

Communiqué de presse – 19.8.2022

Le manque de capacité sur la ligne de la vallée du Rhin met en danger le transfert modal et l'approvisionnement

"Le trafic marchandises a besoin d'une alternative sur la rive gauche – il faut agir maintenant!"

Veuillez noter l'embargo sur la publication: 19.08.2022, 10 heures.

La ligne de la vallée du Rhin entre Karlsruhe et Bâle ne devrait pas être achevée avant 2040-2045. D'ici là, des solutions alternatives fonctionnelles doivent être mises en place.



L'aménagement de la ligne de la vallée du Rhin, convenu par contrat et partie intégrante du concept NLFA, avance lentement. La mise à niveau vers un trafic à quatre voies, une longueur de train de 740 mètres et un poids de train de 2000 tonnes permettra d'augmenter de manière significative la capacité et la performance de la ligne.

Le secteur ferroviaire suisse salue expressément les aménagements de l'infrastructure et attend une mise en œuvre rapide, car ils contribuent de manière décisive à la réalisation des objectifs de transfert et climatiques.

En revanche, les goulets d'étranglement actuels en termes de capacités s'aggravent à vue d'œil et constituent une constante inquiétante. Les chantiers, les problèmes techniques et l'insuffisance d'itinéraires de contournement pèsent sur l'exploitation à tel point qu'une exploitation régulière du trafic de marchandises est presque impossible, comme cela a également été souligné récemment lors de la manifestation "Cinq ans après l'accident de Rastatt: toujours rien appris?" (NEE, [link](#)). Cela a de graves conséquences sur l'approvisionnement et le transfert modal. Aujourd'hui déjà, les chargeurs ont tendance à se replier sur la route, en particulier pour les marchandises sensibles au facteur temps.

L'industrie ferroviaire suisse demande donc des mesures ciblées pour sauvegarder les capacités et stabiliser l'exploitation. L'accent est mis en particulier sur la ligne ferroviaire de la rive gauche du Rhin, via la France. Grâce à son parcours en plaine et aux bonnes présuppositions quant à son profil, elle constitue un complément et une alternative idéale à la ligne de la vallée du Rhin, sur la rive droite, via l'Allemagne. Lors de la fermeture de Rastatt en 2017, on s'était déjà aperçu que la ligne alsacienne pouvait être utilisée pour le profil P400 grâce à la codification rapide du tronçon nord Lauterbourg-Strasbourg et à la vérification technique du tronçon sud Strasbourg-Bâle. La modernisation de la ligne «Gäubahn» entre Stuttgart et Singen permet également de décongestionner le trafic.

Mesure n° 1 – Aménagement rapide de la ligne Würth-Lauterbourg-Strasbourg

L'aménagement de l'axe nord-sud sur la rive gauche du Rhin est actuellement l'une des conditions les plus importantes pour une utilisation stable de la NLFA et pour la poursuite du transfert du trafic de marchandises à travers les Alpes dans l'attente de l'aménagement complet de la ligne sur la rive droite du Rhin.

Le Parlement suisse a ouvert la voie à une participation active de la Suisse à l'aménagement du corridor nord-sud, y compris du côté français, en adoptant la motion [20.3003](#) relative à la conclusion d'un traité international pour l'aménagement de la ligne sur la rive gauche du Rhin et la motion [22.3000](#) concernant le financement de l'électrification du tronçon Wörth-Strasbourg. Un itinéraire de contournement parallèle devrait ainsi voir le jour, mettant fin au chaos des chantiers et garantissant aussi bien le trafic de transit que celui d'importation et d'exportation qui est important pour l'économie suisse.

Les autorités suisses devraient maintenant accélérer les négociations avec les pays voisins afin d'obtenir le plus rapidement possible l'électrification et la mise en conformité de la ligne Wörth-Strasbourg en tant qu'itinéraire alternatif. Avec des moyens relativement modestes, il est possible d'atteindre en quelques années une capacité supplémentaire de 60 trains de marchandises par jour.

Mesure n° 2 – Faciliter l'accès aux itinéraires de contournement via la France

D'autres travaux de construction importants sont prévus sur la ligne de la vallée du Rhin, par exemple pendant l'été 2024, avec une fermeture totale de quatre semaines. L'itinéraire de contournement sur la rive gauche du Rhin via la France est certainement praticable, mais uniquement au prix d'efforts d'exploitation disproportionnés et pour un nombre réduit de trains par jour. Afin d'éviter une nouvelle crise de capacité, on doit faciliter l'accès aux itinéraires de contournement. Des solutions temporaires devraient être trouvées pour que les conducteurs de train germanophones puissent circuler via la France, par exemple en mettant en place une communication franco-allemande avec des applications linguistiques ou en employant du personnel bilingue dans les points de contrôle infrastructurels. Il faudrait également simplifier temporairement les procédures d'obtention des connaissances nécessaires de la ligne.

Une gestion des sillons coordonnée au niveau international sur la ligne de la rive gauche du Rhin est en outre d'une importance capitale. Les gestionnaires d'infrastructure concernés en Allemagne, France et Suisse devraient établir un catalogue commun de sillons en continu afin d'acheminer de manière stable et fluide le plus grand nombre possible de trains de marchandises à travers ce goulet d'étranglement. La simple suppression des restrictions de circulation nocturne permettrait déjà d'augmenter sensiblement la capacité.

Mesure n° 3 – Rénovation du corridor allemand: sécuriser d'abord les déviateurs et construire ensuite

Le trafic ferroviaire de marchandises doit pouvoir fonctionner sans interruption sur les principaux axes internationaux. C'est pourquoi, avant les fermetures des lignes, les gestionnaires d'infrastructure doivent s'assurer qu'il n'y ait pas de chantiers ouverts, que les installations ne présentent aucun problème et que ce qui est nécessaire (ligne aérienne, longueur de train, aires de stationnement, etc.) soit disponible pour l'ensemble des trains empruntant les itinéraires alternatifs. Il est dans l'intérêt de la Suisse que le renouvellement général des corridors ferroviaires encombrés, annoncé en Allemagne, comprenne dès le départ des concepts de contournement efficaces. Avant d'entamer un renouvellement complet des itinéraires de contournement, il faut les adapter aux exigences opérationnelles et infrastructurelles.

Mesure n° 4 – Réunir les gestionnaires d'infrastructure du corridor Rhin-Alpes autour d'une même table

Nous ne relèverons les défis du transport de marchandises sur le corridor Rhin-Alpes que par une coopération internationale. Les prochaines années d'intense activité de construction seront décisives pour ne pas mettre en péril les succès obtenus jusqu'à présent en matière de transfert modal. Nous proposons la mise en place d'un comité de travail international des gestionnaires d'infrastructure du corridor, avec la participation des ministères des transports. L'objectif est représenté par la coordination active des exigences de l'aménagement de l'infrastructure d'une part et par une offre de transport commercialisable de l'autre. En tant que pays de transit central dans le corridor Rhin-Alpes, la Suisse est prédestinée à jouer un rôle moteur dans la mise en œuvre des mesures mentionnées. Nous garantissons ainsi ensemble que la NLFA répondra aux attentes et que le transfert de la route vers le rail pourra se poursuivre de manière continue.

Profil VAP

La VAP promeut le transport ferroviaire de marchandises depuis 1912. Par une politique des transports active, elle s'engage à optimiser les conditions-cadres politico-économiques, l'infrastructure ferroviaire et les sites logistiques de manière à ce que le rail, en tant qu'élément du monde logistique multimodal, reste une solution de transport avantageuse aussi à l'avenir. Ceci dans l'intérêt de l'environnement ainsi que de l'espace vital et économique suisse.

La VAP représente environ 300 entreprises du secteur des chargeurs et de la logistique en Suisse et dans les pays limitrophes. Celles-ci exploitent 850 voies de raccordement et terminaux, des installations de transbordement, des moyens de traction et 45.000 wagons de marchandises privés. Grâce à son activité d'association et de conseil axée sur la pratique, VAP aide en outre les chargeurs et le secteur de la logistique à minimiser les coûts du transport ferroviaire de marchandises.

Contact: Frank Furrer | Tel. +41 79 5445878 | furrer@cargorail.ch

Profil BLS Cargo

BLS Cargo est actif dans le transport de marchandises par les corridors pour les prestataires de services de transport ferroviaire sur l'axe nord-sud de la mer du Nord à la Méditerranée. Notre éventail d'offres s'articule notamment autour de trains de transit sous forme de trafic combiné non accompagné et de trafic par wagons complets, ainsi que de l'autoroute roulante. Nous offrons également des services de trains complets en Suisse pour le trafic intérieur, d'importation et d'exportation et desservons d'autres corridors à partir de la Belgique. Le groupe BLS Cargo emploie environ 400 collaborateurs en Suisse, en Italie, en Allemagne et en Belgique.

Contact: Stefanie Burri | Tel. +41 58 3273017 | Mob. +41 79 3240849 | stefanie.burri@bls.ch

Profil Groupe Hupac

Hupac est le premier opérateur de transport intermodal en Europe. Son offre comprend 160 trains quotidiens reliant les grandes zones économiques européennes et s'étendant jusqu'à la Russie et la Chine. Hupac AG a été fondée en 1967 à Chiasso, en Suisse. Le groupe se compose de 23 entreprises implantées en Suisse, en Italie, en Allemagne, aux Pays-Bas, en Belgique, en Pologne, en Russie et en Chine. Hupac emploie 630 personnes, dispose de plus de 8.100 modules de wagons et exploite des terminaux efficaces dans d'importantes régions européennes.

Contact: Imtraut Tonndorf | Tel. +41 58 8558020 | Mob. +41 79 2934645 | itonndorf@hupac.com

Profil SBB Cargo International

SBB Cargo International assure la liaison hebdomadaire de plus de 700 trains de marchandises entre les ports européens de la mer du Nord et les principaux pôles économiques italiens à travers les Alpes suisses. En tant que leader du marché sur l'axe nord-sud, la filiale des CFF / SBB apporte ainsi une contribution essentielle à la politique suisse de transfert du trafic. SBB Cargo International fournit des prestations de trains complets de bout en bout et transporte des biens de consommation, huiles minérales, denrées alimentaires ainsi que des produits chimiques. Elle compte parmi ses clients des opérateurs de transport et transporteurs ferroviaires de Belgique, des Pays-Bas, d'Allemagne, de Suisse et d'Italie. SBB Cargo International emploie plus de 1000 collaborateurs.

Contact: Muriel Mercier | Tel. +41 79 5827268 | muriel.mercier@sbbcargoint.com