est suffisant pour répondre pleinement à la demande actuelle de transport de voyageurs et de marchandises.

Confirmation de l'effet de transfert de la NLFA

La mise en service complète de la NLFA contribuera de manière significative au transfert du fret transalpin de la route au rail. C'est ce qui ressort d'une étude commandée par l'OFT et publiée en même temps que le rapport sur le transfert. Selon cette étude, les effets de productivité en termes de temps de parcours (- 45 au lieu de - 60 minutes) et de nombre de locomotives (parfois deux au lieu d'une) seront légèrement inférieurs aux estimations du rapport sur le transfert de 2011. Cependant, la NLFA permettra aux entreprises ferroviaires de s'économiser plus de courant que prévu à l'époque (- 15 % au lieu de - 10 % pour le trajet Bâle-Chiasso).

Le coût moyen du transport ferroviaire de marchandises entre le nord et le sud de l'Europe diminuera d'environ 8 % grâce à la NLFA. En 2011, les spécialistes avaient tablé sur 10 %. Malgré des effets de productivité un peu plus faibles, l'effet de transfert global de la NLFA est plus élevé que prévu en 2011. En effet, d'autres aspects contribuent également au report modal, tels que le niveau de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP), le prix du sillon et la concurrence entre les entreprises. En raison de ces influences, le transfert s'est opéré mieux que ce qui avait été prévu en 2011. C'est pourquoi, selon les estimations actuelles, le potentiel du fret ferroviaire transalpin, et donc de la NLFA, est plus important.

Dans le rapport 2011 sur le transfert, le Conseil fédéral avait estimé que la NLFA ne ferait que stabiliser le nombre de courses de camions et de semi-remorques à travers les Alpes, mais ne le réduirait pas. La nouvelle étude part de l'hypothèse que, grâce à la NLFA, en plus de la réduction déjà réalisée (environ 160 000 courses), une diminution de 9 % supplémentaires pourra se produire d'ici à 2030 (75 000 courses). Par rapport à un scénario sans NLFA et sans corridor 4 mètres, le fret ferroviaire transalpin augmentera d'environ un tiers. Cela confirme l'ampleur de l'effet de transfert de la NLFA.

Précisions :

Office fédéral des transports
Information
058 462 36 43
presse@bav.admin.ch